

**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° 2005-0457-01

**USAGES ET USAGERS DE LA ROUTE,
MOBILITÉ ET ACCIDENTS
1860 – 2008**

TOME 1 (1860 – 1921)

**établi par
JEAN ORSELLI**

Juillet 2009

Remerciements

Nos remerciements vont avant tout à Madame le Professeur Annie Fourcaut, directrice du Centre d'Histoire Sociale du XXe siècle de l'Université de Paris 1 – Panthéon-Sorbonne. Elle a bien voulu diriger la thèse d'histoire contemporaine, soutenue le 17 juin 2009, qui a servi de base au présent rapport. Étant néophyte dans le domaine, il nous avait paru nécessaire d'adopter cette démarche pour assurer la meilleure qualité scientifique à notre travail.

L'histoire de la route et des transports routiers est un domaine peu fréquenté. Et la période considérée est trop longue pour qu'il y ait des témoins à consulter sur les faits survenus avant 1960. Aussi, avons-nous dû travailler essentiellement à partir de documents.

L'ingénieur général des ponts et chaussées honoraire François Leygue, qui s'est occupé de sécurité routière sans discontinuer depuis 1964, nous a guidé dans la recherche des témoins sur la dernière période et nous a fait profiter de toute sa mémoire et de ses critiques.

Nos remerciements vont aussi aux chercheurs qui ont bien voulu nous aider de leurs conseils, et plus particulièrement à :

- Monsieur Patrick Fridenson, directeur d'études à l'École des hautes études en sciences sociales,
- Monsieur l'ingénieur général des ponts et chaussées honoraire Georges Reverdy,
- Monsieur Mathieu Flonneau, maître de conférences au Centre d'histoire sociale du XXe siècle, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Nous remercions aussi les membres du Comité d'histoire du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer qui nous ont apporté leurs connaissances, notamment Messieurs Denis Glasson et Stève Bernardin, ainsi que les responsables et personnels des divers centres de documentation du ministère et particulièrement ceux du Centre de documentation de l'aménagement et des transports.

Enfin, nous avons reçu le meilleur accueil dans les divers centres d'Archives que nous avons fréquentés. Parmi eux, mentionnons tout spécialement le conservateur et les personnels de la section des Archives du tourisme de la Bibliothèque du Trocadéro de la Ville de Paris.

Il nous faut enfin souligner l'aide précieuse de l'ingénieur général des ponts et chaussées honoraire Yves Durand-Raucher, témoin important lui aussi, qui a accepté la tâche ingrate – et longue – de relire notre manuscrit.

AVERTISSEMENT.

ANNEXES.

Toutes les *Annexes* sont regroupées dans le quatrième Tome. Elles comprennent :

- les Sources,
- une Bibliographie générale,
- des *Annexes écrites* : les « *écrits* » importants, une récapitulation des principaux textes réglementaires, des annexes statistiques,
- les « *illustrations* ».

Nous avons essayé de faire des renvois systématiques aux *Annexes*, chaque fois qu'elles pouvaient compléter ou illustrer le texte lui-même.

ABRÉVIATIONS et SIGLES.

On trouvera dans le Tome 4 des *Annexes* une liste générale des sigles et abréviations les plus utilisés.

Les sigles et abréviations employés très localement dans le texte n'y sont pas repris.

INDEX.

Pour chacune des trois *Parties* nous avons établi un *Index* des noms propres, qui se trouve en fin de volume.

Seuls les principaux personnages sont cités dans ces *Index*.

Notamment, les noms d'auteurs d'articles, livres et études diverses – y compris d'études historiques – ne sont pas répertoriés, sauf ceux de quelques très rares « auteurs-et-témoins », journalistes ou chercheurs.

PROSOPOGRAPHIE.

Nous avons essayé de situer la plupart des personnages qui interviennent.

Pour les personnes les plus citées, chaque *Index* précise à quelle page se trouve les éléments de prosopographie les concernant.

Pour les autres, le lecteur les trouvera facilement parmi les quelques pages répertoriées à leur nom.

ÉQUIVALENCES MONÉTAIRES.

On trouvera une table d'équivalence des monnaies en ANNEXE A 00.

INTRODUCTION

Les usages : les habitudes, les comportements considérés comme les meilleurs, ou les seuls normaux, dans une société.

Usager : personne qui utilise (un service public, le domaine public).

Le petit Robert¹

Les auteurs ne se sont pas contentés de répéter des histoires bien connues qui se trouvent déjà dans les travaux antérieurs sur l'automobile ; ils sont allés aux sources originales à la recherche d'informations nouvelles.

J. P. Bardou, J. J. Chanaron, P. Fridenson, J. Laux²

ÉLEMENTS PROBLEMATIQUES.

LES USAGES, LA LOI, LE TEMPS.

« Tout véhicule [...] doit, en marche normale, se tenir sur la partie droite de la chaussée [...] »³

Qui imaginerait aujourd'hui que l'obligation de tenir sa droite sur la route n'a été établie en France qu'en 1933, tant cet usage paraît normal, même si chacun peut parfois se laisser aller à rouler au milieu de quelque route étroite et des moins fréquentées ?

On touche ici à la plupart des problématiques de la constitution des usages de la route.

D'abord, se tenir au centre de la voie était la pratique naturelle et ancestrale de la circulation attelée, pour des raisons fort objectives, d'ailleurs, liées aux bombement des chaussées et à l'instabilité de ses hauts véhicules. Et puis le trafic était faible et les voitures avaient peu souvent l'occasion de se croiser, sauf dans les grandes villes. La commission réunie en 1909 pour préparer le *Code de la route* avait examiné la question et conclu à la reconduction de la règle existante. Et les auteurs du *Code de la route* de 1921 avaient bien été

¹ Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, par Paul Robert, 1970.

² J. P. Bardou, J. J. Chanaron, P. Fridenson, J. Laux, *La Révolution automobile*, Albin-Michel, 385 pages, 1977, citation page 14.

³ Décret réglementaire du 19 janvier 1933 modifiant le décret réglementaire du 31 décembre 1922 (*Code de la route*). Article 7.

obligés de tenir compte de ce que le cheval assurait, à l'époque, 48 % de la circulation. En 1921, la bicyclette était encore « *la petite reine* », avec 35 % du trafic ; l'automobile sous toutes ses formes, voitures particulières, camions, autobus et deux-roues motorisés, ne représentait encore que 17 % du trafic. En 1933, la proportion est inversée : 27 % pour la bicyclette et 67 % pour le moteur. Et le cheval n'assure plus que 6 % de la circulation.

C'est donc la Loi et la réglementation qui sont au cœur de la conception des usages de la route. On devrait – dans le présent cas – compléter ainsi la définition du dictionnaire :

« *Les usages : les habitudes, les comportements considérés comme les meilleurs, les seuls normaux, ou comme obligatoires, dans une société.* »

C'est qu'il en va de la sécurité des autres. Le compromis entre les demandes propres aux divers types d'usagers qu'il fallut tout de même accepter jusqu'en 1933 était peut-être la règle qui assurait l'optimum de la sécurité, malgré les apparences.

Dès le début du XIX^{ème} siècle, et plus encore quand fut édictée la *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* du 30 mai 1851 – sur laquelle se fondera la réglementation de la circulation jusqu'en 1958 –, les préoccupations de sécurité étaient déjà bien présentes à côté de règles concernant la conservation des routes et des ouvrages d'art.

Le *Code de la route* qui fixe les usages de celle-ci est donc une construction plus que séculaire, constitué de strates successives très dépendantes des problématiques de l'époque de leur dépôt. Rien n'autorise donc à s'étonner de pratiques et de règles qui paraissent maintenant pour le moins peu sensées et à en tirer des conclusions sur l'inintérêt de la société de l'époque envers la sécurité de la circulation. Il ne s'agit que de les comprendre.

LA LOI ET SON APPLICATION.

Cette même année 1933, les journaux se plaignaient de ce que de nombreux véhicules ne respectaient pas cette nouvelle réglementation tant attendue des automobilistes.

« *Les énormes camions de transports rapides qui, suppléant peu à peu au rail, convergent vers la capitale, offrent un véritable danger pour la circulation nocturne.*

Confiants dans leur masse, insouciants des règlements, les conducteurs de ces énormes véhicules occupent presque toujours le milieu de la chaussée, semblant prendre plaisir à "boucher" la circulation aux voitures de tourisme.

Fort heureusement la police veille [...] »⁴

Ce n'étaient donc pas les seuls véhicules hippomobiles qui en tenaient pour circuler au centre de la chaussée, mais aussi les véhicules automobiles, les gros contre les petits.

La police, contrairement à ce qu'écrit l'auteur de cet article, ne veillait que d'un œil fort distrait à l'application de cette nouvelle règle. Ce début des années 1930 voit même un effondrement massif de la répression, monopolisée par la Gendarmerie ; provisoirement d'ailleurs, puisque ledit article présente le premier inspecteur de la circulation que le ministère

⁴ Citation d'un article de journal local du Loiret non identifié ni daté, vraisemblablement de la fin 1933. Archives départementales du Loiret (ADL), 5 M 94, dossier « *Police de la circulation routière, 1931-1938* ». L'article est relatif au premier « *inspecteur de la circulation du ministère de l'intérieur* » dans un domaine qui relevait normalement de la Gendarmerie.

Nous utiliserons des abréviations pour désigner les différents Services d'Archives d'où proviennent les documents cités. Une liste de ces abréviations est donnée au *Tome 4, Annexe A*.

de l'intérieur testa dans la Loiret. C'est que la « *guerre des polices de la route* » fit rage durant plus de 100 ans, à travers des péripéties qu'il nous faudra narrer.

La Loi n'est donc pas tout, encore faut-il que la puissance publique ait à cœur d'imposer réellement « *les comportements considérés comme les seuls normaux* ». Ce qui n'alla jamais de soi, pas plus au temps du cheval qu'au XXI^{ème} siècle.

Un essai de réforme générale de l'organisation de la répression fut tenté dès 1908 par le gouvernement de Georges Clemenceau ; il échoua de façon un peu énigmatique malgré un consensus certain, emporté par la chute du gouvernement en 1909, et ne fut jamais repris⁵.

La Gendarmerie, qui œuvrait sur les réseaux de rase-campagne et dans les villages et petites villes où se concentraient plus des quatre-cinquièmes des accidents mortels, abaissa drastiquement son activité répressive au début des années 1930, pour satisfaire à ses propres objectifs de popularité. Elle va résister victorieusement jusqu'au début des années 2000 à toutes les attaques que subira cette politique, notamment au Parlement.

Durant le dernier quart du XX^{ème} siècle, l'on crut pouvoir faire appel, à la place de l'appareil répressif, à la « *prise de conscience par tous* » de l'impératif du respect des règles du *Code de la route*. Impératif qui continua cependant d'échapper à nombre d'usagers, au point que cette politique de « *responsabilisation* » finit par être qualifiée de « *totalelement utopique* » par le responsable même de la recherche sur la psychologie de la conduite de l'institut français de recherche sur la sécurité routière⁶.

Un renversement en 2002, brutal quoique longuement mûri, va alors quintupler le taux de répression et diviser par deux le nombre des tués entre 2002 et 2008.

C'est pourquoi un des fils rouges de l'histoire de la circulation, de ses usages et de ses usagers devra être de comparer à chaque instant l'état de la Loi et des moyens que la puissance publique mettait – ou ne mettait pas – à faire appliquer les règles qu'elle avait édictées.

VILLE ET CAMPAGNE : LA ROUTE PLUTOT QUE LA RUE.

Il n'avait pourtant pas fallu attendre 1933 pour qu'il fut interdit de tenir le milieu de la chaussée dans les grandes villes. Ainsi, dans Paris et le ressort de la préfecture de police, l'*Ordonnance préfectorale* du 7 août 1851 prescrivait-elle au conducteur de n'importe quel véhicule « *de ne jamais abandonner le côté de chaussée qui lui est réservé* ».

Les usages en général sont contingents, non pas propres à chaque « *société* », comme le veut le dictionnaire, mais encore soumis à d'importantes variantes locales.

⁵ Le gouvernement d'André Tardieu déposa le 12 février 1930 un *projet de loi* définissant un « *statut du réseau routier de France* ». Il proposait une table rase des textes régissant les réseaux routiers et la police de la circulation « *en abrogeant les lois du 21 mai 1836, 20 août 1881, 30 mai 1851, 31 mai 1903, 21 juillet 1870 et 17 juillet 1908, [...] déblaie un terrain passablement encombré* ». Trop ambitieux peut-être, ou plus vraisemblablement victime des remous du début de la crise des années 30, il ne fut jamais examiné.

⁶ Gilles Malaterre, *Risque et sécurité sur la route*, in revue *Projet*, « *Risques et précautions* », n 261, printemps 2000. Gilles Malaterre, chercheur à l'*Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité* (INRETS), y avait pris la direction du *Laboratoire de psychologie de la conduite* en 1998.

Il faut souligner que, en France, le pouvoir de police de la voirie est lié au statut administratif de celle-ci⁷. Sans remonter aux « *seigneurs-voyers* » d'Ancien Régime, trois catégories de réseaux coexistent en France à partir du XIX^{ème} siècle, celui de l'État et ceux des départements et des communes.

Ces collectivités ne s'occupaient pas seulement de la construction ou de l'entretien des voies, mais elles y définissaient aussi les règles applicables localement, non seulement dans les détails mais aussi sur quelques points fondamentaux comme la circulation au centre ou sur le côté de la chaussée, les limitations de vitesse, etc.

Dans les agglomérations en particulier, la réglementation étatique ne constituait qu'une sorte de cadre général, chaque municipalité étant pratiquement maîtresse chez elle⁸. Elles ne se gênaient nullement pour bafouer, à l'occasion, les pouvoirs de l'État, même sur les routes nationales ou départementales qui traversaient la commune. Le puissant préfet Haussmann fut ainsi obligé de se dérouter, à sa grande fureur, devant une fête municipale de la ville de Colombes qui bloquait la route départementale à quelques kilomètres de Paris.

Bien plus, ces différences concerneront longtemps le Droit et la procédure eux-mêmes : jusqu'en 1927, les agents habilités à dresser contravention, les tribunaux compétents, les peines applicables seront spécifiques selon les réseaux et même selon les types de véhicules.

Une autre problématique fondamentale sépare la ville de la campagne, celle de la sécurité.

Dans la France très rurale de 1903, la première grande enquête réalisée sur les accidents fait apparaître que 14 % des tués l'ont été dans les « *agglomérations urbaines* » comptant plus de 3 000 habitants agglomérés – selon la définition adoptée –, contre 64 % en rase campagne et 22 % dans les villages et hameaux de moins de 3 000 habitants.

Cette prédominance de la rase campagne va persister jusqu'à nos jours, avec 73 % de tués en rase campagne, 5 % dans les villages de moins de 3 000 habitants et 22 % dans les villes de taille supérieure.

La question des usages de la circulation considérés sous l'angle de la sécurité se présente donc de façon fort différente selon qu'il s'agit de la rue ou de la route.

Ajoutons enfin que la définition des bons usages en ville se fixa beaucoup plus tôt que celle des usages applicables sur la route proprement dite, ce qu'illustre bien l'exemple de la circulation au centre de la chaussée interdite à Paris 80 ans avant que le *Code de la route* national ne le fasse pour l'ensemble des voies.

Il faudra donc se dégager de la perspective la plus répandue qui accorde une place prépondérante aux usages urbains. Même l'historiographie américaine des usages de l'automobile, la plus avancée, s'est axée prioritairement sur les *Urban Studies* et a peu exploré le trafic proprement routier⁹.

⁷ Ce n'est pas le cas partout : en Australie, le pouvoir de police locale relève ainsi des « états » de la fédération.

⁸ Patrick Fridenson met « *au premier rang* » des pouvoirs publics, dans le domaine de la circulation, les « *municipalités [... qui] ont manifesté tout au long du XIX^e siècle leur volonté d'autonomie, qui a culminé dans les Communes insurrectionnelles de province et de Paris en 1870-1871.* » in *La société française et les accidents de la route (1890-1914)*, in *Ethnologie française*, XXI, 1991, 3, pages 306-313, citation page 310.

⁹ Il semble exister très peu d'ouvrages d'ensemble sur la diffusion précoce de l'automobile dans le milieu rural américain, qui fut certainement en grande partie à l'origine du succès rapide de celle-ci, comme en témoignent de brèves mais explicites notations dans les livres sur l'histoire de l'automobile aux États-Unis.

Les problématiques urbaines ont toujours eu le pas sur celles de la circulation générale, laquelle se fait très majoritairement sur la « *route de rase campagne* ». Mais, même en ce qui concerne la ville, certains sujets fondamentaux comme « *les usages* » ont longtemps été laissés de côté :

« *Une part non négligeable du travail historique consacré à l'automobile à Paris au XXème siècle revient à tenter d'expliquer l'existence de deux creux historiographiques notoires : le premier concerne l'histoire de la production automobile de l'espace urbain contemporain ; le second, l'histoire du produit automobile dans la dimension de ses usages.*¹⁰ »

La congestion de la circulation urbaine a toujours fasciné littérateurs (de Juvénal à Boileau), urbanistes et penseurs, jusqu'aux sociologues, politologues et technologues modernes. L'historien butait toutefois sur cette « *illusion d'une question éternelle*¹¹ » – *anhistorique*, peut-on dire –, d'où un long désintérêt pour les usages de la voirie urbaine.

Notre recherche s'efforcera donc de respecter des proportions vraies en faveur de la « *route de rase campagne* » qui a supporté tout au long de notre période d'étude de l'ordre de 80 % du trafic et des morts sur les routes.

LES MYTHOLOGIES DE LA SECURITE ROUTIERE.

Il est courant de lire que « *la politique de sécurité routière ne commence qu'en 1970 en France* ». Qu'en est-il de la valeur de cette assertion, rarement mise en doute ?

En 1901, la « *Sécurité de la circulation publique sur les routes* » est déjà invoquée, en ces termes exactement, par le *Rapport au Président de la République* qui introduisait le *Décret* instituant la « *plaque minéralogique* » des automobiles¹². Cinquante ans auparavant, l'obligation d'éclairer les voitures – à cheval, évidemment – visait déjà à améliorer la sécurité¹³. Si la construction des règles sécuritaires dépendait des évolutions du trafic, ce fut aussi une préoccupation suivie depuis les origines.

« *L'insécurité dans les transports* », chemins de fer inclus, alors qu'il n'y a que quelques milliers d'automobiles, était analogue vers 1900, à celle de 1939, avec un nombre de tués à peine plus élevé pour une population pratiquement constante. Pourtant, le trafic routier de voyageurs – certains diraient la « *mobilité* » – avait été multiplié par six depuis 1900. Quant au

Un seul titre important : Michael L. Berger. *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, CT: Archon Books, 1979.

¹⁰ Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris (1910-1977) Formes urbaines, champ politique et représentations*, thèse d'histoire de l'Université Paris-1 Panthéon-Sorbonne, 530 pages, 2001. In *Introduction*.

Les ouvrages de Mathieu Flonneau sont un ensemble en devenir sur l'histoire sociale de l'automobile. Voir aussi *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2003 ; *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette, 348 pages, 2005 ; *Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme, XXe-XXIe siècles*, Autrement, 219 pages, 2008.

¹¹ *Ibidem*, in *Introduction*.

¹² *Rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901.

¹³ Cette obligation résulte d'un *Décret* du 10 août 1852 pour les voitures agricoles et de transport de marchandises et d'un *Décret* du 24 février 1858 pour les voitures particulières.

transport routier de marchandises, il avait plus que doublé¹⁴. C'est dire si les préoccupations de sécurité avaient eu des effets importants durant ces quarante années. Or, l'historiographie de la sécurité routière jusqu'à la Seconde guerre mondiale – qui existe à l'état embryonnaire en préambule de nombreuses études de type sociologique ou « *technique* » – postule que la France d'avant 1914, comme celle de l'entre-deux-guerres, ne s'intéressait pas à la sécurité routière.

Les principaux usages de la circulation, en ville comme sur la route, sont pratiquement constitués en 1939. Les grands principes de positionnement sur la chaussée, de croisement, de dépassement, de priorité, de limitation de vitesse en ville, sont acquis depuis longtemps. La signalisation est définie dans sa quasi-totalité, des panneaux aux feux rouges¹⁵. Tout ce travail avait contribué à diminuer la fréquence des accidents.

Après la Seconde guerre mondiale, l'automobile particulière se développe dans les sociétés européennes comme elle l'avait fait en Amérique 25 ans plus tôt. Prospérité économique, voitures populaires, nouvelles techniques routières et autoroutières, soutiennent la croissance puissante et continue du trafic. Celui-ci atteint aujourd'hui environ 10 fois celui de l'année 1938, pour une population qui n'a augmenté que de 40 %.

Les acquis de la Quatrième République en matière de sécurité routière furent non moins considérables que ceux de la Troisième. Elle rénova la vieille *Loi sur la police du roulage* de 1851 par l'*Ordonnance* et le *Décret* du 12 décembre 1958, dont les principales nouveautés furent l'incrimination de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique et la confirmation du retrait administratif du permis de conduire¹⁶.

La croissance des trafics va s'accompagner d'une vive croissance des accidents. Le nombre de tués – comme le niveau de la circulation – retrouve, vers 1953, son niveau de 1938. Mais, le nombre des tués va alors doubler entre 1953 et 1971.

Cette croissance sera jugulée par plusieurs mécanismes généralement indépendants, cumulant l'effet des quelques mesures nouvelles – limitation de la vitesse en rase campagne, port de la ceinture de sécurité et du casque et lutte contre l'alcool au volant – avec l'amélioration de la voirie et la construction d'autoroutes, et avec des « *facteurs invisibles* » d'amélioration de la sécurité. L'explicitation de ces derniers constitue un point aveugle de la recherche en sécurité routière ; *a fortiori* n'ont-ils fait l'objet d'aucune approche historique. Il nous faudra donc préciser cette question par des analyses nouvelles.

La brutalité de cette croissance du nombre des tués, suivie d'une vive, mais courte, décroissance jusqu'en 1975, puis d'une lente diminution, est l'origine du thème « *la politique de sécurité routière commence en 1970* ». Il faudra rechercher les origines de ce mythe dans l'émergence de la « *communication publique* » dans les politiques postérieures à 1970, où ce discours manichéen visait à l'auto-justification des responsables.

¹⁴ Les trafics par voie ferrée de voyageurs et de marchandises ont légèrement augmenté.

¹⁵ Les innovations des années 1950 et 1960 seront le panneau STOP et la signification impérative des lignes au sol.

¹⁶ Le retrait administratif du permis de conduire existe dès les premiers textes sur l'automobile de 1893 et 1899. Contesté, peu appliqué, il fut même mis à mal à la fin des années 1930 par un arrêt du Conseil d'État du 25 novembre 1935. Il ne fut rétabli qu'en 1951 et confirmé en 1958 malgré de vives oppositions.

L'ORGANISATION DES USAGERS, UNE EXCEPTION FRANÇAISE.

La France créa les premières associations vélocipédiques locales sous le Second Empire. Pour les associations nationales, elle suivit de peu l'Angleterre (création du *Cyclists' Touring Club* en 1878) avec son *Union vélocipédique de France* (1881), puis avec le *Touring-Club de France* (1890) qui se sous-titra durant quelques années *Alliance des touristes cyclistes*.

Surtout, elle inventa l'*Automobile-Club de France* en 1895, vite suivi d'une cohorte d'Automobile-Clubs régionaux en France et d'équivalents dans toute l'Europe.

Dès les débuts, ces grandes associations participèrent activement à la définition de la réglementation routière dans les commissions administratives réunies à cet effet. Elles y furent longtemps accompagnées par des membres de la presse automobile, au moins jusqu'en 1939. Elles financèrent aussi des signalisations, des voies nouvelles, des aménagements de sécurité.

Leur taux d'adhésion sera longtemps considérable. Ainsi, en 1950, les associations traditionnelles comptent-elles 700 000 membres, soit un adhérent pour trois véhicules particuliers. Mais, cette belle santé va s'effondrer très brutalement.

En 2008, la France présente une singularité étonnante : moins d'un automobiliste sur 50 y appartient une association d'usagers de l'automobile particulière, alors que, dans chaque pays avancé, la grande association nationale regroupe entre 1 automobiliste sur 3 et 1 sur 5. Face aux quelques 400 000 adhérents français dispersés entre des associations concurrentes, les associations nationales comptent actuellement plus de 30 millions d'adhérents aux États-Unis, 16 millions en Allemagne, plus de 15 millions au Japon, 12 millions en Angleterre, etc.¹⁷

Le décrochement de l'audience des associations françaises par rapport à celle des associations étrangères commença entre 1950 et 1960. On vit même le presque centenaire Touring-Club de France disparaître en 1983 et ne jamais renaître.

Dans une histoire des usagers de la route, cette particularité française mérite un examen tout particulier. Des organismes liés au syndicat professionnel des industries de la route, constructeurs automobiles, transporteurs, pétroliers, entreprises de travaux publics, assurances, prirent la place des associations d'usagers.

UNE HISTOIRE DE MOYENNE DUREE.

À l'aube du XIX^{ème} siècle, les rares voyageurs circulent toujours à pied ou à cheval sur les routes. Les « *voitures particulières* » représentent quelques pour cent du trafic. Le trafic de marchandises à longue distance se fait essentiellement par voie d'eau ou au moyen d'animaux de bât. Les voitures agricoles ou de marchandises n'ont à leur disposition que quelques grandes liaisons de ville à ville et leur trafic reste très local sauf rarissimes exceptions.

C'est dans un autre univers que le développement du réseau routier, organisé par une *Loi* de 1836 va faire entrer la France. La route va devenir un élément de plus en plus important de la *civilisation matérielle*¹⁸. Mieux qu'aucune explication, les *Illustrations 4 et 5* de notre

¹⁷ Pour des populations respectives de 320, 82, 127 et 60 millions d'habitants. Ces grandes associations nationales ont souvent une structure fédérale plus ou moins prononcée, mais néanmoins très cohérente.

¹⁸ Fernand Braudel recommande de « *ne pas grossir les événements de l'histoire routière* » in *Civilisation*

Annexe B peuvent faire mesurer au lecteur cette véritable révolution.

Autour de 1830, apparaissent aussi les premières « *locomotives routières* », vite disparues face à la concurrence du chemin de fer. Elles réapparaîtront dans les années 1860 et donneront naissance à « *l'automobile* » vers 1900. C'est donc ce tournant des années 1830 qui définira notre point de départ dans ce qui aurait pu être une histoire plus longue¹⁹.

Le « *vélocipède* » apparaît vers 1860 et deviendra la « *bicyclette* » peu après 1870. Celle-ci est promise à un bel avenir, jusqu'à assurer plus du tiers du trafic au début des années 1920.

La circulation routière attelée continuait à croître ; en fait, le chemin de fer n'avait en rien « *vidé la route* » comme l'affirmait un mythe d'époque. Mais, elle subit une mutation d'une grande envergure dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle avec l'essor de la « *voiture particulière* ». Au début du XX^{ème} siècle, on en compte plus d'un million et demi... On doit y voir le marché sur lequel l'automobile particulière va se développer.

La perception par les contemporains de la mécanisation (le cycle) et de la motorisation (l'automobile) à leurs débuts ne pouvait se faire qu'en rapport avec leur habitus de la circulation à traction animale et du chemin de fer. Cette dimension fondamentale dans la compréhension de l'histoire précoce des usages de la route n'a fait l'objet que de peu d'études.

Aussi consacrerons-nous une attention particulière à l'évolution de la circulation attelée dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, pour laquelle les sources ne manquent pas.

Le renforcement de la répression qui intervint à partir de 2002, au terme d'un long déni de sa nécessité, a divisé le nombre de tués par 1,6, le ramenant en 2007 aux environs de ce qu'il était en 1900. Ceci pour une croissance de la mobilité individuelle routière d'un facteur 40 entre 1900 et 2007.

Ce phénomène d'une grande brutalité justifie de prolonger notre période d'étude jusqu'à 2008, date de l'achèvement de notre thèse. Il éclaire par un effet d'après-coup saisissant les impasses de la politique précédente. Nous justifierons évidemment en détail cette décision inhabituelle.

Sur cette longue période allant de 1830 à nos jours, c'est la continuité qui prime.

La « *demande de mobilité* » augmente régulièrement et constitue le principal moteur du changement, qui va rencontrer de nouveaux modes, de moins en moins chers, de plus en plus rapides, d'un usage de plus en plus universel²⁰. Ils coexisteront longtemps et se remplaceront l'un l'autre, en souplesse pourrait-on dire : la « *révolution automobile* » se fit au ralenti.

Après avoir reconnu la continuité de l'histoire routière, il nous a fallu organiser notre récit selon une « *périodisation* ». Malgré sa trivialité apparente, le choix qui s'imposa à nous fut de

matérielle et capitalisme, Paris, Armand Colin, 1967. Sortie de la *civilisation matérielle*, la route s'affirmait surtout dans son rôle politique et militaire.

¹⁹ Deux rares exemples de temps long :

Maxwell Gordon Lay, *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Primavera Press, Sydney, Australie, 401 pages 1993 (USA, Rutgers University Press, 1992).

Christophe Studeny, *Le vertige de la vitesse, l'accélération de la France, 1830-1940*, thèse de doctorat d'histoire, EHESS, 1990. Voir aussi, en version courte : Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle*, NRF Éditions Gallimard, 1994.

²⁰ On verra que les voitures particulières attelées restèrent un mode de transport rural, et que les grandes villes en étaient pratiquement dépourvues. Les fiacres étaient ainsi plus nombreux que celles-ci à Paris avant 1900.

retenir comme césures les deux guerres mondiales.

De 1830 à 1921, la traction attelée règne. L'invention de la bicyclette et de l'automobile à partir du vélocipède et des véhicules routiers à machine à vapeur n'auront que peu d'influence sur celle-ci. Ces nouveaux modes eurent rapidement leur réglementation spécifique. L'unification des règles d'usage de la route et de la rue propres à la traction animale, aux locomotives routières, aux bicyclettes et à l'automobile en un *Code de la route* unique fut très vite entreprise, en 1909. Le *Code* aurait dû être promulgué en 1914. Ce ne fut qu'un hasard de l'Histoire qui reporta cette étape en 1921.

La période de 1885 à 1914 voit aussi se développer les chemins de fer routiers après les tramways urbains. Ces « *voies ferrées d'intérêt local* » atteignent 25 000 km en 1914, soit plus de la moitié des 41 000 km de lignes des grandes Compagnies de chemins de fer.

Les autobus, apparus dès 1900, reçurent très tôt la consécration d'une réglementation propre et d'un système de subventions qui allait faciliter leur développement précoce.

L'entre-deux-guerres voit le déclin très rapide de la traction attelée, des chemins de fer sur route et des tramways, et le développement de l'automobile sous toutes ses formes.

Le trafic routier de voyageurs quadruple. Le parc de bicyclettes double, atteignant 8,5 millions de machines, celui des automobiles particulières décuple et celui des deux-roues motorisés est multiplié par 15.

Le fait le plus visible est cependant l'explosion des transports automobiles de marchandises, dont le parc de véhicules ne sera plus jamais aussi important par rapport à l'ensemble du parc automobile que vers 1930²¹. Cependant, le trafic routier de marchandises ne fit que doubler entre 1913 et 1938, le moteur ayant d'abord dû remplacer le cheval.

Le *Code de la route* de 1921 sera aménagé et complété presque chaque année. Le *Décret* de 1939, qui récapitule ces transformations, va constituer la base du *Code de la route* de 1958. Les modifications ultérieures seront bien moins nombreuses que ce qui est déjà acquis.

Enfin, vers 1930, la Gendarmerie et les polices urbaines diminuent fortement la fréquence de la répression, la divisant par un facteur de l'ordre de 10. Cette initiative sera essentiellement d'origine administrative et les rares tentative de débat public sur le sujet avortèrent rapidement.

Après la Seconde guerre mondiale, l'automobile se développe enfin en France et en Europe de l'Ouest au rythme qu'avaient connu les États-Unis 30 ans plus tôt.

Camions, deux-roues motorisés, autobus et autocars voient baisser leurs parts respectives dans le trafic, tout en restant bien présents. Seule la bicyclette connaît une régression et des changements d'usage qui la font passer du statut de véhicule « tout usage » des classes populaires à celui d'engin de tourisme et de véhicule urbain de populations très particulières.

Cette évolution réactive d'anciens problèmes comme les nuisances de bruit et de pollution et en fait naître de nouveaux avec la congestion urbaine qui gagne la route lors des grandes

²¹ En 1925-1926, le nombre des véhicules utilitaires automobiles dépasse 49 % du nombre des voitures particulières. En 1914, il était sans doute – on manque de statistiques précises – de 8 % de celui des voitures particulières. En 2003, camions et utilitaires légers ne font plus que 20 % du nombre des voitures particulières.

migrations de week-end et de vacances, ou l'envahissement des villes par le stationnement.

Les conséquences de cette explosion des déplacements routiers sur les modes de vie ont été importantes mais ne sont pas liées directement aux usages de la route.

Surtout, la croissance des trafics exaspère la question des accidents ; le nombre de tués double de 1953 à 1972, avant que quelques réformes réglementaires et le jeu lent de « l'apprentissage » ne fassent culminer puis baisser ce nombre.

Notre *Troisième Partie* sera donc essentiellement axée sur l'évolution de la question des accidents. L'ajout aux réglementations existantes des « *trois règles d'or* » que sont la limitation du taux d'alcoolémie autorisé, la limitation des vitesses en rase campagne et le port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque, va susciter des résistances tenaces. Elles se traduiront d'abord par des oppositions ouvertes qui cèderont bientôt la place à un refus larvé d'assumer la répression nécessaire au respect de ces règles de sécurité.

DU « GRAND PUBLIC » AUX HISTORIENS.

La littérature « grand public » consacrée à l'automobile et à la bicyclette²² est immense, surtout faite de « beaux livres » illustrés consacrés aux véhicules et à leurs constructeurs, aux courses et aux champions. Cette vulgarisation contraste avec la pauvreté de l'histoire de leur utilisation. Un phénomène analogue concerne la circulation attelée : l'intérêt s'y porte sur le véhicule lui-même et sur la civilisation du cheval considérée dans sa globalité ou dans son usage urbain²³.

L'histoire de « *l'automobile dans la société* » reste un champ peu exploré²⁴. Nous n'entreprendrons pas ici de réflexion sur les raisons du dédain apparent de l'Université²⁵ et des ministères concernés pour le domaine de la « *locomotion*²⁶ » en général, et pour l'histoire des infrastructures routières, de leurs usages et de la part qu'elles ont eu dans les transformations des modes de vie.

Au delà des motifs de désintérêt de l'historiographie pour la *locomotion automobile* qu'énumère Mathieu Flonneau²⁷ – trivialité du sujet, chaos apparent de la circulation, individualisme supposé des comportements, ambiguïtés des politiques de sécurité, excès du

²² Sur les ouvrages consacrés à la bicyclette, voir le *Chapitre 2* ci après.

²³ Voir les ouvrages consacrés à la circulation animale au *Chapitre 1, Introduction*.

²⁴ Pour un programme d'histoire sociale de l'automobile, voir Patrick Fridenson, *Pour une histoire de l'automobile en France*, in *Le Mouvement social*, oct.-déc. 1972, et *L'automobile dans la société*, in A. Puig (dir.), *L'automobile. Marchés, acteurs, stratégies*, Elenbi, 2003.

²⁵ Voir une analyse des préventions de l'Université contre l'automobile comme objet historique dans Mathieu Flonneau, *Introduction à L'automobile à la conquête de Paris (1910-1977)*, *op. cit.*

²⁶ Maintenant désuet, le terme de « *locomotion* » – réunissant le chemin de fer, la cyclisme, l'automobile et l'aéronautique – était pour les hommes de la fin du XIX^{ème} siècle et de la Belle Époque particulièrement chargé de sens. Cette réalité se traduisait d'ailleurs par l'implication des mêmes hommes dans ces divers domaines.

²⁷ Notons ici que les Études historiques sur l'Aviation, les Chemins de fer et l'Urbanisme semblent avoir bénéficié de moyens autrement importants de la part des ministères concernés.

Il est significatif que « *l'histoire des routes* », celle de leur adaptation à l'évolution des moyens de transport, ait fait l'objet d'un si petit nombre de recherches récentes, toutes entreprises par des retraités ; citons Georges Reverdy, Charles Parey, Claude Vacant, Roger Lévêque. La référence la plus utilisée (dans les travaux universitaires...) est Henri Cavallès, *La route française*, Armand Colin, 1946 (en fait écrite avant 1944 !)

développement urbain trop aisément imputés à l'automobile –, s'ajoute certainement l'extrême difficulté à évaluer l'implication de l'automobile dans les multiples changements du mode de vie occidental intervenus avant 1950 aux États-Unis et à partir des années 1970 en Europe.

La priorité a été accordée par l'historiographie au « *“monde premier” de la “révolution automobile”, celui de sa production industrielle et de sa commercialisation*²⁸ » au détriment de l'histoire de ses usages et des transformations de la société qu'elle a amenées. Priorité toute relative, d'ailleurs, le corpus de ces recherches ne se développant que lentement²⁹.

Dans l'ensemble des études qui peuvent fournir des aperçus sur l'histoire des usages de l'automobile, il convient de distinguer deux périodes. Les débuts ont été privilégiés, alors que les usages de la route depuis 1944 sont restés le domaine des sociologues, des juristes ou des spécialistes de la sécurité routière.

DES DEBUTS QUELQUE PEU EXploRES.

Les débuts – disons jusqu'en 1939, sauf prolongement exceptionnel – ont été les plus étudiés avec une approche historique. Le corpus le plus significatif vient des *Transportation* et *Urban Studies* des États-Unis³⁰ suivies depuis peu de quelques ouvrages européens³¹.

²⁸ Nous empruntons cette expression à Mathieu Flonneau, thèse, *op. cit.*

²⁹ Les études pionnières remontent aux années 1970 : Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault, 1 Naissance de la grande industrie, 1898/1939*, Le Seuil, 359 pages, 1972. – Charles W. Bishop, *La France et l'automobile, Contribution française au développement économique et technique de l'automobilisme des origines à la deuxième guerre mondiale*, Éditions M.-Th. Génin, Paris, 447 pages, 1971. – James M. Laux, *In first gear : the French automobile industry to 1914*, Liverpool University Press, 1976. – J.P. Bardou, J.J. Chanaron, P. Fridenson, J. Laux, *La révolution automobile*, Albin-Michel, 385 pages, 1977. – Une référence souvent citée sur les débuts de l'automobile, quoique peu pertinente, est François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation. Histoire d'un problème*, La Documentation française, 163 pages, 1982.

Quelques travaux sur l'industrie automobile ont été faits depuis 1990, que nous ne pouvons citer ici. Voir par exemple la *Bibliographie* de Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, 571 pages, 2001.

³⁰ Il existe de nombreux titres sur le développement des réseaux routiers aux États-Unis, le plus souvent limités à un état ou une région. Ils offrent des aperçus sur les usages, même si ce n'est pas leur objet initial.

Sur les usages de la route : James J. Flink, *Three Stages of American Automobile Consciousness*, *American Quarterly*, n° 24, octobre 1972, pp. 451-473. – James J. Flink, *The Car Culture*, Cambridge Mass., MIT Press, 260 pages, 1976. – Michael L. Berger, *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, CT: Archon Books, 1979. – Joel W. Eastman, *Styling versus Safety, The American Automobile Industry and the Development of Automotive Safety, 1900-1966*, University Press of America, 280 pages, 1984. – James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge Mass., MIT Press, 456 pages, 1988. – Peter J. Ling, *America and the automobile, Technology, reform and social change, 1893-1923*, Manchester University Press, Manchester and New York, 202 pages, 1990. – Clay McShane, *Down the asphalt path, the automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 288 pages, 1994. – Clay McShane, *The Automobile, A Chronology of its Antecedents, Development, and Impact*, Westport, Greenwood Press, 222 pages, 1997. – Michael L. Berger, *The Automobile in American History and Culture, A Reference Guide*, Greenwood Press, Westport, Ct. London, 487 pages, 2001.

Concernant l'Europe ou le monde : T. C. Willett, *Criminal on the Road, a study of serious motoring offences and those who commit them*, Tavistock Publications, Grande-Bretagne, 8 avril 1971. – Sean O'Connell, *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, Manchester University Press, Grande-Bretagne, 240 pages, 1998. – Maxwell Gordon Lay, *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Primavera Press, Sydney, 401 pages 1993 (USA, Rutgers' University Press, 1992) ; la période concernée ici y est traitée pages 121 à 201.

³¹ Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930, Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Böhlau, Wien, 409 pages, 2002.

Après quelques recherches pionnières en France³², sont apparus récemment des ensembles plus cohérents de réflexions sur ces sujets, notamment dans le cadre régional de la Bretagne³³, appuyés sur des travaux universitaires portant sur des objets délimités.

Ce type de démarche monographique³⁴, au plus près de la réalité, nous paraît fondamental pour la connaissance des usages de la route à cette époque.

Toutefois, les diverses régions se sont motorisées à des rythmes extrêmement différents jusque dans les années 1930, ce qui exigerait une multiplication de ces recherches dans des cadres locaux pour faire un panorama général. Une des ambitions de notre travail serait de fournir des éléments de cadrage global pour ces recherches.

Le caractère très émiétté de ces études s'oppose à l'existence de synthèses dans des domaines comme ceux des chemins de fer, de la coordination des transports ou de l'industrie automobile.

LE DEFICIT HISTORIOGRAPHIQUE CONCERNANT L'APRES-GUERRE.

La période qui s'étend de 1944 à nos jours, avec ses 65 ans, est plus longue que celle qui va de l'invention de l'automobile vers 1890 à 1939. Pourtant, les usages de la route y ont fait l'objet de très peu de travaux historiques³⁵.

Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Campus-Verlag, Frankfurt/New York, 380 pages, 2002.

Gijs Mom, *The electric vehicle, Technology and expectations in the Automobile Age*, The John Hopkins University Press, Baltimore & London, 423 pages, 2004.

³² Jean-Claude Boulay, *La pénétration de l'automobile en Indre-et-Loire de 1899 à 1928*, mémoire de DES, Université de Poitiers, 1962, 228 pages. – Nicolas Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914, Étude de presse*, maîtrise sous la direction de Patrick Fridenson, Université de Paris X, 1973, 190 p. – Ghislain Wouters, *La publicité pour l'automobile : conception et organisation de la publicité, image sociale de l'automobile de 1937 à 1973*, maîtrise sous la direction de Patrick Fridenson et Antoine Prost, Université de Paris I, 1980, 266 pages. – Philippe Dumont, *L'automobile en Seine-Inférieure des origines à 1939*, Université de Rouen, 1986, 138 pages. – Frédéric Viéban, *L'image de l'automobile auprès des Français 1930-1950*, maîtrise, sous la direction d'Alain Corbin, Université de Tours, 1987, 152 pages.

³³ Voir les deux recueils d'articles suivants : Anne-Françoise Garçon (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, presses universitaires de Rennes, 163 pages, 1998.

Cahiers François Viète, n°5, sous la direction d'Anne-Françoise Garçon, Université de Nantes, 136 pages, 2003.

³⁴ Antoine Dubois, *La motocyclette, Modernité et véhicule social, émergence et résistance. L'exemple du département du Cher 1899-1914*, mémoire de maîtrise, université de Tours, 162 pages, 1990. – Pierrick Pourchasse, *Les transports routiers au XXe siècle. La lutte entre le rail et la route dans le Morbihan*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1995. – Frédéric Vercey, *L'apparition d'un objet technique : l'automobile dans l'Ouest-Éclair (1899-1910)*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1998. – Bruno Gauthier, *Permis de conduire, cartes roses et grises en Ille-et-Vilaine (1910-1919). Étude statistique*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1999. – Johan Moyson, *Automobiles et automobilistes en Ille-et-Vilaine dans l'entre-deux-guerres*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1999. – Hervé Debacker, *L'automobile à Orléans de 1897 à 1913 : les débuts d'un nouvel espace identitaire*, maîtrise sous la direction de Marie-Claude Blanc-Chaléard, Université d'Orléans, 202 pages, 1999. – Brigitte Laville, *La diffusion de l'automobile en Auvergne*, mémoire de maîtrise, Université de Clermont II, 129 pages, 1999. – Stéphanie Roptin, *Les femmes et l'automobile en Ille-et-Vilaine, 1908-1928*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 2000.

³⁵ Citons les travaux de Mathieu Flonneau, qui vont jusqu'aux années 1980 et concernent plutôt le domaine urbain, Paris et son agglomération, mais se diversifient avec *Les cultures du volant*, 2008, *op. cit.*

Aussi : P. Rius, *Les accidents corporels de la circulation routière : éléments d'une analyse historique*, DEA de Sciences sociales, EHESS/ENS, 1985.

Quelques travaux relevant de disciplines différentes, mais adoptant à l'occasion un point de vue historique : Séverine Décreton, *La sécurité routière : les différents aspects d'un service public morcelé*, Thèse de droit public, Lille 2, 1989. – Anne Kletzlen, *Le Code de la route : pourquoi ? (une étude de sociologie législative)*, thèse de

Par contre, les acteurs successifs ont laissé de nombreux documents, mémoires de responsables, études et recherches des spécialistes de la circulation et de la sécurité routière. Hormis les périodes dont ils peuvent témoigner eux-mêmes, les quelques éléments historiques qu'ils avancent sont toujours de seconde main et reprennent le plus souvent les discours orientés d'acteurs précédents. Cependant, certains de ces témoignages constituent des sources fondamentales pour l'étude de cette période.

Une grande caractéristique de cette dernière période est l'intrusion de la « *communication publique* » dans le champ de la circulation et de la sécurité vers 1970. Il s'agit dès lors de convaincre le grand public et non plus d'avancer des arguments ou des études à l'usage de commissions administratives ou de décideurs. D'où un manque de rigueur dans les formulations, une utilisation des données – statistiques notamment – tournant parfois à la désinformation pure et simple. La tentation est permanente d'écrire – on ne peut même pas dire ré-écrire – l'histoire des périodes antérieures pour justifier la politique en cours. Ou pour y proposer des changements.

Les auteurs d'articles historiques hâtifs ou à objet limité se sont presque systématiquement laissés prendre à ces discours officiels et sont rarement remontés aux sources.

Un dernier point a contribué à limiter la compréhension de l'époque récente, c'est l'extrême importance de l'étude des pratiques policières et judiciaires de répression. Or, les administrations policières et judiciaires sont des plus opaques au chercheur qui n'est pas autorisé par ces organisations elles-mêmes. Celles-ci ont d'ailleurs constitué assez récemment leurs propres services d'études, « division du travail » qui est loin de faciliter la recherche.

L'exercice historique que nous nous proposons est donc difficile, car la critique des documents, nécessaire quelle que soit l'époque, devient ici un point absolument crucial.

METHODES ET THEMATIQUES.

UNE HISTOIRE DES REGLEMENTATIONS POUR TOUS LES VEHICULES.

La constitution des usages de la route ne peut mieux se lire que dans l'évolution des Lois et des textes réglementaires. L'origine de certaines de ces règles, notamment celles concernant l'automobile, peut être insoupçonnée et résulter des liens avec les règles antérieures concernant par exemple les chemins de fer ou l'exercice des transports publics attelés.

doctorat de droit, Sceaux, Université de Paris-Sud, Faculté de droit Jean Monnet, 1993, et le résumé de cette thèse : *L'automobile et la loi. Comment est né le Code de la route ?* L'Harmattan, Collection Déviance et société, 209 pages, 1993. – Sophie Bouretz, *Le permis à points, un instrument de normalisation des conduites*, thèse de doctorat en droit privé, 3 juillet 1998, Université de Paris I, directrice M. Delmas-Marty. – Tahar Khelifi, *Représentation, Communication, Prévention : L'automobile et l'accident de la circulation*, thèse de psychologie sociale, École des hautes études en sciences sociales, Laboratoire de psychologie sociale, sous la direction de Denise Jodelet, novembre 1999.

Trois thèses à approche historique en préparation (titres provisoires) : Camille Picard, *La bonne conduite ? Les campagnes de communication sur le risque routier (1952-2002)*, thèse d'histoire, sous la direction de Myriam Tsikounas, Université Paris I Panthéon-Sorbonne (Centre de recherches en Histoire du XIX^{ème} siècle). – Stève Bernardin, *Protéger le consommateur. Socio-histoire de la lutte contre les accidents automobiles aux États-Unis*, thèse de science politique, sous la direction de Michel Offerlé, Université Paris I – Panthéon Sorbonne). – Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine. Pouvoirs urbains et mondes automobiles à Lyon*, thèse de science politique, sous la direction de Gilles Pollet, Institut d'Études Politiques de Lyon.

Aussi, cette histoire apparemment austère sera-t-elle au cœur de notre travail. Elle réserve des surprises qui ne sont pas seulement celles de l'érudition, mais expliquent bien des usages anciens, baroques ou désuets à nos yeux.

La mot « *automobile* »³⁶ est le plus souvent entendu aujourd'hui au sens restreint de « *voiture particulière* », et cet automatisme lexical fait que les autres usagers motorisés sont tenus comme quantité négligeable. D'autant que la focalisation sur la circulation urbaine laisse peu de place aux usages utilitaires et aux transports lourds qui y sont peu présents. Or, la plus grande partie de la réglementation technique a été d'abord appliquée aux véhicules utilitaires. Nous tâcherons de tenir un juste équilibre entre tous les types de véhicules.

DES INDICATIONS MINIMALES SUR LES CHANGEMENTS SOCIAUX.

*“There can be little doubt,” observed historian Clyde B. Davis in 1950, “that the automobile and its concomitant, the hard-surfaced road, brought about the most drastic change in our manner of life in the last half century.”*³⁷

À condition de changer la date, ceci aurait pu être écrit en français vers 1980 et se référer à la période alors écoulée. Les liaisons entre le véhicule automobile, la route à « *chaussée en dur* » et les manières de vivre ou d'habiter le territoire restent fondamentales.

Notre propos n'est pas de faire une histoire sociale de la circulation. Les changements dans les modes de vie – trop sommairement et systématiquement attribués à l'automobile – ont fait l'objet, en France et ailleurs, de nombreux textes qui tiennent le plus souvent du pamphlet ou de la sociologie de bazar, dont le prototype fut *Les quatre roues de la fortune* d'Alfred Sauvy qui suivait un mouvement né aux États-Unis³⁸.

Les modifications de nos manières d'occuper l'espace et de nous y déplacer ne sauraient être dissociées de changements plus généraux de la société : quasi-disparition de l'emploi agricole, désertion des campagnes, vive augmentation de la « *surface de logement par personne* »³⁹, étalement de l'urbanisation, tertiarisation, développement des vacances et des loisirs, changements des modes d'achat et de consommation. C'est l'ensemble de ces évolutions aux moteurs spécifiques qui a modifié profondément les déplacements, leurs longueurs, leurs vitesses, leurs modes et leurs motifs (avec l'amenuisement progressif de la part des déplacements domicile-travail).

Nous ne donnerons donc que des indications minimales sur les aspects sociaux du développement des moyens de transport mécaniques, bicyclette ou automobile, que ce soit à la ville ou à la campagne ; elles seront limitées aux deux premières *Parties*, des débuts à 1939.

Elles tourneront autour de deux grandes questions : l'acceptation des moyens de transports nouveaux et les conséquences du développement des transports de marchandises routiers et de

³⁶ Voir un exposé détaillé de la naissance de ce mot et des termes voisins au *Chapitre 3, I-4* ci-après.

³⁷ Premières lignes de la *Préface* de Michael L. Berger, *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*, 1979, *op. cit.*

³⁸ Rémy Prud'homme, *La haine de l'automobile*, in *Les Cahiers de médiologie* n°12, 2001, pages 121-125, analyse comment ces courants sont nés aux États-Unis dans les années 1960, et qualifie *Les 4 roues de la fortune* d'Alfred Sauvy, 1968, de « *bien modeste contribution française à un courant essentiellement américain* ».

³⁹ En 20 ans, de 1975 à 1995, la surface de logement par individu avait augmenté de 35 %...

la « *coordination des transports* » dans les années 1930 qui ont façonné durablement la représentation des usagers par la création d'un puissant lobby routier.

Les phénomènes urbains et leurs liens avec l'automobile resteront hors de nos analyses sauf quelques points plus spécifiquement liés aux usages comme la lutte contre les nuisances ou le contrôle du stationnement dans les centres-villes dans les années 1960.

UNE HISTOIRE QUANTITATIVE DE LA MOBILITE ET DES ACCIDENTS.

Il n'existe pas d'histoire quantitative de la mobilité routière, des parcs des divers types de véhicules, de leurs trajets⁴⁰. Il nous faudra donc faire cette histoire.

La littérature sur les accidents est considérable. Mais, leur histoire quantitative – en France – n'a été esquissée que sous une forme répétitive, adaptée à la « *communication publique* », qui se résume à une courbe du nombre des tués depuis 1954⁴¹ qui passa par un maximum en 1972.

Par contre, il n'existe pratiquement rien sur le sujet avant cette date, alors que les sources ne manquent pas et que la constitution du système statistique proprement dit commence dans les années 1920.

Ces évolutions ont résulté de phénomènes très complexes, dont seuls certains ont été émis en évidence⁴². D'autres ont soigneusement été occultés, notamment les comparaisons avec l'étranger, ou ont simplement fait l'objet d'une ignorance persistante.

En tout cas, les évolutions du nombre des accidents n'ont jamais fait l'objet de la présentation d'ensemble que nous tenterons de faire ici.

UNE HISTOIRE DES ROUTES EN RELATION AVEC LA MOBILITE.

Contrairement à l'Amérique, la France disposait d'un excellent réseau lors des débuts de l'automobile. Mais, ses « *routes en terre* » n'étaient pas adaptées ni à la fragilité des cycles ni aux nouvelles vitesses du moteur.

Derrière le mythe répété à satiété d'une France se targuant du « *meilleur réseau du monde* » pour ne rien changer à ses réseaux, la réalité fut celle d'une fronde précoce contre l'inadaptation des routes. Le journal *La vie automobile*, signalait dès 1912 que le *Royal Automobile Club* anglais « *détourne [ses adhérents] de venir en France [... car] les routes sont mauvaises par suite de la façon pitoyable dont elles sont entretenues.*⁴³ »

C'est le ministère des travaux publics français qui prit l'initiative de fonder en 1908 l'*Association internationale permanente des Congrès de la Route*, preuve s'il en était besoin que l'excellence du réseau français n'était pas si prisée de ceux-là mêmes qui en étaient les responsables.

Nous suivrons donc très précisément les modifications de la route, et les retards – par

⁴⁰ Le seul titre date de plus de 40 ans : Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*, publiés dans *Économie et sociétés, Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n°8 septembre-octobre 1967, PUF, 310 pages, 1968. On verra qu'il présente de graves lacunes pour la période qu'il considère.

⁴¹ Date où une statistique rénovée fut publiée par le ministère des transports et des travaux publics.

⁴² Dans des études faites à l'étranger et d'ailleurs mal reçues par les instances officielles françaises.

⁴³ *La Vie automobile*, 1912, page 823. Elle traite à plusieurs reprises cette question la même année 1912.

rapport aux États-Unis et quelques pays européens – que la situation politique et budgétaire imposa à la France durant l’entre-deux-guerres et les années 1950-1960. Ici encore, il faudra démonter des mythes sur les origines de ces retards.

UNE HISTOIRE POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE.

La difficile cohabitation de modes anciens comme la circulation attelée avec des modes émergents demanda des décisions politiques parfois difficiles. Les cochers des quelques 140 000 fiacres attelés qui existaient en 1900 et leurs auxiliaires, sans compter les éleveurs de chevaux, constituaient « *une puissance électorale* » – on dirait aujourd’hui un « *lobby* » – dont il fallut longtemps tenir compte. Malgré cela, les gouvernements des années 1900 soutinrent sans faiblir « *cette industrie nouvelle* » qui vengeait la France de déboires récents.

Très tôt, contrairement à d’autres pays, la France imposa très lourdement les transports, déjà du temps du cheval, mais de plus en plus à mesure que le cycle puis l’automobile se répandirent. Cette politique constante se doubla d’une vive répugnance à consacrer un budget suffisant aux routes. D’où une source de conflits répétitifs, qui connurent plusieurs épisodes d’exaspération.

Les professions de la route, constructeurs de véhicules, transporteurs, pétroliers et industriels des travaux publics, se regroupèrent dans les années 1930 pour lutter contre la coordination. Ce lobby interviendra incidemment contre les réformes sécuritaires proposées dans les années 1960. Avec le déclin de la coordination dans les années 1970, il va se recentrer sur la promotion de l’industrie des travaux publics routiers.

À partir des années 1970, c’est la question des accidents qui vient au premier plan. Son traitement politique fut compliqué par des conflits entre administrations chargées de la circulation et administrations policières. Certaines décisions impopulaires – ou jugées telles *a priori* – furent retardées de très longues années par un consensus de craintes électorales partagé par les divers partis politiques.

Le va-et-vient entre les administrations fut constant.

Le renforcement des pouvoirs du ministère des travaux publics chargé des routes nationales par rapport à ceux du ministère de l’intérieur chargé des autres réseaux débute dans les années 1900. On voit ainsi la maîtrise des commissions constituées pour réfléchir sur les nouveaux usages de la circulation passer de l’intérieur (*Commission extraparlamentaire* de 1903) aux travaux publics (*Commission du Code de la route* de 1909). Cette évolution sera cependant l’objet d’un long combat qui ne s’achèvera qu’à la fin des années 1930.

Après 1970, la montée en puissance de la question des accidents rendit de l’importance au ministère de l’intérieur. La répression sur les routes proprement dites, où mouraient 80 % des victimes de la circulation, resta longtemps le monopole de la Gendarmerie. Le lent grignotage de ce domaine par les services du ministère de l’intérieur finira par aboutir à la subordination de la Gendarmerie à celui-ci (dans ses tâches de police routière) dans les années 2000.

C’est dans ce contexte mouvant que les usages que définit le *Code de la route* se constituèrent au gré des modifications de la circulation, du déclin ou de la montée en puissance des divers lobbies et des déplacements de frontière entre les administrations concernées.

C'est cette histoire politique des usages de la route qui constituera le cadre dans lequel s'inséreront les diverses thématiques que nous avons esquissées, et notamment celle du déclin, spécifique à la France, des associations d'usagers.

DES SOURCES EVOLUTIVES.

La nature des sources et leur disponibilité archivistique vont évidemment évoluer sur la durée que nous envisageons. Aussi reviendrons-nous de façon détaillée sur les sources propres à chacune des trois périodes que nous avons retenues ci-dessus, lorsque nous les aborderons. Il paraît néanmoins utile de les esquisser dès maintenant.

Avant l'automobile, les usages de la route sont bien renseignés (de façon très surprenante) par diverses statistiques sur les voitures hippomobiles – qui payaient un impôt direct –, ou sur les bicyclettes, également imposées dès 1893. Des enquêtes périodiques sur la circulation de tous les types de véhicules permettent de reconstituer l'évolution des trafics⁴⁴.

Les accidents de la circulation hippomobile, qui ne suscitaient absolument aucune investigation⁴⁵, sont cependant bien connus grâce à une grande enquête lancée à propos de l'automobile en 1903. Par contre, il n'existe pas de statistiques détaillées régulières.

Lors de la montée en puissance de la bicyclette, puis de l'automobile, une abondante presse « sportive » spécialisée accompagne ces développements sous tous leurs angles, techniques, sociologiques, réglementaires, etc. Les nombreuses revues scientifiques s'intéressent également à ces techniques nouvelles. Enfin, des revues associatives, comme celle du Touring-Club de France, retracent aussi le développement de la bicyclette et de l'automobile d'un point de vue souvent différent de celui de la presse sportive commerciale.

La presse générale, qui connaît son âge d'or, nous renseigne sur les perceptions et les sentiments sociaux vis-à-vis de la bicyclette et de l'automobile. Et ceci dès le Second Empire pour le vélocipède !

Enfin, les Archives départementales conservent de très nombreux témoignages sur les moyens de transport mécaniques qui apparaissaient à l'époque comme des nouveautés et, comme telles, méritaient un intérêt particulier des administrations préfectorales et locales. C'est là que l'on entrevoit le mieux la réalité des positions locales vis-à-vis de l'automobile, transformée et méconnaissable dans la presse nationale et les archives ministérielles.

Elles recèlent aussi une documentation importante – absente des Archives nationales – sur le travail des grandes « commissions » qui élaborèrent le *Code de la route* de 1921 (prêt à être publié en 1914), dont on répercutait en province rapports, questionnaires et consultations.

Durant l'entre-deux-guerres, les mêmes sources peuvent être utilisées.

Les modalités complexes du remplacement du transport hippomobile de marchandises et de voyageurs sur les routes, phénomène essentiel des années 1920, peuvent être suivies à travers des statistiques fiscales détaillées qui perdurent jusqu'au milieu des années 1930.

Les textes réglementaires témoignent de l'élaboration continue des pratiques routières. Le *Code de la route* de 1939 fait apparaître une évolution importante depuis le *Code* de 1921.

⁴⁴ On est presque mieux renseigné sur la répartition entre les types de trafics qu'aujourd'hui...

⁴⁵ La seule donnée est une très médiocre « statistique judiciaire » qui recense toutes les « morts violentes ».

Par contre, les accidents du chemin de fer, ou de l'usage de l'électricité, font très rapidement l'objet d'une surveillance statistique pointilleuse de la part du ministère des travaux publics.

Si les réseaux routiers changent relativement peu dans la pratique, le cadre administratif de l'après-guerre se met en place. C'est à travers les discussions parlementaires que l'on voit le mieux comment fut remplacé l'ordre ancien des réseaux, hérité du XIX^{ème} siècle.

Les Archives départementales conservent toujours de nombreuses traces des interrogations que suscitent ces multiples nouveautés.

La presse automobile et associative, à laquelle s'ajoutent des revues professionnelles dédiées aux routes elles-mêmes, continue d'être une source fondamentale.

Enfin, la « *coordination des transports* » a fait l'objet d'une floraison de documents et de quelques études historiques qui permettent d'en décrire l'influence sur les usages de la circulation.

Après la Seconde guerre mondiale, les sources changent.

La presse automobile se modifie et s'intéresse moins aux usages de la route. Les revues associatives s'étiolent. La documentation spécifique à la route et à la circulation devient abondante. Les sources journalistiques et locales sont donc moins nécessaires.

Le développement du réseau routier, puis autoroutier, dont l'histoire est évidemment bien documentée, ne nous intéressera qu'en tant qu'il s'accompagne d'une modification des usages.

Le *Code de la route* réformé en 1958 est presque identique au *Code* de 1939.

D'autres évolutions réglementaires débiteront vers 1970, au terme d'une croissance très élevée du nombre des accidents, et se mettront en place lentement. La réalité sera à rechercher, non plus dans l'évolution des textes, mais dans les péripéties de leur difficile application. Nous disposons désormais de témoins, susceptibles de préciser les quelques intéressantes relations écrites desdites péripéties.

Les statistiques détaillées établies à partir de 1953-1954, les recherches menées dans les années 1960-1980 par l'*Organisme national de sécurité routière*, créé en 1961, ainsi que celles d'autres organismes de recherche sur la circulation fournissent une matière foisonnante.

La disposition de statistiques très détaillées sur les parcs, les trafics et les accidents permettront des analyses des évolutions croisées de la circulation et de la sécurité de la route que la recherche publique n'a pas voulu entreprendre.

L'automobile particulière, symbole et explication toute faite de la civilisation d'après-guerre, devient un objet dont la diffusion de plus en plus massive modifie en permanence les approches sociologiques, parmi lesquelles il nous faudra nous orienter. D'autant que la montée d'une nouvelle contestation de l'automobile, importée des États-Unis vers 1965, entraîne une floraison d'ouvrages à présupposés idéologiques.

Au début du XXI^{ème} siècle, la répression prend une nouvelle importance, dans un contexte plus général dont il nous faudra rendre compte. Si les résultats de la nouvelle politique lancée en 2002 sont faciles à présenter, la floraison d'ouvrages que cet épisode a suscité fait bon marché des faits et de la longue genèse de cette nouvelle orientation dont nous nous efforcerons de retracer l'histoire.

Première Partie.

LA TRACTION ATTELEE ET LA MECANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS (1860-1921).

L'histoire des chemins de fer français entre 1883 et 1914 est dominée par une série impressionnante d'idées fausses et de mythes indestructibles que rien, semble-t-il, ne peut détruire.

François Caron⁴⁶

INTRODUCTION : VITESSE ET PROGRES.

S'il fallait une image qui symbolise l'histoire des moyens de locomotion dans le dernier tiers du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème}, nous proposerions le frontispice de la grande revue cycliste de la fin du Second Empire, *Le vélocipède illustré*, lorsqu'elle reparut sous un nouveau titre le 16 juillet 1871, après une interruption due à la guerre (*Annexe B, Illustration 17*).

Ce titre est tout simplement « *LA VITESSE* », avec pour sous-titre « *VÉLOCIPÉDIE, SPORTS, AVIATION, RÉGATES, BEAUX-ARTS, ARTS & SCIENCES MÉCANIQUES* ».

On y voit une jeune femme sur un vélocipède, à la longue chevelure flottante, en culotte et casquée. Elle brandit un drapeau frappé du mot « *PROGRÈS* » dont la hampe est une plume à écrire, celle de la « *Presse*⁴⁷ », évidemment.

Deux personnages assis au pied de la figure centrale, l'un en uniforme militaire, l'autre en tenue de sport, symbolisent la Guerre et la Paix. Chacun contemple un paysages qui lui correspond. D'un côté le militaire scrute avec des jumelles un ballon, des vélocipèdes de types divers, des cavaliers. De l'autre, le sportif salue des régates, à voile et à pédalo, auxquelles assistent depuis l'autre rive de nombreux spectateurs sous des tentes. Il ne manque que les « *locomotives routières* » dont nous savons que le directeur de la revue les connaissait⁴⁸.

Le titre de *LA VITESSE* pourrait convenir à notre propos où l'on voit d'abord la vitesse de la circulation attelée progresser considérablement, non pas du fait du cheval, mais à cause du

⁴⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, Fayard, 2005, page 9.

L'indestructibilité des mythes pour les chemin de fer vaut-elle aussi pour la route ?

⁴⁷ Les textes antérieurs à 1914 utilisent généreusement la majuscule pour la « *Presse* ». Nous adopterons l'usage actuel avec une minuscule initiale, sauf dans les citations.

⁴⁸ Richard Lesclide, directeur du *Vélocipède illustré*, avait participé, en 1870, à un voyage Paris-Rouen sur la locomotive routière d'Ernest Michaux, le chef d'un clan qui avait fait fortune avec le vélocipède.

développement des routes. Puis, les moyens mécaniques, vélocipède, bicyclette, locomotive routière et automobile donneront de nouvelles vitesses aux véhicules.

L'œcuménisme du sous-titre, mêlant aux Sports, aux Régates et aux Beaux-Arts d'une part, la Vélocipédie, l'Aviation (oui, le mot a été inventé en 1863) et les Engins Mécaniques (Arts & Sciences Mécaniques) qui deviendront l'automobile, correspondait pour nous à une découverte : la continuité de l'histoire des moyens de transport routiers, qui n'est pourtant pas ce dont on parle le plus souvent. L'automobile, en effet, est généralement présentée comme une invention radicalement nouvelle, qui va s'insérer « *brutalement* » sur des routes vides de trafic et occupées par les basses-cours des riverains et va susciter des réactions violentes. Or, une telle vision correspond peu à la réalité.

Continuité dans le temps, donc, mais aussi continuité entre les moyens de transport. La très grande majorité de ceux qui mettront en œuvre les premières automobiles, industriels et ingénieurs, journalistes, coureurs, leaders des associations, venaient du cyclisme. Certains seront plus tard les pionniers de l'aviation.

La devise du « *PROGRÈS* » est elle-aussi très significative en ce qu'elle traduit l'intention consciente et volontaire des amis de la Vitesse. On verra que la bicyclette fut la résultante de plusieurs dizaines d'inventions qui en firent l'engin utilisable par tous qui se répandit à partir de la fin des années 1880.

De même, ce n'est pas l'invention du moteur à explosion qui fit l'automobile, mais une série de recherches et de découvertes, fort consciemment menées tout au long du siècle. C'est dire que ces chercheurs – et les industriels qui les financèrent – avaient une idée des clientèles susceptibles d'être intéressées, une idée des « marchés potentiels », pourrions-nous dire.

D'ailleurs les auteurs des « *Histoires de l'automobile* » les plus précoces⁴⁹ l'entendaient bien ainsi vers 1900 et n'imaginaient certainement pas que des auteurs futurs parleraient de rupture et qu'on fêterait un « *centenaire de l'automobile en France* » en 1984.

Surenchérissant sur le thème de la continuité que le frontispice de *La Vitesse* présente de façon ludique, on pourrait parler de continuité économique, comme le fait Peter Ling :

« *The major contention of this study is that the automobile was the latest in a series of transport innovations designed to expedite the flow of goods and services and thus to accelerate the circulation of capital and its eventual accumulation.*⁵⁰ »

Dès 1900, à peine dix ans après la commercialisation de la première automobile par Panhard et Levassor, et alors que le parc compte seulement 4 000 automobiles et 12 000 motocycles, aucun discours public (même venant des plus critiques) ne peut plus manquer de saluer « *cette industrie éminemment française et ses 100 000 ouvriers* ».

UNE PERIODE FECONDE ET COHERENTE.

Contrairement à un mythe d'époque, la circulation attelée n'avait cessé d'augmenter vivement depuis le début du XIX^{ème} siècle, malgré l'essor du chemin de fer.

⁴⁹ Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et Pinat, 1907, 800 pages.

John Grand-Carteret, *La voiture de demain, histoire de l'automobilisme*, Paris, Fasquelle, 1898, 436 pages.

⁵⁰ Peter J. Ling, *America and the automobile, Technology, reform and social change, 1893-1923*, Manchester University Press, Manchester and New York, 1990, 202 pages. Citation page 3.

La fin du Second Empire voit l'invention du vélocipède et des « *locomotives routières* » à machine à vapeur. Dès cette époque, un premier travail réglementaire se produit, qui permettra plus tard que le développement de l'automobile se fasse en France plutôt qu'ailleurs.

Une seconde phase sera la mise au point de la bicyclette moderne et de l'automobile.

Dans les années 1880, le vélocipède devient bicyclette et connaît un succès fulgurant, avec près de 100 000 machines en 1890, un million en 1900 et 3 millions et demi en 1914.

Les énormes locomotives routières se miniaturisent en véhicules particuliers, toujours à vapeur. Après 1890, la mise au point du moteur à explosion à essence et son triomphe au tournant du siècle sur les moteurs à vapeur ou électriques donneront à « *l'automobile*⁵¹ » l'élan qui en a fait un des axes majeurs des sociétés actuelles.

Très vite, de puissantes associations se mirent en place pour accompagner le développement de ces nouveaux usages de la route.

Il apparut très tôt évident que, en cette *Fin de siècle*, l'ensemble formé par le cyclisme et l'automobilisme contenait en germe la *Fin du cheval*⁵². Les professionnels du cheval ne s'y trompèrent pas, qui furent les premiers à manifester contre l'automobile dès avant 1900.

Mais, la traction attelée résista remarquablement à la concurrence de la bicyclette et de l'automobile et continua sa croissance.

Il en alla de même pour le rail qui poursuivit son développement sous ses trois formes : les grands réseaux, les tramways urbains et les « *voies ferrées d'intérêt local* ». La longueur de ces derniers, passe de 7 000 km en 1885 à 25 000 km en 1914, dont une grande partie sous forme de « *chemins de fer sur route* ».

La prééminence française dans l'industrie l'automobile – comme celle qu'elle avait eue dans le domaine du vélocipède avant que la guerre de 1870 ne vienne l'anéantir – valurent à ces secteurs le soutien des pouvoirs publics face aux réactions hostiles à ces nouveautés.

La bicyclette et l'automobile firent donc très tôt l'objet de réglementations spécifiques leur assurant une place sur la route. Bien que les associations françaises aient critiqué l'insuffisance de cette place, elle fut bien plus favorable que celle que ces nouveaux modes eurent ailleurs.

Dès 1903, on se préoccupa de faire évoluer les réglementations de 1896 et 1899 sur la bicyclette et l'automobile, en établissant une *Commission extraparlamentaire* qui accomplit un remarquable travail de recueil de connaissances.

En 1909, une nouvelle *Commission* fut chargée de l'étude d'un *Code de la route* qui devait unifier les quatre législations propres à la traction animale, aux locomotives routières, aux bicyclettes et à l'automobile. Son *Projet* de 1912 fut aussitôt soumis à une consultation nationale.

La promulgation du *Code de la route* issu de ces travaux faillit intervenir en 1914. La guerre reporta cette étape fondamentale en 1921. Sur ce point encore, la France fit œuvre de pionnier ; la Grande-Bretagne attendit par exemple 1930 pour établir un texte correspondant.

Cette unification des règles amorçait « *la fin du cheval* », qu'on prédisait depuis 20 ans.

⁵¹ Le mot « *automobile* » se spécialise après 1900 pour désigner les seuls engins mus par un moteur à explosion.

⁵² Titre d'un ouvrage célèbre de Pierre Giffard en 1899, dont nous retracerons la carrière au *Chapitre 3, I-3*.

Le terme *Fin de siècle* est de l'usage le plus courant à l'époque, avant d'être le titre d'un livre d'Eugen Weber. Nous l'avons rencontré plusieurs fois dans la presse, connotant par exemple l'automobile elle-même en parlant d'un « *voyage bien fin de siècle* » effectué par l'une d'entre elles en 1898.

En effet, les usages de la route étaient au bord d'un changement massif en 1914.

En janvier 1913, un événement hautement significatif du déclin de la traction animale a lieu : la mise au rancart du dernier omnibus à cheval parisien. Il fut, à l'époque, fortement médiatisé, les contemporains y virent la fin d'une époque révolue et la liesse populaire entourant le dernier trajet du dernier omnibus parisien fut dûment immortalisée par les actualités cinématographiques⁵³.

L'historien des techniques y verrait, lui, le triomphe du moteur pour « *poids lourd* »⁵⁴, terme qui désigne très tôt les véhicules de transport en commun et les camions automobiles⁵⁵.

De fait, les années 1920 voient un développement foudroyant des camions et des transports en commun automobiles, qui submergeront la traction attelée et mettront fin au développement du chemin de fer.

LES SOURCES POUR LA PREMIERE PERIODE.

La connaissance des individus qui utilisent tel ou tel mode de transport serait la base idéale pour faire l'histoire de la circulation. Il existe de telles sources comme les registres de permis de conduire ou ceux des autorisations de mise en circulation des automobiles conservés dans les Archives départementales. Hélas, elles sont très parcellaires et surtout très dépendantes de grandes différences locales dans la motorisation. Il ne faut compter sur elles que pour des éclairages ponctuels, comme la place des femmes dans l'ensemble⁵⁶.

Les impôts sur les animaux de traction, les voitures hippomobiles et les bicyclettes sont une source statistique sur laquelle nous reviendrons. Mais, leurs registres ne donnent aucun détail sur les utilisateurs de ces moyens de transport, même très fragmentaires.

Les Archives départementales sont une source irremplaçable en ce qui concerne les travaux des *Commissions* nationales, très mal conservés aux Archives nationales, et pour ressentir le vécu des administrations locales. Celles que nous avons choisi de consulter sont situées dans la partie nord de la France, qui a été motorisée beaucoup plus tôt que la partie Sud, avec une avance étonnante.

Une autre source fondamentale est la presse qui connaît alors son « *âge d'or* ». Presse nationale, presse locale et presse sportive, cycliste et automobiliste, renseignent au jour le jour sur les péripéties du développement de la bicyclette et des transports motorisés.

Cette lecture s'inscrit en faux contre la présentation de l'automobile « *fait de quelques privilégiés* » jusqu'en 1914, mais témoigne d'une complexité et d'une différenciation extrêmement rapides⁵⁷. Chaque épisode des controverses publiques et des travaux des

⁵³ En avril 1913, le dernier tramway à traction animale s'en va dans la même ambiance festive.

⁵⁴ Le terme « *poids lourd* », attesté en 1896 (in *La France automobile*), et très probablement emprunté au vocabulaire sportif, désigne une « *automobile de grande taille* », destinée au transport de voyageurs. Il est très vite étendu aux camions automobiles. Le terme « *véhicule industriel* » apparaît aussi très tôt, peu après 1900.

Camion est d'origine très ancienne et s'applique aux voitures attelées.

⁵⁵ À dire vrai, le Conseil de Paris avait dû forcer en 1905-1906 la Compagnie Générale des Omnibus à acheter ses premiers autobus qu'elle craignait devoir être plus onéreux. Mais en 1913, cette prévention est dépassée.

⁵⁶ On trouve des éléments concernant la première période de l'automobile aux Archives départementales de l'Yonne (ADY), d'Indre-et-Loire, d'Ille-et-Vilaine. Celles de ces deux derniers départements ont été exploitées pour des travaux universitaires.

⁵⁷ Les avancées techniques sont remarquablement renseignées. Mais, nous avons dû renoncer à en faire une analyse, même sommaire, tant cela nous aurait emmené hors de notre propos initial.

Commissions de réflexion sur les réglementations⁵⁸ est longuement annoncé, suivi, commenté et, pour finir, pesé.

Les publicités de la presse spécialisée sont précieuses pour la connaissance des gammes des engins et de leurs prix, trop souvent surestimés par l'historiographie économique. Cela permet de se rendre compte que les « *marchés* » étaient beaucoup plus ouverts qu'on ne le pense. Corrélativement, cela met l'accent sur la difficulté de maîtriser ces machines, qui en faisaient reculer plus d'un par leur caractère sportif, dangereux ou malcommode. Nous utiliserons aussi les articles de la presse spécialisée sur les comparaisons économiques entre l'usage de la voiture attelée et de l'automobile.

Il nous faudra scruter le sens et le contexte de chacun des éléments apportés par la presse. L'appétence des journaux nationaux pour l'accident automobile en tant que fait divers impliquant des notables doit être replacée dans le contexte de la circulation générale. Par contre, il semble (sur quelques exemples) que la presse locale s'y soit moins intéressée.

La presse automobile renseigne aussi sur l'évolution des sentiments du groupe des automobilistes, pourchassés par la Police ; à Paris le taux de contraventions atteint 1,6 par an et par voiture en 1905-1909, soit 5 fois plus que le taux de répression actuel. Pionniers ils sont, et intrépides aussi (un mort par an pour 200 voitures et un blessé pour 7 voitures) : ils acceptent avec une certaine équanimité la répression comme le danger et les pannes.

La circulation animale, pourtant florissante, est un des points aveugles du journalisme.

La répétitivité des trafics et des accidents y est désespérante. Bien qu'on construise toujours des routes à la fin du siècle, il s'agit de très modestes dessertes, aucune grande route nouvelle ne donnant lieu à une inauguration. En fait, on ne voit plus les chevaux, ni les 1 600 000 voitures particulières attelées ; seuls les « *équipages* » des plus riches peuvent, à la rigueur, offrir l'occasion d'un papier, quand ils paradedent en de grandes occasions.

Le fatalisme général de la société envers la dangerosité du cheval fait que le public ne s'intéresse pas aux accidents de la circulation attelée, sauf en badaud.

Les données statistiques forment un autre axe fondamental de la connaissance des trafics et des accidents. Recensements de la circulation, états des longueurs des réseaux et des types de chaussées, registres des impôts qui frappaient voitures attelées et animaux de trait, bicyclettes, motocycles et automobiles (on déclarait même leur puissance), sont des sources inestimables. On y voit même apparaître l'importance insoupçonnée des « *voitures publiques* » attelées, soumises à un impôt indirect spécifique. En 1913 on en compte 133 675 voitures publiques. Il y en avait donc une pour 10 voitures particulières attelées – ou plus que d'automobiles !

Mais l'interprétation des statistiques est un art difficile, même quand elles ne sont pas mensongères⁵⁹. Nous offrons à la critique nos analyses de ces données, plutôt que de reculer devant cette difficulté.

Ici encore, les sources statistiques font apparaître des dynamiques très vives dans l'histoire des transports routiers, hippomobiles, cyclistes et motorisés, contrairement aux images

⁵⁸ Cela compense en partie l'extrême pauvreté des Archives nationales sur les travaux de ces Commissions.

⁵⁹ On connaît le mot de Disraeli : « *There are three kinds of lies : lie, damned lie and statistics.* » (selon Mark Twain, *Mémoires*). Le sujet et la période qui nous occupent ici ne connaissent pas cette utilisation partisane des statistiques, qui sera une de nos préoccupations lorsque nous arriverons à des périodes plus proches de nous.

statiques qu'on en a pour cette époque.

Elles permettront notamment de mettre à mal certains mythes de l'époque, comme celui des « routes vidées par le chemin de fer ». Ou des mythes plus tardifs qui présentent « l'automobile » (au sens moderne) comme le prototype des moyens motorisés, alors que la principale production des débuts était celle des légers motocycles⁶⁰, engins accessibles aux classes moyennes, et dont le parc restera majoritaire jusqu'en 1906.

Une dernière catégorie de sources, très utilisées dans les quelques articles ou livres ayant dressé un historique de l'introduction de l'automobile, est formée des écrits, caricatures et manifestations que l'on pourrait qualifier d'anti-automobile, et de relations de violences que l'on tient généralement pour spontanées et « innombrables ».

Nous nous sommes attachés à situer écrits et caricatures dans leur contexte précis : fréquences et chronologies, position des auteurs et appartenance éventuelle à des lobbies⁶¹ (le cheval, le rail, le Barreau), circonstances, manifestations analogues dans le domaine du cyclisme.

Le résultat de cette enquête est que les éléments anti-automobiles sont très peu nombreux, à l'exception notable des articles de faits divers sur les accidents, dont la répétitivité est une des lois du genre. Les autres écrits et les caricatures sont très rares (nous n'en avons trouvé que quelques autres en plus de ceux habituellement cités) et émanent tous de quelques personnages bien définis et non pas de spontanés anonymes.

On les a comparés aux écrits, pièces de théâtre et caricatures de partisans avérés de l'automobile, qui se moquent de leurs « confrères automobilistes » dans des termes tout à fait analogues à ceux attribués aux contempteurs de l'automobile. On est dans l'air du temps...

Enfin, nous montrerons que les violences contre les automobilistes ont été en réalité peu nombreuses et que les cyclistes ont subi exactement les mêmes autour de 1890 lorsqu'ils sont devenus nombreux. Ces violences gratuites contre ces derniers ne pouvaient être reliées qu'à des oppositions sociales, car le danger des cycles ne pouvait qu'être fantasmé. Il en a très probablement été de même des agressions contre les automobilistes.

Les courses ont fait l'objet de vifs débats internes entre automobilistes. Quelques grands accidents de course, en 1901 ou 1903, ont déclenché des campagnes « autophobes », mais celles-ci sont restées cantonnées à la presse nationale et aux milieux politiques, tandis que les Français se pressaient toujours plus nombreux pour assister aux courses et aux Salons.

L'histoire des transports routiers de marchandises et de voyageurs, amorcée dans la présente *Première Partie*, sera traitée essentiellement dans la *Deuxième Partie*.

⁶⁰ Avant 1900, il y a très peu de motocyclettes au sens moderne ; il s'agit de tricycles et quadricycles motorisés.

⁶¹ Nous emploierons ce terme malgré son anachronisme (il apparaît en français dans les années 1950). Son équivalent « groupe de pression » est tout aussi récent. Il existe pourtant des organisations de ce type à l'époque, représentées par des associations comme la Société hippique française, le Cercle des chemins de fer, de grands syndicats professionnels, etc.

Chapitre Premier

LES USAGERS DES ROUTES AVANT L'AUTOMOBILE.

Des routes, encore des routes et toujours des routes, voilà comment se résume l'économie politique des campagnes.

Le préfet du Loiret au ministre de l'intérieur, 1876 ⁶²

L'automobile fut une « innovation » qui ne constitua en rien une rupture : que l'on songe, par exemple à l'aviation qui dut se créer ses usages à partir de rien⁶³.

L'automobile allait s'insérer naturellement sur des routes qui s'étaient développées tout au long du XIX^{ème} siècle, la longueur des réseaux proprement routiers étant passée de 120 000 km en 1835 à près de 600 000 km en 1900. Soit un quintuplement de leur linéaire.

On imagine bien que la circulation attelée qui parcourait ces routes n'avait jamais été aussi florissante. Ses divers usages constituaient autant de marchés bien individualisés : transport en commun de voyageurs, transport de marchandises, véhicules agricoles et voitures particulières.

La circulation « mécanique » des bicyclettes et des automobiles va donc se développer au cœur de transports routiers en constante expansion, et non pas, comme le prétendait un « *mythe Fin de siècle* » sur une route vide et dans une circulation stagnante.

Cela faisait près de 100 ans que l'on essayait de faire parcourir les routes par des véhicules motorisés. Vers 1830, certains purent penser que les véhicules routiers à machine à vapeur allaient gagner la partie vis-à-vis du cheval, mais la mise au point de la « *voie ferrée* » brisa ce premier élan.

Pourtant, à la fin du Second Empire, de nouveaux perfectionnements redonnèrent vie aux locomotives routières. Mais ces lourds engins, aux encombrantes machines à vapeur, ne purent vraiment répondre aux demandes des divers marchés de la circulation.

⁶² Lettre du préfet du Loiret au ministre de l'intérieur, citée par Eugen Weber, *La fin des terroirs, La modernisation de la France rurale (1870-1914)*, Fayard, 1983, page 285.

⁶³ Ce n'est même pas tout à fait vrai : l'aérostation existait depuis un siècle.

À peu près en même temps, le « *vélocipède* » fit son apparition et suscita un engouement étonnant. Puis, une accumulation d'innovations de détail en fit la « *bicyclette* », enfin accessible aux non sportifs, et son usage explosa à la fin des années 1880, pour atteindre un million de machines en 1900.

La nécessité de faire l'histoire des usages des routes avant l'automobile s'impose à qui veut comprendre les conditions de son tout premier développement, lorsque des innovations dans le domaine des moteurs permirent enfin de réaliser les premières automobiles.

Ce sera donc l'objet de notre *Premier Chapitre* de faire le point sur les routes, les trafics et les accidents de la circulation attelée, et sur la réglementation à laquelle elle était soumise.

I Les routes et la circulation à la fin du XIX^{ème} siècle.

Il est nécessaire en effet de se rendre compte de l'importance des services rendus par les routes nationale, comparée à celle des services rendus par les chemins de fer et les voies navigables.

Commission des routes nationales, 1894 ⁶⁴

L'apparition de l'automobile allait poser très rapidement la question de l'évolution des routes et de l'avenir de la circulation attelée qui les empruntait.

Déjà en 1898, alors qu'il y a moins de 2 000 automobiles en France, Lucien Périssé⁶⁵, un des pionniers de l'automobile, conclut ainsi son livre *Automobiles sur routes*⁶⁶ en citant une lettre de Pierre Giffard, qu'il désigne comme « *un des premiers apôtres de l'Automobilisme* », donnée en préface au 1^{er} numéro de la première revue purement automobile en 1894⁶⁷ :

« Le problème de la locomotion automobile comporte trois termes, tous trois intéressants pour la société moderne :

La renaissance des routes de notre belle France,

L'économie de la locomotion,

*La fin du cheval, animal coûteux et inintelligent.*⁶⁸ »

⁶⁴ Ministère des Travaux publics, *Routes nationales, recensement de la circulation en 1894*, Imprimerie nationale, 110 pages, 1896. Citation dans l'*Exposé du Rapport*, page 9.

⁶⁵ Lucien Périssé (1867-1921), centralien, est le fils de Sylvain Périssé, vice-président de la *Société des Ingénieurs civils* et membre de la Commission centrale des machines à vapeur de 1887 à 1909. Il est un temps fonctionnaire au ministère du commerce et de l'industrie. Il s'intéresse très jeune à l'automobile et sera l'auteur de nombreux ouvrages et articles sur l'automobile, les transports en commun et la technique métallurgique et mécanique.

Il fut un personnage clé de l'automobile en tant que vice-président du Comité technique de l'Automobile-Club de France (A. C. F.). Il fut aussi secrétaire général du Syndicat général des transports publics automobiles.

⁶⁶ *Automobiles sur routes*, in-8, 206 pages, Encyclopédie scientifique des Aide-mémoire, Gauthier-Villars, 1898. Cet ouvrage contient un très intéressant *Historique de l'automobile* de 35 pages. Citation pages 203-204.

⁶⁷ On trouvera plus loin un résumé de la carrière du journaliste Pierre Giffard, une des grandes figures de l'histoire de la bicyclette et de l'automobile. En 1898, il est le célèbre patron du seul quotidien sportif, *Le Vélo*, fondé en 1892 après le succès de la grande course cycliste Paris-Brest-Paris du 6 septembre 1891 dont il avait été le promoteur. Il avait aussi organisé de la première course automobile sur routes Paris-Rouen en 1894.

Il va bientôt publier *La fin du cheval*, illustré par Alfred Robida, 238 pages, Armand Colin, 1899, qui contient deux histoires de la bicyclette et de l'automobile, sur un ton mi-sérieux mi-humoristique.

⁶⁸ La citation, non identifiée par Périssé, est tirée – légèrement modifiée – de la lettre du 1^{er} décembre 1894 que Giffard avait envoyée en guise de préface au premier numéro de la première revue purement automobile, *La Locomotion automobile*, de Raoul Vuillemot. Cette revue porte pour sous-titre « *La seule revue publiée sous le haut patronage du Touring-Club de France* ».

Raoul Vuillemot (1856-après 1905) son directeur fondateur est plutôt un publiciste éditeur qu'un journaliste.

Il nous faut, avant toute chose, éclairer ces « *trois termes du problème* » de Giffard.

La « *renaissance des routes* » suppose une « *décadence* », généralement attribuée au développement du chemin de fer. Nous présenterons donc les réseaux routiers et leurs trafics⁶⁹.

« *L'économie de la locomotion* » ainsi que « *le cheval, animal coûteux* » concernent le coût de la traction attelée, comparée à celles l'automobile naissante (et de la bicyclette).

Enfin, « *le cheval, animal inintelligent* » renvoie aux accidents de la traction attelée qui sont intimement liés à l'animal lui-même dans l'esprit des contemporains.

Giffard et Périssé parlent de « *routes* », et non de « *rues* ». C'est qu'ils faisaient – et qu'il convient toujours de faire – une distinction claire entre le trafic urbain et celui de rase campagne. Et ils avaient parfaitement conscience que la circulation hippomobile⁷⁰ se faisait surtout sur les routes et peu dans les agglomérations réellement urbaines.

Les « *services rendus* » de la circulation à traction animale – pour s'exprimer comme la *Commission des routes nationales* citée en épigraphe – sont mal connus⁷¹.

En 1906, il y a 2 763 000 habitants à Paris et 5 300 000 habitants dans les communes de l'agglomération parisienne de plus de 20 000 habitants (446 000 habitants) et les agglomérations de province de plus de 30 000 habitants. Les 10 plus grandes agglomérations comptent plus de 2 800 000 habitants. La France est encore très rurale.

Les voitures particulières sont très peu nombreuses dans les grandes villes, par rapport à la moyenne française, et le trafic y est donc très faible comparé au trafic routier.

Il faut se représenter une répartition des déplacements bien différente de celle que nous

Néanmoins, il tiendra longtemps la chronique automobile de divers journaux, le *Petit Temps*, le *Grand Journal* et *Paris-Sports*. Pour *La Locomotion automobile*, il s'entoure d'une pléiade de scientifiques et d'ingénieurs sortis des grandes écoles (Périssé notamment). Vuilleminot ne joue pas de rôle apparent dans le système automobile, à l'Automobile-Club de France, dans les comités ou ailleurs, mais en est un homme important. La revue sera dirigée à partir de 1907 par C. Leblanc et sera absorbée en 1910 par *Omnia*, le revue de Baudry de Saunier.

⁶⁹ Nous essaierons d'employer, autant que possible, le terme « *circulation* » dans un sens général et « *trafic* » au sens des « *kilomètres parcourus par unité de temps* ». Quant à « *débit* », c'est clairement le nombre de véhicules passés à un point donné par unité de temps. Toutefois, le contexte peut nous amener à des emplois décalés.

⁷⁰ Le néologisme « *hippomobile* » a été calqué sur *automobile*, et est donc tout récent à l'époque.

⁷¹ La littérature administrative utilise volontiers la périphrase qualificative de « *à traction animale* ». Bien entendu, il n'y avait pas seulement des chevaux attelés aux voitures, mais des bœufs, des ânes, des mules, des chiens... et même des hommes ! Sans compter les cavaliers et les animaux divers circulant ou « *divagants* ».

Sur la circulation à pied, montée et attelée, et les accidents de la circulation animale : Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle*, NRF Éditions Gallimard, 1994, et *Le vertige de la vitesse, l'accélération de la France, 1830-1940*, thèse de doctorat d'histoire, EHESS, 1990.

Joseph Jobé, *Au temps des cochers, Histoire illustrée du voyage en voiture attelée du 15^{ème} au XX^{ème} siècle*, Edita et Denoël, Suisse, 1976.

Ghislaine Bouchet, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Mémoires et documents de l'École des Chartes, n°37, Genève/Paris, Librairie Droz, 410 pages, 1993. D'après une thèse soutenue en 1983.

Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Presse Universitaires de Strasbourg, 608 pages, 2003.

Jean-Louis Libourel, *Les voitures hippomobiles, Vocabulaire typologique et technique*, préface de Daniel Roche, Éditions du Patrimoine, 411 pages, 2005.

Clay McShane, *The Horse in the City, Living Machines in the Nineteenth Century*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 242 pages, 2007.

Daniel Roche, *La culture équestre occidentale, XVIe-XIXe siècle : l'ombre du cheval*, Fayard, 2008. Voir aussi ses œuvres consacrées au cheval ou traitant au passage de la « *civilisation du cheval* ».

connaissions. Les villes d'alors sont de taille très réduite, les déplacements y sont courts et la plupart des habitants y circulent à pied ou à bicyclette. Même les grandes villes n'excèdent pas quelques kilomètres de diamètre. Elles sont (mal) desservies par des systèmes développés de transport en commun de surface par tramways à traction animale ou mécanique, ainsi que par des flottes très importantes d'environ 140 000 fiacres et voitures de transport en commun⁷².

Ainsi, Paris qui compte 2 714 086 habitants au recensement de 1901, soit 7 % de la population française – et les plus riches –, n'abrite que 14 000 voitures particulières, soit moins de 1 % des 1 600 000 voitures particulières de France, contre environ 16 000 voitures publiques hippomobiles.

Le « *Rapport Massard*⁷³ » indique ainsi pour 1901 les parcs suivants à Paris :

- voitures publiques : 16 303 à traction hippomobile et 127 à traction mécanique,
- voitures de transport en commun : 1 062 à traction hippomobile (omnibus et sur rails) et 1 607 à traction mécanique (il s'agit de tramways et non d'autobus),
- voitures particulières : 12 749 à traction hippomobile et 1 149 automobiles imposées,
- voitures de commerce à deux roues : 30 114 à traction hippomobile,
- voitures utilitaires à 4 roues, non recensées car non imposées : environ 50 000⁷⁴,
- bicyclettes : 250 619.

Si l'on considère les accidents et non plus la circulation, la route de rase campagne ou traversant les villages est encore une fois plus importante que la rue.

Lors de l'apparition de l'automobile, environ 79 % des victimes de la circulation traditionnelle étaient tuées sur une route (ou dans une très petite ville, un village ou un hameau) et non dans une « *agglomération urbaine* » de plus de 3 000 habitants agglomérés⁷⁵. Il en va toujours de même en l'an 2000, avec 72 % des tués en rase campagne, en dehors des agglomérations si petites soient-elles et 6,8 % dans les agglomérations de moins de 3 000 habitants⁷⁶. C'est dire toute l'importance de la route par rapport à la ville en termes de nombre de victimes tout au long de notre histoire⁷⁷.

Compte tenu de ce que nous venons d'exposer, il nous paraît capital de ne jamais oublier que l'histoire de la circulation et des accidents doit se détacher de celle des difficultés de la

⁷² Les journaux ne cessent de se plaindre des « *omnibus podagres* » et des cochers de fiacres. On verra que la flotte des fiacres représente environ 10 % du parc des voitures particulières.

⁷³ Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris. Historique de la question avec photographies et graphiques*, Rapport au Conseil de Paris n°17, 30 mai 1910, in *Bulletin municipal officiel*, Tableau pour 1901 à 1909 page 44. On reviendra plus loin sur ce document capital et sur son auteur.

⁷⁴ Le *Rapport Massard* estime (page 50) à 50 000 en 1909 le nombre des « *voitures à 4 roues [non recensées] : voitures de magasins, de charbonnage, des chemins de fer, de marchandises, d'entrepreneurs de transport, de déménagement, destinées au service militaire ou administratif, destinées à la location au mois, des entrepreneurs (travaux, ordures), [...] remisées hors de Paris et circulant dans Paris* », *ibidem*, pages 43 et 44.

⁷⁵ Voir ci-après les éléments détaillés obtenus par l'enquête sur les accidents de 1903. Précisons que la population des « *agglomérations urbaines* » de plus de 3 000 habitants était, en 1903, de 15 millions d'habitants environ, dont 3, 67 dans la Seine, sur 39 millions en France.

⁷⁶ *La Sécurité routière en France, Bilan 2000*, La Documentation Française, page 61.

⁷⁷ L'importance de la ville est très surévaluée dans l'histoire de la circulation et des accidents. C'est en partie une conséquence de la priorité accordée au trafic urbain par la recherche en accidentologie depuis 30 ans. Cette priorité, étonnante face à la répartition des enjeux, tient à de multiples raisons : contamination par les problématiques de la congestion urbaine, demande de recherche émanant principalement des grosses communes, difficultés à collaborer avec les gestionnaires des routes et la Gendarmerie chargée de la police des routes, etc.

circulation urbaine ou périurbaine (ce n'est que très récemment que la congestion est apparue sur les routes lors des grandes migrations des vacances).

Il nous faut donc, avant toute chose, nous faire une idée du réseau routier et de ceux qui l'utilisaient lors de l'apparition de l'automobile.

I-1 LE MYTHE DES ROUTES VIDÉES PAR LE CHEMIN DE FER.

À l'instar de Giffard et de Périssé, appelant de leurs vœux une « *renaissance des routes* », les pionniers de l'automobile (ainsi que leurs adversaires) se représentaient les routes comme ayant été vidées par le chemin de fer, ce qui constitue un des mythes de la fin du siècle⁷⁸. Voir l'Annexe B, *Illustrations 36 et 36 bis*.

Aussi la plupart des historiens ont-ils insisté – à tort – sur le vide et la décadence antérieure supposée des réseaux routiers sur lesquels l'automobile va devoir évoluer.

Prenons par exemple, la façon dont l'historien moderne des routes⁷⁹ Georges Reverdy présente le triomphe du chemin de fer et ses conséquences sur les routes nationales :

« *La déchéance des routes nationales.*

Après 1871 et jusqu'à la fin du siècle, ce sera, de plus en plus nettement, le triomphe des voies ferrées et l'humiliation des routes de terre, au moins des plus grandes. [...] Après le développement des chemins de fer d'intérêt local, officialisés par la loi du 12 juillet 1865, ce sera celui des tramways sur route, hippomobiles puis électriques, si bien que de nombreux départements atteignent l'objectif de desservir chacun de leurs chefs-lieux de canton par un de ces moyens de transport moderne [...]

D'après les recensements périodiques de la circulation, le nombre moyen de colliers sur les routes nationales n'avait cessé de décroître de 1856 à 1876, pour remonter ensuite très faiblement jusqu'à la fin du siècle.⁸⁰ »

Puis, Reverdy relie cette « *humiliation* » à des réformes administratives et techniques importantes, comme la *Loi* du 10 août 1871 qui avait élargi les compétences des conseils généraux en matière de routes départementales, entraînant le développement de leur service vicinal, au détriment du service des ponts et chaussées⁸¹. Il poursuit :

« Mais certains voulaient même aller plus loin, en demandant le déclassement de toutes les routes nationales au profit des départements et de leurs services, décision qui faillit être adoptée par les chambres en 1897.⁸² »

Une politique massive de plantations sur les emprises publiques désormais considérées

⁷⁸ Innombrables exemples de ce *topos*. On en citera quelques uns dans le chapitre consacré à l'introduction des moyens de transport mécaniques dans la société française.

⁷⁹ L'histoire « intégrée » des routes et de leurs utilisateurs n'a pas été faite en France. Citons un livre anglo-saxon (australien) au titre programmatique : Maxwell Gordon Lay, *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Primavera Press, Sydney, 1993 (USA, Rutgers' University Press, 1992).

⁸⁰ Georges Reverdy, *Histoire des routes de France*, Presses universitaires de France, collection Que sais-je ? N° 2964, 127 pages, mai 1995, page 87. La phrase soulignée est le titre du sous-chapitre concerné. La présentation par G. Reverdy de la stagnation des routes « nationales » reste ambiguë car il n'ignore évidemment pas le développement très important de la voirie vicinale à côté de celles-ci. Voir aussi G. Reverdy, *Les routes de France du XIX^{ème} siècle*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1993.

⁸¹ Celui-ci « avait la réputation d'être plus cher » selon Georges Reverdy, *op. cit.*, page 89.

⁸² *Ibidem*, page 89.

comme trop larges fut engagée :

« Au début du Second Empire on s'était inquiété de la trop grande largeur des routes et de leurs emprises, alors que le trafic diminuait. La conclusion avait été qu'au lieu de rétrocéder ces emprises, il valait mieux en général en profiter pour y développer des plantations d'alignement [...] si bien que de 1860 à la fin du siècle, les arbres d'alignement plantés le long des routes nationales passeront de 1,6 à 2,9 millions.⁸³ »

Ce sentiment d'un déclin des routes face au chemin de fer avait fini par devenir un lieu commun de la nostalgie *Fin de siècle*.

Il est vrai que le développement récent du chemin de fer devait avoir marqué les esprits, avec un triplement des trafics de voyageurs et de marchandises en une génération, de 1871 à 1900⁸⁴, après un décollage sous le Second Empire.

Les trafics avaient augmenté de la façon suivante :

- 0,797 milliard de voyageur.km et 0,448 milliard de tonne.km en 1851,
- 4,58 milliards de voyageur.km et 5,53 milliards de tonne.km en 1871,
- 14 milliards de voyageur.km et 16 milliards de tonne.km en 1900.

Mais, la croissance du chemin de fer s'essoufflait déjà, surtout en ce qui concerne le trafic de voyageurs⁸⁵. Alors qu'il avait augmenté de 30 % durant les 10 dernières années du siècle (de 11,8 à 16 milliards de voyageur.km entre 1891 et 1900), il allait stagner après. En 1910, on atteignait seulement 16,8 milliards de voyageur.km. Or, la concurrence de l'automobile était encore modeste, de l'ordre de 0,5 milliard de voyageur.km pour 70 000 véhicules particuliers.

Le trafic ferroviaire de marchandises continuait sur sa lancée, avec 21,5 milliards de tonne.km. en 1910 contre 16 en 1900. Le nombre des camions et camionnettes automobiles était encore minime (moins de 5 000) et moins de 1 000 atteignaient 3 tonnes de charge utile.

En fait, cette vision d'un trafic routier négligeable est à la fois vraie et fausse⁸⁶.

Il est vrai que les routes paraîtraient « *vides* » à nos yeux : la circulation en nombre de kilomètres parcourus a été multipliée par 30 environ entre la fin du XIX^{ème} siècle et l'an 2000. Le débit moyen sur une route nationale d'alors était d'une centaine de véhicules par jour pour les deux sens. Durant le jour, on y voyait donc passer une voiture par sens toutes les dix minutes.

Il est vrai aussi que le sentiment de routes désertées, que Georges Reverdy reproduit, correspond exactement au discours majoritaire des contemporains, ce dont témoigne l'appel à la « *renaissance des routes* » de Giffard.

Mais il est faux que le trafic routier ait régressé sous l'influence du développement du chemin de fer : il n'avait pratiquement pas cessé d'augmenter durant le XIX^{ème} siècle.

Il est faux que les controverses sur le déclassement des routes nationales et la nouvelle politique de plantations aient été essentiellement liées au déclin de leur trafic. Ce sont en fait

⁸³ *Ibidem*, pages 89-90.

⁸⁴ Selon l'*Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, 72^{ème} vol., nouvelle série n°14, INSEE, page 320.

⁸⁵ Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways étaient de plus en plus subventionnés au titre de la *Loi* du 11 juin 1880. La *Loi de finances* du 13 avril 1898, article 86, avait étendu aux « *services réguliers de voitures automobiles* », supposés devoir être moins coûteux, le bénéfice de ces subventions.

⁸⁶ Voir l'*Annexe B, Illustrations 1 à 6*.

essentiellement des considérations économiques qui étaient à l'œuvre⁸⁷.

La politique des routes avait reflété tout au long du siècle les multiples conflits entre les ruraux et les urbains, le pouvoir central et les collectivités locales, les services des ponts et chaussées et les services départementaux, les tenants des chemins de fer et ceux des routes.

En fait, le sentiment du déclin des routes relevait d'un ensemble complexe de fantasmes, de nostalgies, et (surtout ?) d'argumentations politiques liées à ces conflits.

S'il est vrai, comme le dit Georges Reverdy, que le trafic des routes nationales avait été à peu près stable de 1851 à 1913, à de faibles variations près, le trafic sur l'ensemble des réseaux avait fortement augmenté, car la longueur de ces derniers avait elle-même augmenté. C'est ce que nous allons voir maintenant.

I-2 LA CONSTITUTION DES RESEAUX DEPARTEMENTAUX ET VICINAUX.

LE DOUBLEMENT DE LA LONGUEUR DES RESEAUX ENTRE 1850 ET 1900.

« *Des routes, encore des routes et toujours des routes*⁸⁸ », tel avait été le premier des « *agents du changement* » et de la « *modernisation de la France rurale* », selon Eugen Weber. En effet, le développement du réseau routier avait été une priorité politique tout au long du XIX^{ème} siècle. On se reportera au livre de Weber, qui présente une synthèse éclairante sur les buts de cette politique et ses effets sur le fonctionnement de la société française.

En effet, les routes nationales avaient été complétées par d'autres réseaux, qui se sont développés très fortement de 1850 à 1900. L'histoire détaillée de la création de ces réseaux a été peu étudiée, l'ouvrage de référence restant celui d'André Guillerme⁸⁹. Il nous faut résumer brièvement (et donc approximativement) cette histoire compliquée.

Au début du XIX^{ème} siècle, il existait des « routes nationales » et des « routes départementales » gérées par les services des ponts et chaussées.

Le grand texte qui les régit alors est le *Décret* du 16 décembre 1811⁹⁰. Celui-ci a défini un nouveau classement des routes à partir de l'ancien classement de 1776⁹¹ en distinguant les

⁸⁷ Le bois des arbres d'alignement est exploité et valorisé soigneusement.

⁸⁸ Eugen Weber, *La fin des terroirs*, op. cit., page 285. Cette citation, en épigraphe de notre 1^{er} chapitre, constitue le Titre de son Chapitre 12 (pages 285-321), 1^{er} chapitre de sa *Deuxième Partie* : « *Les agents du changement* ».

Weber est un des rares historiens à réfuter clairement le mythe de « *la route vidée par le chemin de fer* ».

⁸⁹ André Guillerme, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^{ème} siècle*, Presses de l'École nationale de ponts et chaussées, 172 pages, 1984. Voir aussi Jean-Claude Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental. Vie et mort de la vicinalité*, Cujas, 125 pages, 1980.

⁹⁰ *Décret portant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes*, 16 décembre 1811, in *Recueil Potiquet (PTQ), 1805-1816*, pages 331-345, suivi d'un tableau des routes impériales.

Nous indiquerons ci-dessous par les initiales *PTQ* cette « *Collection des édits, arrêts, loi, décrets et réglementations concernant les ponts et chaussées* » dont le titre varie au cours du temps, et qui est connue sous le nom de son premier compilateur. Voir AN, F14-9773 à 10 006. Elle se poursuit jusqu'en 1951, après quoi il faut utiliser les recueils dits *Annales Administratives*. (qui commencent vers 1947). Nous avons utilisé la collection conservée au *Comité d'Histoire du ministère de l'Équipement* (CHE).

Sur Alfred Potiquet (1826-1883), fonctionnaire des ponts et chaussées, compilateur des textes administratifs et historien amateur, voir sa *Notice biographique* au *Comité d'Histoire du ministère de l'Équipement*.

⁹¹ *Arrêt du Conseil du Roi* du 6 février 1776. Il définissait 3 classes de « routes » et une de « chemins ».

routes impériales et les routes départementales. Ce texte traite de toutes les questions : financement, dévolution et organisation des travaux, service des ingénieurs et cantonniers, devoirs des riverains, fossés et plantations, répression des délits, etc.

« *L'administration des routes est ainsi solidement mise en place.*⁹² »

Les communes possédaient par ailleurs des réseaux communaux de « rues » et de « chemins ». Par chemins, il faut dans la plupart des cas entendre des pistes non carrossables utilisables par les seuls piétons, cavaliers et animaux de bât, ou par des véhicules agricoles très rudimentaires. Plus rarement, certains chemins pouvaient se comparer aux « routes » des réseaux national et départemental.

La desserte encore plus fine est assurée par des chemins ayant un statut coutumier, résultant de droits de passage à travers des propriétés publiques ou privées, souvent relativement étendues.

Le financement des routes nationales (et départementales depuis 1811) incombe au budget de l'État ou des collectivités depuis la suppression de la « *corvée* » par Turgot en 1776⁹³. Mais celle-ci est réapparue sous le nom de « *prestation en nature* » dans l'Arrêté consulaire du 4 thermidor an X (23 juillet 1802) au profit des communes, qui étaient chargées de l'organiser.

Les transports de marchandises à longue distance sont depuis toujours effectués surtout par les voies navigables, qui vont bientôt se doubler du réseau de chemins de fer. Mais, ces réseaux sont peu denses, et le problème de la desserte fine du territoire permettant le rabattement sur les fleuves et canaux, puis sur les chemins de fer, restait entier⁹⁴.

Éclaircissons quelques termes administratifs du XIX^{ème} siècle.

L'adjectif « *vicinal* » est un équivalent de « *communal* » et s'appliquait à tous les chemins communaux, mais son sens administratif ancien va se trouver modifié en 1836 lorsqu'il s'applique à la partie de ce réseau transférée de fait, sinon de droit, au département.

Les routes et chemins sont dits « *en lacune* » lorsqu'ils n'existent que sur le papier, ou à l'état de piste ou de chemin à peine carrossable⁹⁵.

Les « *statistiques* » de longueur des réseaux sont trompeuses. Les « *classements* » recouvrent des « *états au vrai* » très différents ; par exemple le Décret de 1811 demande aux préfets (article 15) :

« *un rapport tendant à nous faire connaître l'état au vrai des routes départementales distinguant : celles qui n'ont besoin que d'un simple entretien pour être viables en toute saison ; celles qui exigeraient des réparations extraordinaires ; les lacunes qu'elles présentent.* »

Dans le contexte politique de la Restauration, la Chambre, dominée par les grands propriétaires terriens, avait voté la *Loi* du 28 juillet 1824 pour inciter les communes à améliorer leur réseau. Le but était de désenclaver les campagnes pour faciliter l'acheminement

⁹² Georges Reverdy, *op. cit.*, page 69.

⁹³ Malgré sa connotation moyenâgeuse la « *corvée pour les routes royales* » était d'invention récente (1736).

⁹⁴ Sur les étapes de la concurrence des réseaux navigable, ferré et routier, voir Caron, *op. cit.*, t.1, pages 46-54 (années 1820-1840), 345-352 (rail-route, années 1850-1860) et 352-358 (rail-navigation, années 1850-1860). La prééminence ancienne des voies navigables naturelles avait abouti à une spécialisation géographique des zones bien desservies en ce qui concerne les cultures à marchés éloignés comme la vigne.

⁹⁵ De nombreuses représentations de ce qu'étaient ces routes et chemins communaux et vicinaux vers 1870 peuvent se voir dans les tableaux, de l'école de Barbizon par exemple.

Voir aussi dans Studeny, *Thèse, op. cit.*, de longs extraits de récits de voyages sur ce type de chemins.

des grains⁹⁶. Cette *Loi* décentralisatrice donnait un rôle fondamental aux préfets qui définissaient les chemins communaux ou intercommunaux. Certains préfets confièrent la gestion des chemins communaux aux agents-voyers départementaux, chargés depuis la Constituante de l'entretien des bâtiments publics et des rues et places des chef-lieux d'arrondissement. Les services des ponts et chaussées furent donc écartés dans certains départements pour diverses raisons, politiques (ils apparaissaient comme fidèles à l'Empire), administratives (le Corps répugnait à une inféodation aux préfets), et pratiques (leurs moyens humains étaient insuffisants).

La *Loi* avait défini des ressources au profit des communes, basées sur des centimes additionnels aux contributions directes, plus deux jours de « *prestation en nature* » des contribuables et de leurs animaux de trait.

Cette dernière était acquittée selon un système très souple. Évaluée en francs, elle pouvait être payée en argent ou en prestations journalières de main-d'œuvre, véhicule ou animal de trait, décomptées selon un barème assez variable d'un département à l'autre. Le contribuable pouvait aussi se faire « remplacer » pour les journées de main-d'œuvre. Il existait enfin une possibilité de forfaitiser les travaux « *à la tâche* », notamment pour les travaux aisément mesurables (fourniture de matériaux).

L'application de la *Loi* de 1824 donna finalement des résultats très médiocres. Alors que les routes nationales et départementales gérées par les services de l'État faisaient l'objet d'un développement régulier et d'une amélioration continue, la tâche d'amélioration des chemins communaux ne fut pas investie par les ponts et chaussées ou les nouveaux services départementaux, tous restant essentiellement préoccupés de leurs activités traditionnelles. Les conseils généraux se montrèrent chiches de subventions et les conseils municipaux, élus à partir de 1831, n'utilisèrent que des prestations en nature, sans argent, souvent dans un contexte de détournement de ces moyens à des fins privées.

Un bilan préparatoire à une modification du système recensait, en 1835, 350 000 km de chemins vicinaux classés, sur trois quarts des communes françaises, 9 000 municipalités sur 36 000 n'ayant pas encore procédé au classement. Seulement 35 590 km étaient désignés comme en état de viabilité, soit 10 % du réseau classé⁹⁷.

La longueur du réseau routier carrossable en état de viabilité s'établissait donc vers 1835 à 23 000 km de routes nationales, 26 000 km de routes départementales et environ 40 000 km de chemins départementaux, plus 30 000 km de bons chemins communaux, soit un total de 120 000 km.

Le 21 mai 1836, une nouvelle *Loi* réforma profondément le système⁹⁸.

Elle créa, par spécialisation des chemins communaux, une nouvelle catégorie de routes, les « *chemins vicinaux* » classés par le Conseil général du département et dont l'administration était transférée au département et échappait donc aux conseils municipaux.

Ces routes se répartissaient en trois catégories, les « *chemins vicinaux de grande communication* », les « *chemins vicinaux d'intérêt commun*⁹⁹ » et les « *chemins vicinaux* ».

⁹⁶ Sur les origines anglaises de cette législation nouvelle, ses motivations économiques et politiques, et sa mise en œuvre, André Guillerme, *op. cit.*, pages 23 à 29.

⁹⁷ *Ibidem*, page 28. La source indiquée est : Ministère de l'intérieur, *Renseignements sur les travaux préparatoires faits par l'administration pour la loi de 1836*, Paris, 1837.

⁹⁸ *Loi sur les chemins vicinaux*, 21 mai 1836, *PTQ 1831-1840*, pages 191-195.

⁹⁹ Catégorie créée en 1861, par démembrement de la classe des *chemins vicinaux ordinaires* de la loi de 1836.

ordinaires ». Ils étaient gérés soit par le service ordinaire des ponts et chaussées, soit par un « service vicinal » créé par le département (et plus rarement par la commune dans le cas des chemins vicinaux ordinaires). La commune conservait la gestion de ses « chemins ruraux » et de sa « voirie urbaine », assurée par un service communal, le service vicinal ou les ponts et chaussées.

Enfin, la *Loi* de 1836 augmentait à nouveau les ressources fiscales. Sous couvert du maintien de la responsabilité fiscale des communes dont les ressources étaient augmentées¹⁰⁰, c'était en fait le département qui disposait des deux tiers de la ressource au profit des chemins vicinaux de grande communication :

« Article 2. [...] il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide, soit de prestations en nature, dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux additionnels au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq [...] ou toutes les deux concurremment. »

« Article 8. [...] Les communes acquitteront la portion des dépenses mise à leur charge au moyen de leurs revenus ordinaires, et, en cas d'insuffisance, au moyen de deux journées de prestations sur les trois journées autorisées par l'article 2, et des deux tiers des centimes votés par le conseil municipal au titre du même article. »

En fait, la réforme de 1836 avait pour motivation sous-jacente d'utiliser pour le développement du nouveau « réseau vicinal de grande communication » – qui devait constituer sans le dire un « réseau départemental bis » – la « prestation en nature » instituée au profit des communes en 1824¹⁰¹.

En effet, l'activité du service vicinal négligea les chemins les moins importants :

« Le plus souvent ce service [vicinal] ne prenait en charge que les chemins vicinaux de grande communication [...] Il laissait donc au préfet le soin de créer la petite vicinalité dont les fonds provenaient des communes.¹⁰² »

De fait, la prestation en nature constituait 57,5 % du premier budget de la vicinalité en 1837, qui comprenait aussi 18,8 % de recettes fiscales communales, 20,5 % de fonds départementaux et 1,2 % seulement de contributions de l'État ou d'autre origine. Sur la période 1836-1848, la prestation en nature constitua 48 % des ressources¹⁰³.

D'un point de vue administratif, le système vicinal se situait dans la ligne de la centralisation croissante de l'époque.

« Le contrôle et la gestion des chemins vicinaux étaient confiés aux préfets qui instituèrent, sous leur tutelle, des agences. Certes, certains départements n'avaient pas attendu 1836 pour créer, chez eux, un service d'agents-voyers. Mais la loi généralisait cette institution. Nommés et donc révoqués par le préfet, placés sous son contrôle exclusif, les agents-voyers devenaient sujets du ministère de l'Intérieur, donc de l'État.¹⁰⁴ »

La Deuxième République et le Second Empire conservèrent le système, après une mise sur

¹⁰⁰ La prestation en nature n'était que de deux journées en 1824.

¹⁰¹ Voir André Guillerme, *op. cit.*, pages 31 à 37.

¹⁰² *Ibidem*, page 40.

¹⁰³ *Ibidem*, page 33.

¹⁰⁴ *Ibidem*, page 34. En fait, il y avait une double dépendance. Comme le note A. Guillerme : « En revanche [les agents-voyers] restaient dans la mouvance du conseil général en ce qui concernait leur rémunération [...] Fonctionnaire départemental – il était assermenté – l'agent-voyer devenait l'homme-lige du pouvoir local. »

la sellette temporaire, en 1848, de la prestation en nature, « *filles de l'odieuse corvée* », mais si commode en termes budgétaires qu'elle fut finalement maintenue¹⁰⁵, et même augmentée en 1868 par l'instauration d'une quatrième journée.

Cependant, le mécontentement des communes rurales, qui supportaient 80 % des charges de la vicinalité, croissait lentement. Il avait des motifs variés : affectation quasi exclusive des ressources de la vicinalité aux chemins de grande communication au détriment des chemins ordinaires plus proches des administrés, vindicte des ruraux contre la coûteuse politique des chemins de fer nationaux et des grands travaux dont ils avaient souvent l'occasion d'être eux-mêmes les acteurs¹⁰⁶.

Aussi, deux lois réformèrent-elles les attributions des conseils généraux et des conseils municipaux en 1866 et 1867 dans un sens plus libéral et décentralisateur.

Le conseil général¹⁰⁷ reçoit en 1866 les responsabilités suivantes :

« *Article premier. Les conseils généraux statuent définitivement sur les affaires ci-après désignées, savoir : [...]*

- *6° classement et direction des routes départementales [...], projets, plans et devis des travaux à exécuter pour la construction, la rectification ou l'entretien des routes départementales [...];*
- *7° classement et direction des chemins vicinaux de grande communication ; désignation des chemins vicinaux d'intérêt commun [...] répartition des subventions accordées sur les fonds départementaux aux chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun ;*
- *9° déclassement des routes départementales, des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun ; désignation des services auxquels sera confiée l'exécution des travaux sur les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun ; [...]* »

Les communes¹⁰⁸ reçurent en 1867 la possibilité d'augmenter leurs ressources en votant « *trois centimes extraordinaires exclusivement affectés aux chemins vicinaux ordinaires* » (article 3).

Enfin, une troisième *Loi* du 11 juillet 1868¹⁰⁹ mit en place un plan de subventions aux communes de 100 millions sur 10 ans, et créa une « *caisse des chemins vicinaux* » chargée de faire des « avances » remboursées en 30 ans au taux de 4 %, et dotée de 200 millions de francs sur 10 ans. Il y avait donc une nouvelle avancée budgétaire.

¹⁰⁵ Sur ce débat avorté, *ibidem*, pages 36-37. La *Loi* du 11 juillet 1868 autorisa à voter une 4^{ème} journée à la place des 3 centimes extraordinaires de la loi de 1867, lorsque les centimes dépassaient le nombre de 10 (article 3).

¹⁰⁶ La main-d'œuvre des grands travaux urbains est d'origine rurale et continue souvent de vivre à la campagne une partie de l'année. Le cas des maçons de la Creuse, qui migraient vers Paris de mai à novembre est le plus emblématique, mais se reproduisait à plus petite échelle pour les autres grandes villes. C'est une tradition ancienne – le futur député Martin Nadaud (1815-1898) fait son premier voyage (à pied) en 1830 (*Mémoires de Léonard, ancien garçon maçon*, Duboueix, 1895) – qui se développe fortement avec les travaux de l'Empire. Sur ces migrations, voir Weber, *La fin des terroirs*, *op. cit.*

¹⁰⁷ *Loi sur les conseils généraux*, du 18 juillet 1866, *PTQ 1863-1866*, pages 417-421.

¹⁰⁸ *Loi sur les conseils municipaux*, du 24 juillet 1867, *PTQ 1867-1870*, pages 67-71.

¹⁰⁹ *Loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution*, du 11 juillet 1868, *PTQ 1867-1870*, pages 195-196.

Après la défaite de 1870, une nouvelle loi¹¹⁰ régit les conseils généraux à partir de 1871. En ce qui concerne leurs attributions en matière de routes, elle reconduisit purement et simplement dans son article 46 leurs prérogatives de la *Loi* du 18 juillet 1866, citées plus haut.

La grande nouveauté de la *Loi* de 1871 est la création d'un bureau permanent du conseil général, la « *commission départementale* » (article 2), qui partage de fait la fonction d'exécutif du département avec le préfet.

Plus précisément, en ce qui concerne les routes, la commission devint la maîtresse de la petite vicinalité :

« *Article 86. La commission départementale prononce, sur l'avis des conseils municipaux, les déclarations de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, la fixation de la largeur et de la limite des dits chemins.*

Elle exerce à cet égard les pouvoirs conférés au préfet par les articles 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836. »

L'évolution des responsabilités en matière de chemins vicinaux est achevée pour le siècle, la grande réforme des conseils municipaux de 1884¹¹¹ ne changeant pratiquement rien dans ce domaine.

Le mouvement de déclassement des routes départementales fut relativement important : en 1864/1865, le recensement en décomptait 46 920 km dont 17 700 restaient classées en 1900 et 13 000 à la veille de la Grande Guerre.

La dernière étape de l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires fut permise par l'adoption d'une « norme » plus réduite. Les subventions furent accordées « à titre exceptionnel » à partir de 1900 à des voies dont la chaussée ne faisait que 3 mètres au lieu des 5 mètres réglementaires¹¹².

Enfin, ce ne fut qu'en 1903 que la *Loi de finances* du 31 mars offrit aux communes la possibilité de remplacer la prestation en nature par une « *taxe vicinale* ».

Le bilan est éloquent : la longueur des routes « carrossables » a doublé dans la seconde moitié du siècle, après avoir vraisemblablement déjà doublé une fois depuis 1835.

Nous avons illustré la constitution du réseau routier et sa comparaison avec le réseau ferré en *Annexe B, Illustrations 1 à 6*.

En 1850, on compte 280 000 km de routes réellement carrossables, dont 35 000 km de routes nationales et 36 000 km de routes départementales, plus 50 000 km de chemins vicinaux de grande communication sur 65 000 km classés, et 160 000 km de chemins vicinaux sur 580 000 km classés.

En 1900 le réseau compte 570 000 km de routes (sur le territoire amputé de l'Alsace et de la Lorraine), dont 38 100 km de routes nationales, 17 700 km de routes départementales, 162 000 km de chemins vicinaux de grande communication (comprenant 30 000 km d'anciennes routes départementales déclassées), 75 000 km de chemins vicinaux d'intérêt commun et 275 000 km de chemins vicinaux ordinaires.

¹¹⁰ *Loi sur les conseils généraux*, du 10 août 1871, *PTQ 1871-1875*, pages 11-27.

¹¹¹ *Loi sur l'organisation municipale*, du 5 avril 1884, *PTQ 1892*, pages LXXX à CXV.

¹¹² Voir André Guillerme, *op. cit.*, pages 65-66.

La constitution du réseau routier français sur lequel l'automobile va se développer est pratiquement achevée¹¹³.

Très objectivement, la France a alors « *les meilleures routes du monde* » à cette époque, comme l'exprime avec lyrisme Félicien Hennequin¹¹⁴ en 1905 :

« *Un pays comme le nôtre [...] pourvu d'un réseau de voies incomparables par leur nombre et leur longueur, leur distribution sur tout le territoire, leur construction et leur entretien ; un pays plein de ressources de tout genre qui contient des richesses artistiques partout et offre les aspects les plus riants et les plus variés avec les attraits et le pittoresque d'innombrables vallées, fleuves et rivières, de la mer et de la montagne, un tel pays est, par excellence, le pays du "tourisme automobiliste".* »

Un dernier point de l'histoire de la vicinalité, que nous ne détaillerons pas ici, est que les évolutions conflictuelles des responsabilités des diverses collectivités en matière de routes se sont doublées d'une compétition féroce entre les divers « corps » qui les géraient : corps préfectoral, ingénieurs des ponts et chaussées, conducteurs des ponts et chaussées et agents-voyers. Le lecteur peut, encore une fois, se reporter à l'ouvrage d'André Guillerme, dont le titre « *Corps à corps sur la route* » fait plaisamment référence à l'âpreté de ces luttes entre corps administratifs¹¹⁵.

L'équilibre péniblement atteint entre les diverses collectivités, les divers Corps, les ressources budgétaires, va certainement être une des raisons du blocage de l'évolution des routes au début du XX^{ème} siècle, lorsque l'automobile réclamera des bouleversements. Tous refuseront de le remettre en question et les réformes nécessaires attendront les années 1930.

Notamment, la fin du siècle est caractérisée par « *Le déclin des agents-voyers*¹¹⁶ » corrélatif à l'achèvement du réseau vicinal. Cette organisation ne sera pas capable de s'adapter aux nouvelles demandes liées à l'automobile. Or, il ne faut pas oublier que la vicinalité concernait plus de 90 % du linéaire des routes (534 000 km sur 585 000 en 1910).

L'enjeu majeur de l'entre-deux-guerres sera de moderniser les routes, leur administration et leur financement.

Cela nécessitera une réforme qui accélérera le déclin des services vicinaux. De 59 en 1888, ils ne seront plus que 36 en 1920, une moitié s'appuyant sur leur rôle de services municipaux de grandes villes de province, dans une ambiance souvent clientéliste, l'autre moitié subsistant dans des départements pauvres encore amateurs de prestations en nature peu coûteuses¹¹⁷. Ils ne seront plus que 14 en 1940, lorsque leur suppression définitive est décidée par la *Loi* du 15 octobre 1940¹¹⁸.

¹¹³ Voir un exposé des réalisations de 1900 à 1914 au *Chapitre 7, II*. En 1910, il y aura 38 194 km de routes nationales, 13 030 km de routes départementales, 172 300 km de chemins vicinaux de grande communication, 76 000 km de chemins vicinaux d'intérêt commun et 285 700 km de chemins vicinaux ordinaires, selon l'*Annuaire statistique de la France, Rétrospectif*, 66^{ème} vol., nouvelle série n°8, INSEE, 1961, page 190.

¹¹⁴ Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, Imprimerie nationale, 118 pages, 1905 (Bibliothèque du Trocadéro, cote C308). On reviendra sur ce document capital et sur son auteur.

¹¹⁵ Voir André Guillerme, *op. cit.*, « *Deuxième partie : Les hommes* », pages 83-160.

¹¹⁶ *Ibidem*, pages 155-158. A. Guillerme esquisse les causes de cet immobilisme.

¹¹⁷ *Ibidem*, pages 73-75. Voir notamment la carte des disparitions des services vicinaux.

¹¹⁸ Sur le déclin de la vicinalité après 1918, consulter aussi Jean-Claude Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental. Vie et mort de la vicinalité*, Cujas, 125 pages, 1980. Toutefois, nous sommes

De nouvelles sources de financement seront (péniblement !) mises en place dans les budgets de l'État et des départements. Mais la *prestation en nature* avait la vie dure, elle continuera à être utilisée par les communes rurales, et ne disparaîtra que vers 1960¹¹⁹.

La querelle du déclassement ou de l'extension des routes nationales.

L'historiographie s'est focalisée sur les tentatives de décentralisation de la totalité du réseau des routes nationales entre 1887 et 1895¹²⁰. En fait, au tournant du siècle, on trouve aussi des propositions d'extension du réseau national, qui sont rarement évoquées. Ces projets de réforme du système des réseaux routiers seront traités au *chapitre 7, II-1 Les prodromes de la réforme du système routier (1903-1906)* ci-après.

En 1887, le député Émile Keller déposa la *proposition de loi* suivante :

« Article 1^{er}. [...] *les routes nationales et les routes départementales sont déclassées et deviennent des chemins de grande communication appartenant aux départements.*¹²¹ »

Il estimait que cette opération ferait gagner près de 10 millions de francs par an à l'État.

Une première objection fut soulevée : les routes nationales avaient un rôle militaire essentiel, qu'il convenait de sauvegarder. Une commission spéciale instituée par le ministre de la Guerre fit un rapport, qui fut adressé au ministre des Travaux Publics le 29 octobre 1887, et qui se prononçait résolument contre la disparition du réseau national. Puis, il y eut un nouveau rapport défavorable du Conseil supérieur de la Guerre en 1890.

Évidemment, un certain nombre de parlementaires étaient tout aussi opposés à ce projet, et traduisaient ainsi les craintes des Conseils généraux devant les promesses de l'État sur la compensation des nouvelles charges financières d'une telle décentralisation. Il leur paraissait clair que cela aboutirait rapidement à l'augmentation des dépenses départementales.

En 1895, la *Loi de finances* présentée à la Chambre pour 1896 proposait (article 65)¹²² :

« À partir du 1^{er} janvier 1897 l'entretien des routes nationales sera remis aux départements après entente avec chaque conseil général sur les bases ci-après. [...] »

Le président du Conseil, Léon Bourgeois, présentait cette réforme comme un problème d'économies budgétaires. L'article trouva une majorité et fut voté à la Chambre, mais il fut disjoint au Sénat. Puis survint la chute du gouvernement Bourgeois en avril 1896. Enfin, en 1896, le rapport Bardoux contesta l'évaluation des économies de la proposition, concluant même à un surcoût. Le Sénat repoussa donc définitivement le déclassement des routes nationales en 1897.

extrêmement loin de partager les analyses de celui-ci, à la fois dans l'exposé des faits et sous leur aspect de sociologie politique ; voir notamment notre *chapitre 7, II-1*.

¹¹⁹ Voir le « *manuel de gestion* » datant de 1950 de Gaston Montsarrat, *Les chemins vicinaux*, Publications administratives, 1^{ère} édition 1922, 3^{ème} édition refondue par Jean Lelandais, 1950. CHE, cote TTPIR 101.

¹²⁰ Par exemple Georges Reverdy, *op. cit.*, ou A. Brunot et R. Coquand, *Le Corps des ponts et chaussées*, Éditions du CNRS, 915 pages, 1982 (voir pages 411-416).

¹²¹ Keller, séance du 29 octobre 1887, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1887, Annexe n°2067, page 201. Émile Keller (né en 1828) est député du Haut-Rhin de 1859 à 1870, puis de Belfort en 1871, et réélu en 1881 et 1885. Il proposait aussi de remettre la nomination et la gestion de tous les personnels aux Conseils généraux, à l'exception des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées.

¹²² Discussion du texte à la Chambre le 30 novembre et le 7 décembre 1895. Sur ce débat : A. Brunot et R. Coquand, *Le Corps des ponts et chaussées*, *op. cit.* (pages 411-416).

En fait, ce débat dépassait largement le cadre de la simple gestion des routes nationales et était lié à une offensive en règle envers le corps des ponts et chaussées. Une *proposition de loi* des députés Camille Pelletan, Laur et Hubbard du 5 mars 1887 proposait sa disparition et sa fusion avec le corps des conducteurs. Elle faisait suite à une petite dizaine de propositions du même genre depuis 1881.

Le corps des ponts et chaussées était entré en « *régression*¹²³ » entre 1881 et 1895. Les péripéties de cette période dans lesquelles le Corps des ingénieurs des ponts et chaussées fut impliqué sont complexes : krach de l'Union générale en 1882, mise au ralenti des grands travaux de construction de chemins de fer et des canaux du Plan Freycinet après 1882, recul de l'influence française dans les travaux publics à l'étranger, affaire de Panama qui culmine en 1892, scandale de l'effondrement de la digue de Bouzey en 1895, revendications des conducteurs des ponts et chaussées, etc. Les effectifs des ingénieurs en service au ministère des travaux publics diminuent de 547 en 1883 à 444 en 1907.

Parmi les arguments qui furent utilisés, celui du déclin du trafic, apparut en 1887. Par contre, lors du débat de 1895, le député Descubes fit état, en faveur du maintien du réseau national, de l'apparition de l'automobile :

« *Je lisais dans l'Engineering un article fort curieux, fort intéressant sur le développement que paraissait prendre à l'heure actuelle cette industrie de la locomotion automobile [...] Je crois qu'il serait téméraire, en déclassant les routes nationales, de nous priver d'un instrument aussi puissant [...qui pourrait fournir] dans un avenir prochain une meilleure solution à de grands transports à bon marché.*¹²⁴ »

En conclusion, on ne doit donc pas accorder trop d'importance aux propositions de déclassement des routes nationales, qui ne furent qu'une des péripéties d'un ensemble de luttes politiques et administratives plus vaste.

Un élément est toutefois à retenir : l'affaiblissement général du service des ponts et chaussées et notamment de ses services de voirie. On a vu qu'il en allait de même pour les agents-voyers départementaux. Ce qui n'allait évidemment pas faciliter les nécessaires adaptations des routes à la bicyclette et à l'automobile.

LE REGNE DU MACADAM.

Sans entrer dans la technique, les chaussées de l'époque se présentent sous deux formes : des « *routes pavées* » et des « *routes empierrées* ». Ces dernières, ainsi dénommées dans la terminologie officielle, sont faites de « *macadam* », agglomérat de pierres concassées¹²⁵.

¹²³ Voir A. Brunot et R. Coquand, *Le Corps des ponts et chaussées, op. cit.* Le mot « *Régression* » est le titre même de la *Partie* qui traite de la période 1881-1895, pages 339 à 425. L'exposé assez complet des faits n'est malheureusement pas accompagné d'une analyse poussée des raisons de l'hostilité parlementaire. Elles paraissent complexes. L'implication politique du corps des Ponts est importante : il a fourni tous les ministres des travaux publics de 1877 à 1881 (sauf de Freycinet, ingénieur des mines), Cavaignac, ministre de la Marine en 1892 et ministre de la Guerre en pleine affaire Dreyfus en 1898, et un président de la République, Sadi Carnot 1887-1894). Il y a aussi les tensions nées de l'application des lois décentralisatrices sur les départements (1871) et les communes (1884), l'arrêt des programmes d'infrastructures dû à la longue crise économique débutant en 1882, et les luttes entre les Corps de fonctionnaires étudiées par Guillaume.

¹²⁴ Chambre des députés, *Débats parlementaires de 1895*, page 2 755.

¹²⁵ Pour un résumé de l'histoire technique du macadam, voir Sabine Barles, André Guillaume, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, 277 pages, 1998, pages 86-91.

En 1900, on peut estimer grossièrement qu'il y a 2 500 à 3 000 millions de m² de chaussées, dont 9 millions de m² à Paris et 30 millions dans l'agglomération parisienne et les villes de province de plus de 30 000 habitants¹²⁶. Les chaussées urbaines représentent donc moins de 1,5 % du total. À Paris, 15 % des chaussées sont empierrées. Cette part doit croître très fortement en banlieue parisienne et en province.

Pour les routes proprement dites, on peut se faire une idée de l'état réel des chaussées à travers les statistiques des routes nationales, dont le tableau ci-dessous donne un extrait¹²⁷.

Tableau 1. Longueurs des routes nationales empierrées et pavées par départements en 1894.

Longueur km ou %	empierrée	pavée	totale	empierrée	pavée
Nord	61,929	527,91	589,839	10,5%	89,5%
Pas-de-Calais	433,274	250,335	683,609	36,6%	63,4%
Seine	21,506	95,291	116,797	18,4%	81,6%
Seine-et-Oise	415,206	320,599	735,805	56,4%	43,6%
Yonne	511,158	17,944	529,102	96,6%	3,4%
Lot	277, 810	0	277,810	100%	0%
Vendée	539,435	0	539,435	100%	0%
Total	35 495,828	2 427,233	37 923,061	93,6%	6,4%

Le réseau national compte donc 37 923 km, dont 35 496 de « routes empierrées » et 2 427 km de « routes pavées », soit 6,4 % du total. Ces dernières sont très majoritaires dans les départements très industriels du Nord ou du Pas-de-Calais, ou très urbanisés comme la Seine ou la Seine-et-Oise, et déjà quasiment absentes dans les départements plus ruraux, même peuplés comme l'Yonne, ainsi que le montre le tableau suivant. 13 départements n'ont aucune route pavée, comme le Lot ou la Vendée.

Les routes départementales et les chemins vicinaux devaient être encore moins pavés que les routes nationales, même dans les départements les mieux dotés en pavage.

I-3 LES ROUTES, « AGENT DU CHANGEMENT ».

Le développement des routes, complétant celui des chemins de fer, permit un désenclavement du monde rural, dont les conséquences furent multiples : il ne s'agissait pas simplement de l'acheminement des produits agricoles.

L'accès de tous aux écoles primaires souvent trop lointaines fut rendu possible ; le fonctionnement des marchés et des foires fut profondément modifié ; les liaisons entre les campagnes qui comptaient 60 % de la population et les villes furent bouleversées ; les « migrations » saisonnières devinrent plus faciles, préparant à l'installation définitive en ville ;

¹²⁶ Pour Paris, la surface de 9 millions de m² est dans Vanneufville, Clairgeon et Launay, *Communication au 11^{ème} Congrès international de la route à Rio-de Janeiro*, 1959, page 24. Nous avons fait une extrapolation selon les populations : on a noté ci-dessus que Paris compte 2 760 000 habitants et que l'ensemble des grandes agglomérations (plus de 30 000 habitants) compte 5 300 000 habitants.

Le calcul des surfaces de chaussées des routes est très approximatif.

¹²⁷ Ministère des Travaux publics, *Routes nationales, recensement de la circulation en 1894*, Imprimerie nationale, 110 pages, 1896.

la diffusion de la culture urbaine fut facilitée¹²⁸. Tout ceci explique le développement continu des transports individuels à côté des transports de marchandises.

Les gains sur les « *temps de parcours* » avaient été considérables. C'est donc un « système technologique mature », articulé sur la circulation des voitures attelées et le chemin de fer, que l'automobile va venir parasiter sans le modifier dans un premier temps.

Pour résumer ces changements en termes de « *temps de parcours* », plutôt que de le paraphraser, citons encore une fois André Guillerme¹²⁹ :

« Alors qu'en 1835, on trouvait difficilement une route à moins de quatre kilomètres à la ronde, deux générations plus tard, en 1900, il était impossible de se perdre : à moins de 300 mètres, un chemin carrossable menait à l'agglomération la plus proche. Avec un réseau routier aussi dense, le paysan n'était plus isolé pour écouler ses produits. Grâce à la vicinalité, le prix du blé tendait à s'uniformiser sur l'ensemble du territoire et, de fait, passé 1850, on ne verra plus de crise frumentaire. Le trafic viaire qu'on peut évaluer à 0,2 milliards de tonnes kilométriques en 1835 passa à 3 milliards en 1856 et augmenta encore après cette date, malgré la concurrence du chemin de fer. Car [...] il ne faut pas négliger la partie cachée de cet iceberg que représente le volume total du trafic quotidien : l'élargissement et l'entretien des voies ont permis la démocratisation de la traction animale – calèches, chars à banc, etc.

[...] entre 1850 et 1910 [...] le temps de transport a été divisé par trois, favorisant ainsi la migration saisonnière campagnes/ville avant la fixation définitive dans le tissu urbain. Dans ce désenclavement, l'agriculteur devenait de plus en plus dépendant de son chef-lieu d'arrondissement qui lui insufflait un mode de vie peu sensible au régionalisme. De son côté, le citoyen aisé pouvait maintenant atteindre en moins d'un jour la capitale, voir les plus grandes villes étrangères du vieux continent, grâce aux diligences ou aux chemins de fer.

L'automobile et la locomotive réduisaient encore les distances, mais le gain de temps réalisé par le "moteur" restait relativement faible comparé à celui aménagé par le "porteur". Pour aller de Paris à Genève, il fallait plus de huit jours en 1800, 6 jours de moins 50 ans plus tard grâce à la voirie continue. Il fallait une demi-journée pour couvrir la distance par le train ou l'automobile en 1920 : la locomotion n'économisait qu'une journée et demie. De la même manière, le transport d'une tonne de blé d'Inguignel à Lorient (20 km) prenaient trois journées de charroi en 1830, une demi-journée en 1880, une heure en 1930 : le chemin faisait gagner deux journées et demie, l'automobile une demie. »

Pour illustrer son propos, Guillerme propose les cartes des réseaux du département de l'Ain en 1835 et 1894, qu'on trouvera reproduites en *Annexe B, Illustration 4-5-6* ; leur évolution est saisissante visuellement. Nous y avons ajouté la carte des chemins de fer dans l'Ain en 1900 ; la desserte ferroviaire est plus fine qu'aujourd'hui, mais incomparablement moins poussée que celle du réseau viaire. La longueur des chemins de fer y est de 700 km environ, contre 452 km de routes nationales. Mais, le réseau routier compte environ 5 000 km : c'est évidemment lui qui assure la desserte fine du département. Et c'est lui que vont utiliser les automobiles...

¹²⁸ Pour un exposé détaillé de tous ces points, voir Eugen Weber, *La fin des terroirs*, *op. cit.*, Ch. 12 e. s. La population, vivant dans des agglomérations de plus de 3 000 habitants compte environ 40 % du total en 1900.

¹²⁹ André Guillerme, *op. cit.*, pages 75 à 79.

I-4 PARCS DE VEHICULES ATTELES ET ANIMAUX DE TRACTION.

L'année 1894, où le ministère des travaux publics réalise un recensement de la circulation sur les routes nationales, précède d'un an la fondation de l'Automobile-Club de France qui marque l'organisation du monde de l'automobile. Nous présenterons les éléments caractéristiques tirés de ce recensement¹³⁰, qui seront complétés par ceux des autres recensements pour présenter un tableau général de la circulation en France.

Le parc de véhicules attelés de toute nature dépasse 6 millions. Félicien Hennequin indique en 1904 les chiffres suivants¹³¹ :

- « [il existe] environ 1 600 000 voitures à traction animale [...] suspendues destinées au transport de personnes et assujetties à l'impôt direct spécial rétabli en 1872 » ;
- « la dernière statistique agricole tirée de l'enquête décennale de 1892 indique que le nombre des "véhicules pour transports" (charrettes, voitures, etc.), s'élève à 3 798 774, auxquels il faudrait ajouter tous ceux des villes affectés au transport des personnes et de marchandises et aussi des communes rurales, non employés à l'agriculture » ;
- [soit] 2 700 000 véhicules hippomobiles [...] susceptibles d'être mis simultanément en service et, à ce titre, compris dans le rôle des prestations (1902)¹³² ».

Le cheptel chevalin de la France compte, en 1894, 2 807 000 chevaux soumis à un impôt direct et à un recensement à des fins militaires. Leur nombre sera de 3 169 221 en 1905 et se maintiendra jusqu'en 1913 avec 3 220 000 têtes. Aux chevaux, il faut ajouter 219 000 mulets et 360 000 ânes, sans compter 1 800 000 bœufs (dont une partie de bœufs de travail)¹³³.

Si on se réfère à son maximum de 1913, le trafic des voitures attelées atteignait 70 % de ce niveau en 1863, et ne descendit qu'à 80 % du maximum en 1921, 17 % en 1934 et 7 % en 1938. Cette évolution chevauche notre périodisation.

Le parti que nous avons retenu a été de procéder à deux études d'ensemble dont les éléments ont été répartis aux endroits significatifs des divers chapitres. Nous résumerons leurs conclusions dans chacune des deux premières *Parties*.

Le lecteur se reportera donc aux deux études d'ensemble en *Annexe A* :

- « *Annexe 10. Les parcs de véhicules de 1893 à 1939* »,
- « *Annexe 11. Évolution des trafics de 1851 à 1939* ».

¹³⁰ Ministère des Travaux publics, *Routes nationales, recensement de la circulation en 1894*, Imprimerie nationale, 110 pages, 1896.

¹³¹ Félicien Hennequin, *Rapport à la Commission extraparlamentaire des automobiles sur les accidents*, 1904.

¹³² La prestation en nature comportait la fourniture de « voitures attelées », et ne portait donc pas sur les voitures en excès par rapport au nombre d'animaux détenus.

¹³³ Un article de la revue *Omnia*, en 1907, page 65, citant *Le Journal d'Agriculture*, indique 2 911 000 têtes en 1885, 2 849 658 en 1896, 2 903 063 en 1900 et 3 169 221 en 1905. *L'Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, 72^{ème} vol., nouvelle série n°14, INSEE, donne des valeurs identiques pour ces années là et nous a fourni les valeurs du nombre de chevaux en 1894 et 1913, ainsi que celles des mulets et ânes. Il y avait aussi 1 798 000 bœufs dont une partie non précisée utilisés pour les travaux agricoles et un peu pour la traction.

Comme l'on voit, la traction animale ne souffrait pas encore de la concurrence de l'automobile naissante.

VOITURES PARTICULIERES ET VOITURES DE MARCHANDISES.

En ce qui concerne les parcs de véhicules attelés et leurs animaux de traction, on dispose de plusieurs sources :

- des éléments épars cités dans des *Rapports* administratifs et des revues automobiles, qui sont intéressants par les commentaires qui en sont faits,
- des données globales sur les cheptels d'animaux de traction dans les récapitulatifs publiés par l'INSEE, par exemple dans l'*Annuaire statistique 1961. Résumé rétrospectif*, 66^{ème} vol. nouvelle série n°8, INSEE¹³⁴,
- des éléments très détaillés tirés des statistiques fiscales, les plus intéressants.

Voitures particulières attelées, animaux de traction, bicyclettes, motocyclettes et automobiles sont soumis à des impôts dont les définitions, des analyses annuelles, et des tableaux récapitulatifs sont publiés dans le *Bulletin de statistique et de législation comparée (BSLC)*¹³⁵.

Le nombre de « *chevaux, mules et mulets* » imposés au titre des voitures particulières (et indiqué dans le tableau) ne comprend pas la totalité du cheptel équin, qui est de 3 026 000 animaux en 1894, 3 290 000 en 1903 et 3 400 000 en 1913¹³⁶.

Le tableau ci-dessous donne quelques points de repères sur le parc de voitures particulières attelées, qui sont imposées depuis 1862 (le *BSLC* ne publie pas les chiffres tous les ans)¹³⁷. Les données ne sont plus publiées après celles de 1913 ; l'impôt semble avoir été supprimé avec les autres impôts directs d'État à la création de l'impôt sur le revenu.

Les valeurs sont données au 1^{er} janvier de chaque année.

Tableau 2. Les voitures particulières attelées et leurs animaux d'attelage avant 1914.

	Taxe entière (1/1)			Demi-taxe professionnelle (1/2)			Total			
	4 roues	2 roues	Chevaux	4 roues	2 roues	Chevaux	Taxe 1/1	Taxe 1/2	Voitures	Chevaux*
1894	179 732	92 167	130 686	186 510	989 070	1 024 427	271 899	1 175 580	1 447 479	1 155 113
1901	161 590	96 567	111 695	217 874	1 117 846	1 140 317	258 157	1 335 720	1 593 877	1 252 012
1904	152 164	59 245	104 796	225 195	1 170 958	1 183 368	211 409	1 396 153	1 607 562	1 288 164
1909	131 483	86 451	90 489	234 834	1 254 220	1 249 109	217 934	1 489 054	1 706 988	1 339 598
1912	117 662	84 148	79 845	235 646	1 285 6 67	1 268 823	201 810	1 521 313	1 723 123	1 348 668
1913	112 682	83 208	76 850	236 366	1 300 250	1 278 460	195 890	1 536 616	1 732 506	1 355 310

* Total des chevaux, mules et mulets imposés au titre des véhicules particuliers.

Comme on le voit, le nombre de voitures a augmenté de 1 447 479 en 1894 à 1 732 506 en

¹³⁴ *Idem* pour l'*Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, 72^{ème} vol. nouvelle série n°14, INSEE.

¹³⁵ Une collection complète des *BSLC* est disponible à la *Bibliothèque historique du Département d'histoire du Comité pour l'histoire économique et financière de la France*.

La forme des analyses annuelles varie, et comporte souvent une analyse par départements, donnant plus de détails que les récapitulatifs sur les totaux de chaque catégorie de véhicules. Il est indispensable d'utiliser de préférence ces états pour présenter l'évolution des taux de motorisation et de possession de bicyclettes.

Toutefois, certaines des premières années ne sont pas renseignées, sauf par des tableaux récapitulatifs. Les analyses s'arrêtent malheureusement en 1933 pour l'automobile et 1937 pour les bicyclettes.

Le *Journal des Débats* semble avoir publié des statistiques annuelles pour la circulation attelée.

¹³⁶ Source, ministère de l'Agriculture, compilé in *Annuaire statistique rétrospectif 1961, op. cit.*, INSEE.

¹³⁷ *Loi* du 2 juillet 1862, articles 10-18. Voir *BSLC* 1895 1-459, 1902 2-144, 1905 2-180, 1913 1-670, 1914 1-748.

1913. Le nombre de chevaux a augmenté en proportion.

En janvier 1901, l'impôt direct décomptait ainsi 1 593 877 voitures particulières :

- 258 157 voitures « à usage non professionnel » (soumises à la « taxe entière »),
 - o dont 161 590 à 4 roues et 96 567 à 2 roues,
 - o avec 111 695 chevaux et mulets, soit 8,9 % seulement du total,
- 1 335 720 voitures « à usage professionnel » (soumises à la « demi-taxe »),
 - o dont 217 874 à 4 roues et 1 117 846 à 2 roues,
 - o avec 1 140 317 chevaux et mulets, soit 92 % seulement du total,
- soit un total de 1 593 877 voitures particulières tirées par 1 252 012 animaux,
- sur un total d'environ 4 000 000 animaux destinés aux travaux agricoles et au transport de marchandises¹³⁸, dont 2 100 000 chevaux, mulets et ânes, et de l'ordre de 2 000 000 de bœufs et vaches de travail.

Comme le montre le tableau, « l'usage professionnel » est très majoritaire. Les véhicules à 4 roues sont très minoritaires dans l'ensemble, mais représentent 60 % des véhicules « non professionnels » des classes les plus riches.

Cette prédominance des voitures à 2 roues du type calèche est caractéristique d'une circulation presque toujours attelée à un ou deux animaux.

Les statistiques des voitures particulières du *BSLC* donnent des décompositions par département. La Seine comptait, en 1912, 13 188 voitures et 11 585 chevaux, mules et mulets imposés, soit 1 % du total, dont 4 548 voitures et 4 524 chevaux, mules et mulets à Paris. C'est très peu vis-à-vis de sa population, 10,5 % du total national.

L'IMPORTANCE DES VOITURES PUBLIQUES.

Les « voitures publiques » attelées sont soumises à un impôt indirect spécifique¹³⁹. En 1913 on en compte 133 675 voitures publiques.

Tableau 3. Les voitures publiques en 1913.

Places / voiture	1 ou 2	3	4	5	6	7 à 20	21 à 50	plus de 50	Total
Voitures	73 102	14 967	26 598	2 799	7 162	7 330	1 710	7	133 675

On peut les répartir sommairement en 9 047 « voitures de transport en commun » de 7 places et plus, tant urbaines que rurales, et 124 628 « voitures publiques individuelles » de 6 places et moins.

Elles subsistent encore dans les années 1920 : il en reste 48 203 en 1923 et 37 966 en 1924.

La Seine intervient pour 21 % dans le total, avec 28 389 voitures publiques en 1913. Le nombre de voitures particulières y est 2 fois moindre, avec 13 188 voitures seulement en 1912.

Il y a donc une voiture publique pour 10 voitures particulières. Ce qui est considérable. À

¹³⁸ Il est probable qu'une partie d'entre eux est attelée occasionnellement à des voitures particulières et réciproquement.

¹³⁹ Nous n'avons trouvé de données dans le *BSLC* que pour 1913. Le nombre de voitures publiques automobiles est faible (environ 15 000) et elles ont remplacé des fiacres. Il est certain, bien que nous n'ayons pu le vérifier, que les tramways et « omnibus sur rails » ne sont pas imposés à ce titre, et presque certain qu'il en va de même pour les voitures de messagerie et de lignes subventionnées de transport en commun.

titre de comparaison, la France de l'an 2000 ne comptait que 44 000 taxis.

Cette importance des voitures publiques, non seulement dans la Seine et les très grandes villes, mais aussi dans les villes moyennes, est très caractéristique de la *Fin de siècle*.

L'importance numérique de la profession des voitures publiques (plus de 150 000 cochers et personnels divers, sans compter leurs fournisseurs de chevaux, voitures, nourriture et accessoires) explique que l'on puisse écrire à bon droit en 1897 que :

« le cocher de fiacre [...] est une puissance électorale »¹⁴⁰.

De fait, cette profession sera à la pointe des contestations (précoces et tardives) de l'automobile.

I-5 LES TRAFICS.

LA RECONSTITUTION DES TRAFICS.

On ne dispose pas d'étude d'ensemble sur l'évolution de la circulation routière avant 1939. La principale référence utilisée, Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*¹⁴¹, 1967, ne présente pas un niveau de détail suffisant et – surtout – est erronée et incomplète en ce qui concerne la circulation attelée. Il nous a donc fallu réaliser cette étude.

Nous résumons ici les résultats de l'*Annexe A 10* qu'on consultera pour plus de précision.

Le trafic routier se décompose selon les catégories suivantes : les divers réseaux : routes nationales, départementales, chemins vicinaux, et leurs quatre types d'usagers : « *transport* (en commun) *de voyageurs* », transport de marchandises et produits agricoles, voitures particulières, et circulation du bétail (qui est très importante)¹⁴².

Le problème consiste à reconstituer une image du trafic à partir de plusieurs sources :

- les kilométrages des divers réseaux,
- des « *comptages* » sur les routes nationales ou départementales, distinguant les divers types de trafic et fournissant des évaluations des tonnages transportés,
- des indications fragmentaires sur le taux d'occupation des véhicules particuliers et de transport en commun.

Attirons ici l'attention du lecteur sur la méthodologie complexe nécessaire pour reconstituer les détails du trafic et de son évolution.

Les « comptages » de la circulation attelée¹⁴³, faits tous les sept ans environ sur les routes

¹⁴⁰ *Revue du Touring-Club*, janvier 1897, page 16.

¹⁴¹ Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*, publiés dans *Économie et sociétés, Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n°8 septembre-octobre 1967, PUF, 310 pages, 1968. Voir en *Annexe 10* la discussion d'un certain nombre d'erreurs méthodologiques de cet ouvrage.

¹⁴² On n'étudiera pas ici les tramways et chemins de fer routiers, ni les cavaliers et animaux de bât.

¹⁴³ La plupart des rapports des recensements jusqu'en 1920/21 sont conservés à la Bibliothèque de l'École nationale des ponts et chaussées, notamment ceux de 1856/7, 1863/4, 1869 et 1876 absents à la B. N. F.

Les recensements de 1928 et 1934 se trouvent à la B. N. F.

nationales depuis 1845, et en 1863-64, 1869, 1876 et 1882 sur les routes départementales¹⁴⁴, avaient pour but de déterminer le « poids » de la circulation, principale cause de l'usure des routes. Ils ne décomptent donc pas des « véhicules », mais des « colliers », c'est-à-dire le nombre des animaux de trait, ce qui donnait une idée du poids des voitures¹⁴⁵. Ils évaluent aussi les « tonnages utiles » transportés¹⁴⁶.

Nous avons limité les études détaillées à certains recensements qui scandent les grandes étapes de notre histoire : 1863-64, 1894, 1903, 1913, 1921, 1928 et 1934.

Pour transformer les colliers en véhicules, il faut remonter aux « feuilles de pointage » qui comportent l'indication du nombre de véhicules attelés, données qui n'étaient pas agrégées dans les « livres de comptages » départementaux, ni *a fortiori* dans le document national. Heureusement, certaines Archives départementales ont conservé des feuilles de pointage en nombre suffisant.

Pour évaluer le nombre de voyageurs transportés, il faut disposer du « taux d'occupation moyen » des véhicules. Pour les voitures attelées de transport en commun de voyageurs, on a une évaluation ancienne. Par contre, pour les véhicules particuliers, on ne dispose d'aucune donnée. On a retenu, faute de mieux, le taux d'occupation des automobiles particulières dans les années 1930, soit 2,3 personnes par véhicule.

Les débits totaux lors des recensements de la circulation attelée sur les routes nationales.

Le tableau ci-dessous donne le débit¹⁴⁷ total en colliers de la circulation attelée sur les routes nationales lors des recensements conservés¹⁴⁸.

Tableau 4. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau national.

Recensement	1851/2	1856/7	1863/4	1869	1876	1882	1888
colliers/jour	244,2	246,4	237,4	239,9	206,7	219,8	240,5
Recensement	1894	1903	1913	1921	1928	1934	
colliers/jour	231,8	251,4	241	180,4	> 67,8	> 38	

La stabilité de ce trafic est remarquable jusqu'en 1913. La baisse enregistrée lors des recensements de 1876 et 1882 est la conséquence de la défaite de 1870 et de la crise économique qui s'est ensuivie. La poursuite du développement du réseau ferré (36 800 km en 1900) et de son trafic n'avait guère affecté le trafic des routes nationales.

¹⁴⁴ Selon Toutain, pages 22-23, il y eut des comptages sur le réseau départemental en 1863-64, 1869, 1876 et 1882 et il n'aurait retrouvé que celui de 1863-1864 à l'École nationale des Ponts et chaussées. Ce fut également notre cas. Mais, il a trouvé chez divers auteurs le débit moyen total de ces comptages, page 23 (voir ci-dessous).

¹⁴⁵ Des enquêtes sur le poids moyen des voitures de marchandises chargées complétaient les données.

Pour calculer les poids ayant circulé sur les routes, les « colliers bruts » des deux dernières catégories étaient transformées en « colliers réduits » équivalents des « voiture de marchandise chargées » au moyen de coefficients correspondants à leur poids respectifs. Mais, ceci ne nous intéresse pas ici.

¹⁴⁶ Les recensements calculent aussi des « tonnages bruts » et des « tonnages utiles » transportés jusqu'en 1921.

¹⁴⁷ On parlera de « débit (journalier) » pour le nombre moyen de colliers ou voitures traversant une section chaque jour, et de « trafic (annuel) » pour le nombre de « collier.km » ou « voiture.km » obtenu en multipliant le débit journalier par 365 jours et par la longueur des routes en km.

¹⁴⁸ Le premier recensement date de 1844/45, mais ses données étaient déjà considérées comme perdues en 1894.

Le recensement de 1934 comporte le détail des véhicules à 1 bête ou à 2 bêtes ou plus. On n'a donc qu'une valeur minimum du nombre de colliers.

On doit aussi constater que le trafic attelé ne décroît que lentement entre les deux guerres.

Au début, les voitures sont classées en cinq catégories fonctionnelles : « *voitures d'agriculture* », « *voitures de roulage* », « *voitures pour messageries* », « *voitures particulières* » et « *voitures vides* ».

Puis, en poussant la logique du classement par poids des véhicules, l'Administration les a regroupées à partir de 1882 en trois catégories correspondant chacune à un poids moyen par collier : « *voitures chargées de produits ou de marchandises* », « *voitures publiques pour voyageurs* » et « *voitures vides ou particulières*¹⁴⁹ ». La connaissance des débits de « *voitures particulières* » nécessite donc, à partir de 1882, des calculs que nous détaillerons plus loin.

Les animaux sont aussi recensés à partir de 1882 en deux catégories : « *bêtes non attelées* » et « *bêtes de menu bétail* », qui seront transformés en « *équivalents de voitures chargées* »¹⁵⁰. Cette donnée fait apparaître que le nombre de ces animaux de bétail sur les routes nationales est bien plus élevé qu'on ne l'imagine. Ainsi, en 1894, il y avait, pour 100 véhicules, 23 gros animaux non-attelés ou montés (bovins, équidés) et 49 têtes de menu bétail (ovins, caprins)¹⁵¹.

On doit insister sur cette présence massive d'animaux (troupeaux ou animaux conduits ou divagants) sur les routes nationales, presque aussi nombreux que les véhicules hippomobiles.

Débits et trafics attelés en « colliers » sur l'ensemble des réseaux.

Notre seconde étape sera l'évaluation des trafics sur l'ensemble des réseaux.

Le débit des routes nationales est connu en détail. Leur longueur est donnée lors de chaque recensement. Elle a très légèrement augmenté sous le second Empire grâce à la construction de quelques voies nouvelles puis est restée presque inchangée. Enfin, elle a augmenté de 3,5 % en 1921 avec la réintégration de l'Alsace et de la Lorraine.

Le « réseau départemental » constitué en 1870, commence à faire l'objet de déclassements après cette date. Mais, il n'a pas changé physiquement. Le fait qu'une partie des routes départementales ait progressivement été reclassée en chemins vicinaux de grande communication n'a évidemment affecté ni leur existence, ni leurs débits.

Les recensements semblent perdus, sauf celui de 1863-1864, mais le débit moyen total de chacun est connu par divers auteurs¹⁵². On constate qu'il est pratiquement proportionnel à celui des routes nationales (dernière ligne du tableau ci-dessous). On étendra cette hypothèse sur la base de la proportion en 1863-1864.

¹⁴⁹ Il s'agit évidemment des « voitures vides » de transport de marchandises. La répartition entre « voitures vides » et « voitures particulières » n'est plus faite à partir de 1882 ; or elle va évoluer fortement.

¹⁵⁰ Les rapports sur les recensements exposent en détail la procédure de comptage, horaires, nombre de sections, etc. En 1888 et 1894, on prend en compte les tramways et chemins de fer sur routes. Enfin, en 1903, on commence à décompter les divers types d'automobiles et les bicyclettes. Outre la répartition par départements, notons aussi des répartitions selon le type de routes (« *pavées* » ou « *empierrées* ») et selon le jour et la nuit.

¹⁵¹ Sur les bases définies ci-dessus le débit moyen recensé est de 231,8 colliers/jour, soit 186,9 véhicules, 42,9 têtes de gros bétail et 91,6 de menu bétail, soit pour 100 véhicules : 23 têtes de gros bétail et 49 de menu bétail.

¹⁵² Toutain, page 23. Références : Block, 1875, de Foville, 1880, Lucas, 1873 (voir le détail dans Toutain).

Tableau 5. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau départemental.

	1863	1869	1876	1882
Routes départementales RD	169,1	177	160	158
Routes nationales RN	237,4	239,9	206,7	219,8
RD/RN	0,71230	0,73781	0,77407	0,71884

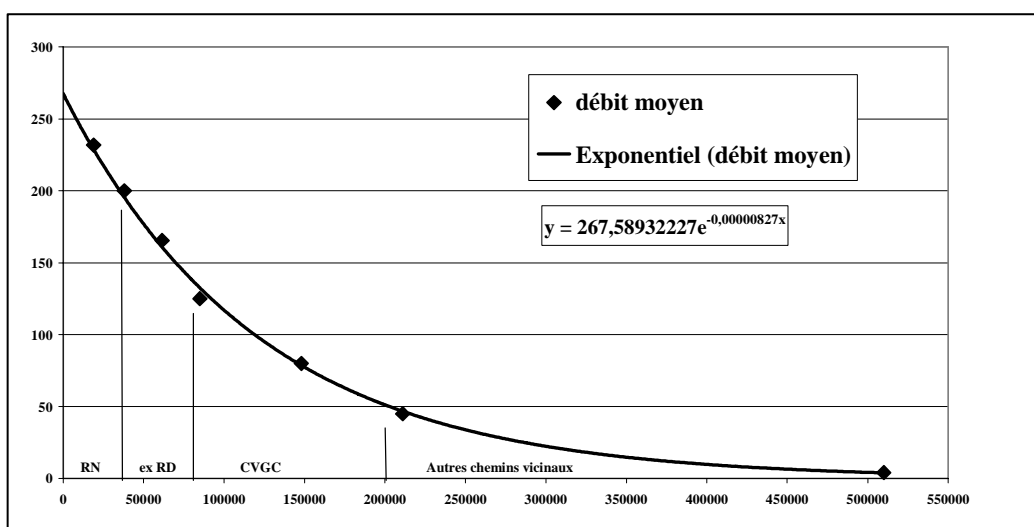
On va donc traiter les routes départementales comme un réseau de longueur immuable après 1870 sous le vocable de « *ex Routes départementales* » (ex RD). Leur longueur durant la période où la France est amputée de l'Alsace-Lorraine a été prise égale à celle de 1863-64, soit 46 220 km, pour tenir compte des quelques constructions de voies entre cette date et 1870 compensant cette amputation.

En 1921, pour tenir compte du retour de l'Alsace-Lorraine, on a augmenté la longueur des « ex-RD » et CVGC de 3,5 %, taux identique à l'augmentation des routes nationales.

Le réseau des « *chemins vicinaux de grande communication* » (CVGC) s'est développé de façon très importante durant la fin du XIX^{ème} siècle.

Toutain retient pour l'ensemble des réseaux vicinaux un trafic égal au total du trafic sur les routes nationales et départementales, ce qu'il fait, dit-il lui-même, « *non sans témérité* »¹⁵³.

Une simulation sur la base de 1894 semble s'accorder avec cette donnée peu étayée. Elle est représentée par le graphique ci-dessous.



Débits en 1894 selon les réseaux. Abscisses en km, ordonnées en collier/jour.

Les trafics en colliers résultant de la modélisation ci-dessus sont les suivants.

En 1894	RN	RD	CVGC	autres CV	Total
Milliards collier.km	3,21	2,83	3,68	1,86	11,58

En 1894, le trafic des « *autres chemins vicinaux* » (autres CV) est environ la moitié de celui des CVGC. Le problème (reconnu mais esquivé par Toutain) est que la longueur des réseaux vicinaux augmente fortement jusqu'en 1894, alors que les routes nationales et départementales ont une longueur quasi constante.

¹⁵³ Toutain s'appuie sur des « *sondages faits par les Ponts et Chaussées vers 1863-1875* », dont il ne donne malheureusement pas les références (page 33). Il étend cette hypothèse à tous les recensements.

Pour en tenir compte, nous avons donc adopté une démarche ayant pour principe d'établir la cohérence entre le calcul des trafics par types de réseaux avec leur longueur.

On supposera que le trafic des chemins vicinaux autres que les CVGC est la moitié de celui des CVGC, comme dans la simulation réalisée pour 1894.

Pour évaluer le trafic sur les « chemins vicinaux de grande communication », on dispose de l'évolution de sa longueur, mais on en est réduit à des hypothèses sur les débits. On peut légitimement faire l'hypothèse que les débits y ont été à peu près constants, à l'instar des routes nationales et départementales. Nous adoptons sur la base de 1894 un débit invariant de 80 colliers par jour moyen sur les chemins vicinaux de grande communication pour les 3 premiers décomptes et un débit de 85 en 1903 et 1913. Pour 1921, on a pris une valeur proportionnelle à l'évolution du trafic attelé sur les routes nationales depuis 1913. Comme pour les RN et ex-RD, on a augmenté la longueur des CVGC de 3,5 % en 1921 (retour de l'Alsace-Lorraine).

Faisons remarquer que notre « hypothèse » comporte deux points :

- le fait que le débit moyen ne change pas (ou peu) sur les chemins vicinaux entre 1864 et 1913, ce qui paraît cohérent avec la grande stabilité du trafic sur les routes nationales malgré les détournements de trafic qu'aurait dû induire la construction d'importants linéaires nouveaux de chemins vicinaux ;
- la valeur retenue d'un débit de 80 colliers par jour en 1894, qui ressort de la simulation ci-dessus, et est une hypothèse plus fragile.

Le tableau¹⁵⁴ ci-dessous récapitule les trafics en colliers sur les trois principaux réseaux lors des recensements de 1856/57, 1863/1864, 1894, 1903, 1913 et 1921. La dernière colonne des « *kilomètres équivalents* » représente le trafic total divisé par le débit moyen des routes nationales. Cet indicateur, qui augmente de 82 823 km en 1856/1857 à 150 746 km en 1921, permet de visualiser l'effet du développement des réseaux secondaires.

Tableau 6. Trafics et débits en colliers sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.

Année	Population million hab.		RN	RD et ex-RD	CVGC	Autres CV	Total réseaux	km équivalent
1856/57	36	Longueur (km)	35 840	36 000	50 000			85 823
		Trafic (milliard collier.km)	3,223	2,305	1,460	0,730	7,719	
1863/64	37,7	Longueur (km)	37 771	46 920	68 000			105 536
		Trafic (milliard collier.km)	3,274	2,896	1,986	0,993	9,149	
1894	38,1	Longueur (km)	37 923	46 920	126 000			136 559
		Trafic (milliard collier.km)	3,209	2,826	3,679	1,840	11,554	
1903	39,0	Longueur (km)	38 083	46 920	133 000			138 942
		Trafic (milliard collier.km)	3,495	3,065	4,126	2,063	12,749	
1913	40,0	Longueur (km)	38 176	46 920	140 000			145 619
		Trafic (milliard collier.km)	3,360	2,940	4,344	2,172	12,815	
1921	39,2	Longueur (km)	39 534	48 000	145 000			150 746
		Trafic (milliard collier.km)	2,603	2,274	3,366	1,683	9,926	

¹⁵⁴ RN : routes nationales. RD : routes départementales. CVGC : chemins vicinaux de grande communication. Autres CV : autres chemins vicinaux. La colonne « RD ex-RD » comprend les routes départementales classées, ou déclassées à partir de 1894 et qui forment une classe de trafic plus élevée dans l'ensemble des chemins vicinaux de grande communication.

Les tramways et chemins de fer sur route ne sont pas compris ici dans les recensements de 1894 et 1903.

Le trafic des « autres CV » est de 50 % de celui des CVGC. Les chiffres indiqués dans la dernière colonne « km équivalents » correspondent au kilométrage par lequel il faudrait multiplier le trafic moyen de 1 km de routes nationales (RN) pour obtenir le trafic sur l'ensemble des réseaux¹⁵⁵. On se servira plus loin de ces valeurs.

Une telle reconstitution, malgré ses imperfections, met bien en évidence la croissance importante des trafics de 1856/57 à 1913, liée au développement des chemins vicinaux.

La séparation des « voitures de marchandises vides » et des « voitures particulières ».

On a vu que les recensements après 1882 totalisent les « voitures de marchandises vides » avec les « voitures particulières ». Il nous faut donc séparer les deux catégories.

Notre hypothèse sera que le « ratio » (pourcentage) de voitures de marchandises vides par rapport aux voitures pleines est constant au cours du temps. Pour les recensements de 1863-64, il est respectivement de 0,450 et 0,475 pour les routes nationales et départementales¹⁵⁶.

1803/64	agriculture	roulage	messagerie	particulier	vides	total	agriculture + roulage	ratio
RD	38	53,1	5,7	29	43,3	169,1	91,1	0,475
RN	47,3	80,4	11,5	40,8	57,5	237,5	127,7	0,450

On retiendra la valeur pour les routes nationales, soit 0,450, que nous considérerons comme valable pour tous les recensements.

On calcule avec ce coefficient les débits de « voitures de marchandises vides » comme 0,45 fois celui des « voitures de marchandises pleines » (pour 1894 à 1921). Les débits de « voitures particulières » sont alors déduits par différence entre le total « voitures vides et particulières » des recensements et les débits de « voitures vides » calculés.

Tableau 7. Débits en colliers sur les routes nationales de 1863-64 à 1921.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1863-64	127,70	57,50	11,50	40,80	237,50
1894	107,10	48,22	7,50	68,98	231,80
1903	115,50	52,01	6,40	77,49	251,40
1913	115,00	51,78	5,90	68,42	241,10
1921	84,80	38,18	3,70	53,72	180,40

La transformation du nombre de colliers en nombre de voitures.

La transformation du débit de colliers en débit de véhicules demande un traitement supplémentaire. Les recensements décomptaient aussi les véhicules, mais comme seul le nombre de colliers intéressait le ministère, le nombre des véhicules ne faisait jamais l'objet de regroupements au niveau départemental, ni *a fortiori* au niveau national.

Les « feuilles de pointage » classaient chaque véhicule selon le nombre de colliers et sa catégorie, comme on le voit pour 1863 et 1903 en *Annexe B, Illustrations 9 à 12*.

¹⁵⁵ Soit le nombre de km figurant dans la colonne « RN » multiplié par le quotient du trafic figurant dans la dernière colonne « Total réseaux » par le trafic figurant dans la colonne « RN ».

¹⁵⁶ La valeur un peu plus faible pour les routes nationales doit traduire la part plus importante du « roulage » sur celles-ci (les voitures « d'agriculture » vont vraisemblablement plus souvent à vide).

De plus, il fallait trouver des feuilles d'avant 1882, date à laquelle les recensements ne distinguent plus les voitures particulières des voitures de marchandises et d'agriculture vides, comme on le voit sur celle de 1903 reproduite en *Annexes B, Illustrations 11 et 12*.

Au gré de la consultation des Archives départementales, nous avons trouvé des feuilles de pointage, dont un lot très important en Indre-et-Loire. Par chance, ce recensement est celui des routes départementales de 1863-1864, qui distingue justement les voitures particulières des voitures vides¹⁵⁷.

Sur les 103 feuilles de pointage de 1863-1864 que nous avons trouvées, nous avons décompté 11 615 colliers correspondant à 10 326 véhicules, dont :

- 9 138 voitures à 1 collier,
- 1 091 voitures à 2 colliers,
- 93 voitures à 3 colliers,
- et seulement 4 voitures à 4 colliers.

Les coefficients de transformation du nombre de colliers en nombre de voitures étaient :

- 1,140 pour l'ensemble des voitures de roulage et d'agriculture,
- 1,729 pour les voitures de voyageurs,
- 1,033 pour les voitures particulières.

Tableau 8. Débits en colliers et voitures des feuilles de pointage d'Indre-et-Loire en 1863-64.

Nombre de Voitures	1 collier	2 colliers	3 colliers	4 colliers	Total	
Agriculture	1 341	178	13	0	1 532	Nombre moyen de colliers par voiture
Roulage	1 729	227	28	2	1 986	
Voyageurs (en commun)	189	391	25	0	6 05	
Particulières	4 197	138	3	0	4 338	
Vides (agriculture ou roulage)	1 682	157	24	2	1 865	
	9 138	1091	93	4	10 326	
Nombre de Colliers						
Agriculture	1 341	356	39	0	1 736	1,133
Roulage	1 729	454	84	8	2 275	1,146
Voyageurs (en commun)	189	782	75	0	1 046	1,729
Particulières	4 197	276	9	0	4 482	1,033
Vides (agriculture ou roulage)	1 682	314	72	8	2 076	1,113
Totaux	9 138	2182	279	16	11 615	

L'image qu'on se fait actuellement de la circulation attelée, avec de nombreux attelages à plusieurs chevaux, est fautive : les voitures à un seul cheval représentent 78 % du trafic et 98 % avec celles à deux chevaux.

Les images d'époque privilégiaient par contre les attelages importants et spectaculaires. Voir par exemple l'*Annexe B, Illustration 7*¹⁵⁸.

¹⁵⁷ ADIL, cote S 1891. Voir l'*Annexe B, Illustrations, 9 et 10*.

Nous n'avons pas trouvé de feuilles de pointage concernant les recensements jusqu'en 1921 aux Archives des départements de la Seine, du Loiret, du Loir-et-Cher et de l'Yonne (sauf des exemples-types, dans l'Yonne). Quelques unes concernant 1928 dans le Loiret font apparaître des parts très fortes de voitures à un seul cheval, mais elles sont très tardives. Voir aussi ci-après la statistique nationale par voitures et colliers de 1934.

¹⁵⁸ Le *Journal des écoliers et des écolières* de 1898 propose ainsi des gravures de voitures à 3, 4 ou 5 chevaux, à côté d'images de la chasse au cerf, au sanglier ou au tigre, toutes scènes inhabituelles pour les écoliers de France.

Nos modernes reconstitutions cinématographiques privilégient de même les attelages spectaculaires.

Compte tenu des particularités de l'Indre-et-Loire, département plat et rural, nous proposons des les valeurs suivantes, qui reflètent probablement mieux les valeurs moyennes vers la fin du siècle (toutefois on les appliquera aussi pour 1864 et pour 1921) :

- 1,3 collier par véhicule de transport de marchandises, pleine ou vide,
- 1,6 collier pour une voiture de transport public de voyageurs,
- 1,1 collier par voiture particulière.

Ces coefficients fournissent les débits sur les routes nationales par catégories de voitures.

Tableau 9. Débits en voitures par jour sur les routes nationales de 1863-64 à 1921.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1863-64	98,23	44,23	7,19	37,09	186,74
1894	82,38	37,10	4,69	62,71	186,87
1903	88,85	40,01	4,00	70,45	203,30
1913	88,46	39,83	3,69	62,20	194,18
1921	65,23	29,37	2,31	48,83	145,75

Débits et trafics attelés de « voitures » par réseaux sur l'ensemble des réseaux.

On peut maintenant dresser le tableau des débits journaliers et des trafics annuels en « voitures » (et non plus en « colliers ») pour l'ensemble des réseaux.

On transforme le tableau « en colliers » ci-dessus en utilisant les débits globaux en « voitures ». Pour les routes nationales, ce sont ceux du tableau précédent. Pour les deux autres réseaux, les débits en voitures par jour sont proportionnels aux débits en colliers

Les valeurs des « km équivalents routes nationales » sont évidemment les mêmes pour les voitures que pour les colliers.

Tableau 10. Trafics et débits en voitures sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.

Année	Population million hab.		RN	RD et ex-RD	CVGC	Autres CV	Total réseaux	km équivalent
1856/57	36	Longueur (km)	35 840	36 000	50 000			85 823
		Trafic (milliard voiture.km)	2,482	1,775	1,124	0,562	5,943	
1863/64	37,7	Longueur (km)	37 771	46 920	68 000			105 536
		Trafic (milliard collier.km)	2,574	2,277	1,561	0,781	7,193	
1894	38,1	Longueur (km)	37 923	46 920	126 000			136 559
		Trafic (milliard collier.km)	2,587	2,279	2,966	1,483	9,314	
1903	39,0	Longueur (km)	38 083	46 920	133 000			138 942
		Trafic (milliard collier.km)	2,826	2,479	3,337	1,668	10,310	
1913	40,0	Longueur (km)	38176	46 920	140 000			145 619
		Trafic (milliard collier.km)	2,706	2,368	3,498	1,749	10,321	
1921	39,2	Longueur (km)	39 534	48 000	145 000			150 746
		Trafic (milliard collier.km)	2,103	1,837	2,719	1,360	8,019	

Trafics de « voitures » par type de trafic sur l'ensemble des réseaux.

En combinant les trafics totaux du tableau précédent et la répartition des débits par types

de voitures, on peut maintenant obtenir le tableau des trafics annuels par types de voitures¹⁵⁹.

Les trafics de voitures de voyageurs sont certainement surestimés, car, comme pour les autobus plus tard, celles-ci fréquentaient moins les chemins vicinaux que le reste du trafic. Mais, faute d'éléments, on donne le chiffre brut dans le tableau ci-dessous, avec un chiffre plus réaliste entre parenthèse résultant d'un abattement par un coefficient 0,7.

Tableau 11. Trafics par types de voitures attelées sur l'ensemble des réseaux de 1863-64 à 1921 en milliards de voiture.km par an.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1863-64	3,78	1,70	0,28 (0,194)	1,43	7,19
1894	4,11	1,85	0,23 (0,164)	3,13	9,31
1903	4,51	2,03	0,20 (0,142)	3,57	10,31
1913	4,70	2,12	0,20 (0,137)	3,31	10,32
1921	3,59	1,62	0,13 (0,089)	2,69	8,02

Trafics de « voyageurs » de la circulation attelée.

Le calcul des trafics de voyageurs de la circulation attelée est évidemment très conjecturel, car on ne dispose pas de « *taux d'occupation* » très précis. Il est toutefois intéressant d'en donner des ordres de grandeur.

Pour les voitures de transport en commun, F. Lucas, *Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France*, 1873, indique 3 voyageurs par collier (cité par Toutain page 28). Nous adopterons une valeur légèrement supérieure de 3,75 voyageurs par collier, avec 1,6 collier par voiture, soit 6 voyageurs par voiture. Le trafic en voiture sera celui noté entre parenthèses dans le tableau précédent.

Pour les voitures particulières, on utilisera, faute d'autre indication, un « *taux d'occupation* » de 2,3 identique à celui des automobiles particulières des années 1920-1950.

Tableau 12. Trafic attelé en milliards de voyageur.km par an sur l'ensemble des réseaux.

	Transport en commun	Voitures particulières	Total
1863-64	1,16	3,29	4,45
1894	0,98	7,19	8,17
1903	0,85	8,22	9,07
1913	0,82	7,60	8,43
1921	0,53	6,18	6,71

UNE DEMANDE FORTEMENT CROISSANTE DE VEHICULES PARTICULIERS ATTEND L'AUTOMOBILE.

Les « tendances » marquantes de l'évolution du trafic de voyageurs durant le dernier tiers du XIX^{ème} siècle, entre 1863-1864, 1894 et 1903 sont les suivantes :

¹⁵⁹ Les trafics totaux ont été répartis selon les débits de chaque catégorie. Cette méthode surestime certainement les trafics des transports publics, qui doivent moins employer les réseaux vicinaux.

On a les mêmes résultats en appliquant les « km équivalents de routes nationales » aux débits sur celles-ci. *trafic* (milliard voiture.km/an) = *débit* (voiture/jour) x « *km équivalents RN* » x 365 / 1 000 000 000.

- le trafic en véhicules publics qui était de 35 % du trafic en voiture particulière en 1863, s'est marginalisé : il n'est plus que 10 % de ce dernier en 1903 ;
- le trafic de véhicules particuliers de 1863 a été multiplié par 2,18 en 1894 et par 2,5 en 1903.

Ce résultat est fondamental : le trafic de voitures particulières a augmenté de 2,2 % par an en moyenne de 1864 à 1903¹⁶⁰.

Cette augmentation de l'utilisation des voitures particulières est donc le fait majeur du dernier tiers du siècle. Elle restait toutefois bridée par le coût d'achat et d'entretien du véhicule et de son attelage, et par la surface de garage et d'écurie nécessaire dans les villes.

La bicyclette, beaucoup moins coûteuse, s'est développée dans ce même sens d'une demande accrue de déplacements particuliers. Il est habituel d'insister sur l'aspect sportif – et dangereux – de l'usage du « *vélo* » des débuts, qui en limitait l'usage. La généralisation de la transmission à chaîne et du pneumatique peu avant 1890 développe le parc qui atteint le million vers 1900. Mais, la bicyclette n'offrait encore qu'une alternative imparfaite à la voiture à traction animale.

Aussi, l'automobile va-t-elle apparaître comme pouvant répondre à cette forte demande sociale, à des coûts moins élevés que ceux des voitures hippomobiles, avec des temps de parcours plus réduits et avec un confort plus grand que celui de la bicyclette.

AUGMENTATION MODEREE DES TONNAGES TRANSPORTES.

Les recensements calculent des évaluations des « *tonnages utiles* » transportés sur la base du nombre des colliers et d'enquêtes sur un échantillon de voitures de chaque catégorie.

Tableau 13. Trafic de « tonnage utile » en milliards de tonne.km par an sur les routes nationales et l'ensemble des réseaux (rappel des trafics en milliards de voiture.km).

	Longueur réseaux		milliards tonne.km		milliard voiture pleine.km	tonne par voiture
	km RN	km équivalents RN	RN	Tous réseaux		
1863-64	37 114	105 536	1,907	5,421	3,78	1,43
1894	37 923	136 559	1,471	5,299	4,11	1,29
1903	38 083	138 942	1,550	5,656	4,51	1,25
1913	38 176	145 619	1,588	6,058	4,70	1,29
1921	39 534	150 746	1,191	4,540	3,59	1,26

Trois conclusions s'imposent concernant le trafic de marchandises :

- il a augmenté légèrement mais régulièrement de 1863 à 1913 ;
- le trafic du réseau national s'est transféré en partie vers les autres réseaux ;
- le tonnage transporté par voiture (dernière colonne) a baissé de 1863 à 1894 (de 1,43 à 1,29 tonne/voiture), manifestement sous l'effet du développement des chemins de fer dans les transports à longue distance, puis est resté stable jusqu'en 1921.

¹⁶⁰ Le taux de 2,2 % par an est en valeur exponentielle. Le taux arithmétique serait de 3,75 % (150 % en 40 ans).

I-5 LE COUT DE LA VOITURE PARTICULIERE A TRACTION ANIMALE.

Dès 1898, un « *médecin de campagne* » expose l'intérêt qu'il trouve à faire ses tournées avec un « *tricycle à moteur* » ; c'est véritablement un pionnier¹⁶¹.

Dans les toutes premières années 1900, de nombreux articles comparent le coût d'une automobile et celui de la voiture à cheval correspondante. Nous laisserons ici de côté les comparaisons pour des équipages à 2 chevaux à Paris¹⁶², ou pour les camions¹⁶³.

Pour une « voiture professionnelle » moyenne de province à un cheval, un bon exemple est fourni par une série d'articles sur la « *Comparaison de l'usage du cheval et de l'automobile pour le médecin de sous-préfecture* » parus du 21 mai au 2 juillet 1904¹⁶⁴ :

« Il est bien entendu qu'il s'agit d'un cheval et d'une voiture, non pour médecin de campagne, mais pour médecin de sous-préfecture, médecin de ville. Cela seul suppose un entretien bien plus soigné, une tenue correcte, un aspect cossu, confortable dont le vrai médecin de campagne n'a nul besoin, mais qui, à la ville, entre souvent pour une bonne part dans la réputation du docteur ! »

L'investissement et son amortissement (linéaire, plus des intérêts) sont les suivants :

*« Voiture neuve, quatre roues, capotée, 1 000 F, revente 150 F dans 10 ans, amortissement 85 F,
Bon cheval, 750 F, revente 150 F dans cinq ans, amortissement 120 F,
Harnais neuf, complet, 250 F, revente 25 F dans dix ans, amortissement 22,5 F.
Intérêts annuels, 60 F »*

Le bilan annuel s'établit ainsi en francs par an :

<i>« Amortissement et intérêts</i>	<i>287,50</i>
<i>Dépenses diverses¹⁶⁵</i>	<i>266</i>
<i>Nourriture</i>	<i>547,50</i>
<i>Conducteur</i>	<i>182,50</i>
<i>Total</i>	<i>1 283,50 francs par an »</i>

Ce bilan ne compte pas le coût de la remise et de l'écurie, certainement non négligeable.

L'auteur estime nécessaire d'avoir un « *conducteur¹⁶⁶* » :

¹⁶¹ *Le Journal du Loiret*, 17 juillet 1898, reproduisant une lettre parue dans la *Revue du Touring-Club*. La référence est celle indiquée par Debacker ; elle doit être erronée car nous n'avons pas retrouvé cet article.

¹⁶² *Du Coût de la Locomotion automobile*, in *Le Chauffeur*, 25 juin 1902, pages 226 à 231.

¹⁶³ *Les camions automobiles*, in *La Vie Automobile*, 1904, pages 52 à 54. *Traction hippomobile et automobile*, in *La Vie Automobile*, 1910, page 179.

¹⁶⁴ In *La Vie Automobile*, 1904, pages 321-324, 348-349, 397-398 et 428-429, quatre articles, non signés, rédigés par un médecin. Le budget de la voiture attelée est détaillé page 348, dont proviennent toutes les citations sauf indication contraire. Rappelons que les « *voitures professionnelles* » représentent 92 % du parc hippomobile.

¹⁶⁵ Les dépenses diverses comprennent : « *Impôts et prestations, 15 F ; assurance incendie, 10 F ; carrossier, 42 F ; peinture tous les deux ans, 50 F ; abonnement au vétérinaire, 10 F ; bourrelier, 70 F ; tonte du cheval, 5 F ; éclairage, 10 F ; maréchal ferrant 54 F ; total 266 F.* » Pour une voiture plus modestement entretenue, on pourrait imaginer de diviser par 2 les dépenses de carrossier, peinture et bourrelier, soit un total restant de 186 F.

¹⁶⁶ L'auteur minimise à « *0,50 franc par jour* » la dépense pour le « *domestique conducteur* », tout en estimant « *qu'il passe la moitié de son temps en course avec son maître et, par conséquent, ce temps devrait logiquement être estimé à la moitié de son gage, soit un franc par jour.* »

« Mais, tandis que, avec l'auto, on peut facilement et sans inconvénient partir seul, il est impossible de le faire avec un cheval. Il faut absolument être accompagné de quelqu'un pour garder et tenir le cheval, durant que le médecin voit son malade. »

On ne peut laisser une voiture hippomobile sans surveillance lors des multiples arrêts d'une tournée. Il faut aussi entretenir le cheval et l'écurie, et atteler et dételer chaque jour.

Si l'on dépasse 20 km par jour, l'article cité (page 349) – comme les autres articles en général – estime nécessaire d'avoir deux chevaux, soit un coût annuel de 2 053 francs.

Dans un contexte « *parisien* », pour une voiture à un seul cheval, le coût estimé est de 5 995 francs par an, dont 2 000 francs par an pour le « *cocher* »¹⁶⁷.

En résumé, on peut estimer que, en province, la voiture professionnelle moyenne du type « *pour médecin de ville* », revient pour un trajet limité à 20 km par jour à près de 1 300 francs par an et qu'une voiture de bas de gamme sans « *conducteur* » doit coûter environ 700 à 800 francs par an¹⁶⁸ (ou moins si le cheval est utilisé partiellement à des travaux agricoles).

Des exemples de salaires de l'époque sont fournis par le même article (page 348) :

- « *Les postillons reçoivent en général 3 francs pour leur journée (sans compter les étrennes du client).* » Soit 1 000 à 1 200 francs par an pour 300 jours de travail.
- « *Un domestique homme reçoit environ 365 francs de gages par an, il faut compter le logement et la nourriture, chauffage, éclairage pour une somme égale, soit un franc par jour.* » Soit un total de 730 francs par an pour un domestique en province.

Enfin, pour rester sur la route, un cantonnier ou un facteur de la Poste est payé moins de 1 000 francs par an en moyenne.

L'automobile commence à devenir compétitive en 1904 avec la voiture à cheval, si l'on fait intervenir les « *gains de temps* ». Ce que fait le médecin auteur des articles cités qui conclut (page 429) :

« 1° Que ce soit à parcours égal ou à parcours différent, l'usage d'une voiture auto de 6 ou de 8 chevaux est avantageux pour moi.

2° L'usage d'une 12 chevaux (celle que j'ai) est une charge, car elle dépense et au delà tout ce qu'elle me fait gagner.

3° Si on tient compte du peu de différence de frais entre la 6-chevaux et la 8-chevaux qui est de 190 francs et aussi de ce fait que la 8-chevaux comporte une carrosserie à 4 places, [...] tandis que la 6-chevaux n'admet qu'une carrosserie à 2 places, il ressort clairement que la voiture légère à 8-chevaux est de beaucoup la plus avantageuse. »

En 1898, un « *médecin de campagne* » moins soucieux de décorum que notre « *médecin de sous-préfecture* » de 1904 faisait déjà ses tournées en tricycle à moteur.

Dix ans auparavant, il fallait « *400 francs [pour une] très bonne bicyclette de travail munie*

¹⁶⁷ In *Le Chauffeur*, 25 juin 1902, pages 226 à 231. Plusieurs cas sont examinés. Pour une voiture à un cheval, les coûts annoncés sont les suivants : « *Nourriture, 1 080 F ; écurie et remise, 750 F ; assurance, 400 F ; impôt de l'écurie, 110 F ; impôt du cheval, 85 F ; amortissement pour cheval et voiture, 800 F ; réparations, 400 F ; cocher, 1 680 F ; livrée, 200 F ; étrennes, 120 F ; médicaments, 40 F, divers, 150 F ; Total, 5 995 F.* »

¹⁶⁸ On a ici une évaluation monétaire. La nourriture du cheval, qui est le poste principal pour les voitures particulières les plus modestes, doit souvent être obtenue par auto-production.

*de caoutchoucs pneumatiques*¹⁶⁹ », et nombre de médecins faisaient leur tournée à bicyclette, malgré le manque de décorum.

Ainsi, le premier accident de la route relaté dans un Prix Goncourt, est la mort d'un médecin, le docteur Mévil, un des anti-héros de Claude Farrère dans *Les Civilisés*, écrasé à bicyclette par une victoria. Quelques pages auparavant, Mévil, à pied sur la chaussée, a déjà frôlé l'accident, manquant d'être renversé par une autre victoria¹⁷⁰.

Le premier accident d'automobile « littéraire » est dû à Octave Mirbeau dans *Les affaires sont les affaires* en 1903¹⁷¹, où la mort de Xavier, fils du protagoniste, Isidore Lechat, fournit un dénouement saisissant.

Pour revenir au propos de Pierre Giffard en 1894, repris par Lucien Périsse, par lequel nous avons ouvert ce chapitre, il pouvait apparaître que « *L'économie de la locomotion* » avait évolué de façon telle en 1904 que commençait vraiment « *La fin du cheval, animal coûteux* ».

En fait, la traction attelée résistera encore dix ans de plus et sera en 1914 au même niveau qu'en 1904.

Reste que Giffard parle aussi du « *cheval, animal inintelligent* ». Ce faisant, il renvoie à la perception de l'accident de circulation qu'avaient ses contemporains. Tout le monde est fort conscient de la dangerosité intrinsèque du cheval, à laquelle on attribue la plupart des accidents de la route, d'où un sentiment d'impuissance, sinon de fatalisme.

Il faut donc essayer de préciser et de quantifier ces accidents de la circulation traditionnelle à la fin du XIX^{ème} siècle. Ce sera l'objet du *sous-chapitre* suivant.

En conclusion, l'examen des données montre que la circulation attelée, loin d'avoir été marginalisée par le chemin de fer, n'a cessé de se développer tout au long de la seconde moitié du siècle.

Si le trafic des routes nationales a pu sembler stagnant, c'est qu'il s'était reporté sur des réseaux secondaires en plein développement.

Le fait le plus frappant reste l'essor vif et continu de la voiture particulière, signe d'une demande croissante de mobilité à laquelle vont répondre la bicyclette et l'automobile.

¹⁶⁹ *Le Cycle*, 24 février 1894, pages 125-126. Il précise que « *on peut aisément se procurer une machine "de travail" très satisfaisante à 250 ou 300 francs* ».

Il y a aussi déjà un marché de l'occasion. Voir l'*Annexe B, Illustration 22*.

¹⁷⁰ *Les Civilisés* reçoit le 3^{ème} prix Goncourt le 6 décembre 1905. La mort de Mévil et son « quasi-accident » se trouvent respectivement pages 392 et 324 de l'édition du recueil *Indochine*, édition Omnibus, mars 1995.

¹⁷¹ La pièce est représentée en avril 1903. Xavier Lechat y meurt dans un accident de voiture, renouvelant brillamment un *deus ex machina* bien classique pour une noire épiphanie.

II Les accidents de la circulation traditionnelle.

J'ai eu une désillusion, dans les journaux politiques, en y lisant la mort pitoyable de cet infortuné Curie...

Quoi, cette fois, pas un mot de reproche. Pas un anathème contre les lourds camions, contre les chevaux qu'on ne peut arrêter même à quatre à l'heure, et que le charretier est impuissant à détourner ou à maintenir.

Georges Prade, 1906 ¹⁷²

Le cheval s'effarouche, et c'est un peu son droit, étant donné son incurable stupidité.

Pierre Souvestre, 1907 ¹⁷³

II-1 L'ENQUETE DE 1903, OU LA « NAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE ».

Que savait-on des accidents de la circulation animale¹⁷⁴ avant l'arrivée de l'automobile ?

Fort peu de choses en fait. Contrairement aux accidents de chemins de fer, objet de statistiques précises depuis longtemps, la connaissance des accidents de la circulation « à traction animale » était très médiocre.

Cette différence d'approche des accidents routiers et ferroviaires pose une vraie question historique. En effet, l'administration des Travaux publics gérait les deux réseaux et aurait pu transposer à la route les préoccupations de sécurité ferroviaire très prégnantes depuis 1842.

Mais, ni le développement déjà ancien des tramways et de la bicyclette, ni les premiers pas de l'automobile, n'avaient suscité l'établissement de statistiques officielles détaillées. Aussi, en 1903, le député Pugliesi-Conti, auteur de la première *proposition de loi* concernant l'automobile¹⁷⁵, est-il obligé de se référer à des statistiques « détaillées » établies par un

¹⁷² G. Prade, à propos de la mort de Pierre Curie, « auteur de la découverte du radium » tué par une voiture hippomobile, article *Nous l'échappons belle*, in *Les Sports*, cité par *La Vie automobile*, 1906, page 272.

¹⁷³ Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et Pinat, 1907, page 547.

¹⁷⁴ L'auteur fondamental sur le sujet reste Christophe Studeny, *Thèse, op. cit.*, 1990, et *L'invention de la vitesse, op. cit.*, 1994, Mais il est essentiellement descriptif et ne propose aucune approche statistique.

¹⁷⁵ Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1033, page 869. Nous reviendrons plus loin sur Pugliesi-Conti et sur ses propositions de loi.

Il cite des données sur les tués et blessés durant les mois d'août, septembre et octobre 1901, réparties entre le cheval, le chemin de fer, la bicyclette et l'automobile. Il indique :

« Nous avons emprunté ces statistiques au journal *Le Vélo* des 26 octobre 1902, 30 novembre 1902 et 3

particulier et parues dans le journal *Le Vélo*, pour en conclure (abusivement) que :

« [...] la preuve [est] désormais faite que l'automobile et la bicyclette sont les moins homicides des modes de transport. »

À la fin de cette même année 1903, eut lieu la première enquête sur les accidents de la route marquant ainsi la « naissance de l'accidentologie de la circulation routière ».

Elle avait été exécutée à la demande de la Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles¹⁷⁶. Elle donna lieu, en 1904, à un *Rapport sur les accidents de la circulation*¹⁷⁷, rédigé par Félicien Hennequin¹⁷⁸, secrétaire général de la Commission.

Hennequin rappelle qu'il existait déjà des « *statistiques judiciaires*¹⁷⁹ » où apparaissait le total des « *morts accidentelles causées par les véhicules et animaux employés pour la circulation* ». Il précise qu'il s'agissait d'un décompte des « *morts immédiates*¹⁸⁰ ».

Ce nombre avait augmenté de 1 205 en 1891-1895 (en moyenne) à 1 312 en 1898, avec un maximum en 1 543 en 1899, puis décroît à 1 473 en 1900, 1 466 en 1901 et 1 352 en 1902¹⁸¹.

Hennequin en tirait une première conclusion :

« Effectivement, si l'on consulte les statistiques judiciaires, on constate, sans doute possible, que le danger fut considérable et de nature à impressionner vivement le public dans les premières années où les automobiles commencèrent à circuler en assez grand nombre¹⁸². »

Puis, il pointait la concomitance du « *décroissement* » du nombre des tués après 1899 avec

janvier 1903. L'auteur de ces statistiques, M. H. Vignon, qui les tenait depuis cinq ans, ne les a pas continuées, car les résultats étaient toujours les mêmes et la preuve étant désormais faite que l'automobile et la bicyclette sont les moins homicides des modes de transport. » Ses chiffres sont très sous-évalués : le nombre total de morts ramené à l'année 1901 serait de 800 environ, contre 1 466 dans la « *statistique judiciaire* », déjà sous-évaluée.

¹⁷⁶ Voir ci-après une histoire détaillée des travaux de la Commission extraparlamentaire, créée à la suite de la désastreuse course Paris-Madrid, qui sont un moment fondamental de la réflexion sur l'automobile en France.

¹⁷⁷ Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles, 58 pages, 1904.

¹⁷⁸ Félicien Hennequin (1848-après 1916) est un fonctionnaire. Il est alors chef de bureau au ministère de l'intérieur. Ses travaux dans le cadre de la Commission extraparlamentaire sont remarquables.

Nommé directeur, il sera membre de la *Commission chargée d'élaborer un Code de la route* en 1909, et prendra sa retraite vers 1911. Il était membre de la Société de statistiques de Paris depuis 1885. La Bibliothèque Nationale conserve aussi, de lui, deux rapports officiels sur la prostitution, et deux articles sur la locomotion et le régime de la presse pendant la guerre. Il écrivit plusieurs articles dans les revues automobiles de 1905 à 1912.

¹⁷⁹ Les « *statistiques judiciaires* » ont été exploitées par Jean-Claude Chesnais, *Les morts violentes en France depuis 1826. Comparaisons internationales*, INED, Paris, PUF, 345 pages, 1976.

Ses chiffres sont un peu inférieurs aux chiffres des « *statistiques judiciaires* » de Hennequin. Chesnais donne pour la circulation hippomobile, page 322 : 1 202 en 1891-1895 (en moyenne) à 1 207 en 1898, 1 427 en 1899, 1 406 en 1900, puis, automobiles comprises, 1 375 en 1901 et 1 279 (plus 73 en bicyclette) en 1902.

Chesnais exprime des « *réserves* » sur cette source, pages 5-6 et 105-106 : il estime notamment que : « *Une grande partie des morts violentes rurales, tout au moins au XIX^{ème} siècle, échappe ainsi à la statistique* ».

¹⁸⁰ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, *op. cit.*, page 53. Les blessés n'étaient pas recensés.

¹⁸¹ *Ibidem*, pages 53 et 54 : Hennequin présente ces chiffres ainsi :

« D'après ces statistiques, en effet, les morts accidentelles causés par les véhicules et animaux employés dans la circulation, qui n'atteignaient, de 1891 à 1895, que 1 250 moyenne par an, se sont brusquement élevées à 1 312 en 1898, puis à 1 534 en 1899, se maintenant à 1 473 et à 1 466 pendant les deux années suivantes. [...] Le nombre des victimes atteignait son point culminant en 1899 et tendait à s'abaisser durant les deux années suivantes. Or, ce décroissement s'est non seulement maintenu, mais encore nettement accentué, puisque le nombre des victimes tuées est tombé en 1902 à 1 352. » Le mot souligné est en italiques.

¹⁸² *Ibidem*, page 53.

l'accroissement du parc automobile :

« [...] c'est une singularité digne de remarque que la concomitance de la diminution des victimes de cette catégorie et de la progression considérable du nombre des automobiles [imposables : 1 672 en 1899, 2 997 en 1900, 9 207 en 1902]. »

*On peut inférer, suivant nous, de ces chiffres : que la période de perturbation intense est franchie, que les accidents sont moins meurtriers, qu'une certaine accoutumance a succédé à la surprise et à l'affolement des dernières années.*¹⁸³ »

Ces raisonnements statistiques étaient tout aussi injustifiés que ceux de Pugliesi-Conti.

D'abord, la *statistique judiciaire* faisait apparaître antérieurement des oscillations d'une ampleur et d'une brusquerie comparable bien avant l'automobile : 1 146 tués en 1873, 1 304 en 1875, 1 089 en 1877, 1 324 en 1882 et 1 099 en 1887¹⁸⁴. Un test statistique simple montre que ces valeurs sont trop dispersées pour être l'effet de variations purement aléatoires, ce qui suggère un recensement imparfait plutôt que des variations liées à la conjoncture.

En fait, selon l'enquête précise de 1903, 112 tués environ étaient imputables aux 19 000 automobiles en circulation. Pour expliquer le maximum de 1 543 en 1899 et le minimum de 1 352 en 1902¹⁸⁵, il eût fallu que le nombre de tués dus à l'automobile ait dépassé 300 en 1899 pour moins de 3 000 voitures, soit le chiffre invraisemblable d'un tué par an pour 10 voitures !

Par contre, on doit tenir pour justifiée la mise en cause par Hennequin de la croissance du nombre global de tués sur la route (sans détail sur la part prise par l'automobile) dans :

« [...] la violence des attaques que suscitèrent des moyens de locomotion provoquant un semblable accroissement des morts accidentelles.¹⁸⁶ »

Nous serions tentés de voir dans cette imputation à l'automobile, sans autre forme d'analyse, d'une augmentation du nombre de tués total sur la route dans une statistique officielle, la première utilisation de « l'interprétation naïve des statistiques¹⁸⁷ » dans le domaine de la sécurité routière. Laquelle va encore avoir de beaux jours...

L'ENQUETE DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 15 OCTOBRE 1903 ET SA PUBLICATION.

Il fallut donc attendre la première enquête détaillée, réalisée en fin 1903 à la demande de la *Commission extraparlementaire de la circulation des véhicules automobiles*, créée le 12 juin 1903 à la suite du désastre de la course Paris-Madrid.

¹⁸³ *Ibidem*, page 54.

¹⁸⁴ J. C. Chesnais, *op. cit.*, page 322.

¹⁸⁵ En effet, la répartition des victimes d'accidents obéit à une loi de Poisson légèrement déformée. Les cinq valeurs citées par Hennequin de 1898 à 1902 s'inscrivent dans un intervalle de 99 % de la répartition théorique autour de leur moyenne, ce qui est très peu probable sans cause autre que la simple variabilité aléatoire. Les variations du trafic et sa tendance générale d'augmentation ont été trop lentes pour expliquer ces variations.

¹⁸⁶ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, op. cit.*, page 53. Hennequin développe longuement cette mise en cause de l'augmentation du nombre de tués dans la statistique judiciaire dans la genèse des « inquiétudes du public » et des « attaques contre l'automobile ». La tenue des « statistiques détaillées des morts et blessés » par un particulier, évidemment « autophile », citée par Pugliesi-Conti, corrobore le sentiment de Hennequin sur le rôle joué par le manque de statistiques détaillées dans l'origine de ces attaques.

¹⁸⁷ L'expression « interprétation naïve » est un terme technique de science statistique, désignant l'établissement de relations sans analyse statistique poussée entre deux éléments privilégiés et en négligeant tous les autres facteurs, généralement sous l'influence d'un *a priori* (et/ou d'une méconnaissance des techniques statistiques).

Le *Rapport sur les accidents de la circulation*¹⁸⁸ tiré de l'enquête par Félicien Hennequin, secrétaire général de la Commission, est une source fondamentale de connaissance en la matière. On ne sait pas dans quelle mesure ce *Rapport* est une œuvre collective, mais sa rédaction et ses commentaires semblent très personnels.

Félicien Hennequin expose très librement dans le préambule de son *Rapport* les intentions de la Commission, que nous nous permettrons de citer un peu longuement :

« L'un des éléments d'information auquel on devait songer tout d'abord, puisque l'automobilisme se trouvait principalement en cause, était le danger vrai que présentait à l'heure actuelle ce mode de locomotion. Et il ne pouvait s'agir de dangers théoriques, d'allégations plus ou moins fondées, mais des dangers constatés expérimentalement et révélés par des accidents bien décrits et dont les causes auraient été recherchées sur place avec soin et impartialité. [...]

Faire la lumière sur ce point, [...] tel était l'objet précis de la demande formulée par MM. de Dion et Depasse¹⁸⁹ et qui a motivé une enquête dont je me propose de rendre compte, après avoir indiqué l'extension qu'elle a reçue.

La proposition de nos collègues offrait, avec un réel intérêt, un certain caractère d'urgence, car elle répondait au désir très légitime d'être enfin fixé sur la réalité des griefs articulés contre l'automobilisme et des méfaits sans nombre qu'on ne cessait de lui reprocher.

Quelle part de vérité contenait ces attaques ? Et n'avait-on pas créé une pure légende, funeste pour le développement de l'industrie nouvelle ? La lumière était d'autant plus nécessaire qu'il était permis de penser que l'hostilité manifestée contre l'automobilisme pouvait provenir en grande partie d'une cause spéciale qu'on ne saurait passer sous silence, je veux parler de la publicité donnée aux accidents d'automobile.

*L'attention publique étant très vivement sollicitée par le nouveau mode de locomotion, tout ce qui le concernait rentrait dans "l'actualité", si recherchée par la Presse, et les journaux ne manquaient pas d'enregistrer les moindres accidents survenus aux véhicules à traction mécanique, ou occasionnés par eux. La multiplicité de ces informations et aussi, il faut bien le dire, un trop grand nombre de catastrophes, avait dû déterminer peu à peu dans le public cette conviction que l'automobilisme non seulement présentait des dangers exceptionnels et redoutables, mais encore qu'il faisait beaucoup plus de victimes que les autres véhicules.*¹⁹⁰ »

La Commission était coprésidée par deux éminents publicistes (et anciens ministres)¹⁹¹ et comprenait onze autres journalistes qui savaient tous ce que « l'actualité » exige et qui convenaient probablement avec Hennequin du manque « d'impartialité » du traitement des accidents automobiles par une presse friande de sensationnel et – Hennequin ne le dit pas – d'échos visant des personnages connus (les automobilistes du début sont généralement

¹⁸⁸ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, 58 pages, non daté, vraisemblablement achevé durant l'été 1904 (*La Vie automobile* note le 24 septembre 1904, page 609, que « M. Hennequin, [...] a récemment terminé un long rapport »). Le *Rapport*, composé et imprimé pour la Commission extraparlementaire, ne figure ni à la Bibliothèque nationale, ni aux Archives nationales. Un exemplaire se trouve in *Documents de la Commission extraparlementaire*, à la bibliothèque du Trocadéro à Paris, cote C429.

Il ne fut donc pas édité, mais fut néanmoins largement diffusé par la presse.

¹⁸⁹ Voir ci-après les notices biographiques de Depasse et de Dion.

¹⁹⁰ *Ibidem*, pages 1-2. Les mots « l'actualité » sont en italiques dans le texte.

¹⁹¹ Jean Dupuy du *Figaro* et Pierre Baudin directeur du *Petit Parisien*. Voir plus loin les notices à leur sujet.

extrêmement riches, connus, et parfois passablement excentriques¹⁹²).

La Commission, bien que chargée en principe uniquement de « *l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules automobiles* », avait très vite étendu son champ de réflexion à l'ensemble de la circulation, comme dans l'enquête sur les accidents :

« [...] *comme il importait par-dessus tout de documenter la commission en vue de l'étude d'une réglementation, on résolut d'étendre les investigations à tous les véhicules, afin d'obtenir une vue d'ensemble des risques de la circulation, suivant les lieux et suivant les diverses catégories de véhicules en usage pour le transport des personnes et des marchandises.* ¹⁹³ »

Enfin, il fut décidé « *de réduire l'enquête au strict nécessaire, de n'envisager par conséquent que la question de sécurité et de limiter les investigations aux seuls accidents de personnes.* ¹⁹⁴ »

Dès le 11 août 1903, une « *enquête spéciale* » fut lancée par la *Circulaire du ministre de l'intérieur aux préfets. Enquête sur les accidents de personnes occasionnés par les véhicules de toute nature. Envoi d'un tableau, du 11 août 1903*¹⁹⁵. Son objectif y était ainsi défini :

« *La Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles a exprimé le désir qu'il fût procédé à une enquête d'une certaine durée, à l'effet d'obtenir des données plus précises sur la fréquence et la gravité comparatives des accidents de personnes occasionnés par les véhicules à traction animale et à traction mécanique.* »

Le ministre de l'intérieur espérait aussi trouver des données recueillies de façon habituelle et demandait aux préfets « *de former un état des accidents de personnes parvenues à la connaissance des autorités locales et de votre préfecture durant le premier semestre.* ¹⁹⁶ » Mais, l'absence de toute référence à ces états dans le *Rapport* indique que ces données – quand elles existaient – étaient inexploitable, et confirme l'absence de statistiques sur les accidents de la circulation au niveau des départements, sauf quelques exceptions comme la Seine.

Paradoxalement, l'intérêt principal de l'enquête de 1903 est de fournir une vision assez claire des accidents « *avant l'automobile* », ceux de la circulation à traction animale traditionnelle et ceux des tramways et bicyclettes.

En effet, le très faible trafic des automobiles et motocycles de l'époque et la courte durée de l'enquête ne permirent pas de donner une vision précise des accidents qui leur étaient liés.

L'enquête vaut donc essentiellement par le tableau qu'elle permet de faire des accidents de circulation vers l'apogée de l'ère du cheval, en 1903. De fait, les 18 000 automobiles et 23 000 « *vélocipèdes à moteur* » circulant alors n'avaient pas encore sensiblement modifié les conditions de la circulation traditionnelle.

Un autre intérêt de l'enquête est qu'elle renseigne, notamment par les « catégories » d'analyse utilisées, sur la façon dont ses auteurs se posaient les questions que suscitaient les

¹⁹² Ils feraient aujourd'hui le fonds de commerce de la presse « *people* ».

¹⁹³ *Ibidem*, page 2.

¹⁹⁴ *Ibidem*, page 2.

¹⁹⁵ *Ibidem*, pages 55 et 56. Le « *tableau* » joint est celui des annexes pages 57 et 58, comme le montre un exemplaire de la *Circulaire et modèle de tableau* du 11 août 1903 conservé aux Archives de Paris (ADP), D8S2.

C'est Émile Combes qui est président du Conseil et ministre de l'intérieur et des cultes.

¹⁹⁶ *Ibidem*, page 2.

accidents de la route, et plus largement sur la vision qu'en avait l'ensemble des contemporains.

« *L'enquête spéciale* » eut donc lieu du 1^{er} septembre jusqu'au 15 octobre 1903 inclus. Elle mobilisa la Gendarmerie, le personnel des ponts et chaussées et des services départementaux et municipaux.

Le *Rapport concernant les accidents de la circulation* de Félicien Hennequin fut très largement diffusé par la Commission, qui était coprésidée par deux anciens ministres, le sénateur Jean Dupuy du *Figaro* et le député Pierre Baudin, directeur du *Petit Parisien*, le premier tirage de l'époque. Il est probable que l'intention de Combes en nommant ces publicistes éminents à la tête de la Commission était qu'elle assure la publicité de ses travaux.

De très nombreuses revues donnèrent de larges extraits du *Rapport* et il fut publié presque *in extenso*, sur 6 numéros de *La Vie Automobile* en fin 1904¹⁹⁷. Cette initiative de Louis Baudry de Saunier, rédacteur en chef, à l'époque, de *La Vie Automobile* et membre de la Commission, est intéressante parce qu'elle illustre aussi, outre les efforts de communication de la Commission, l'objectivité d'une partie des représentants de l'automobilisme, comme Baudry lui-même qui conclut ses 15 lignes de présentation du *Rapport* ainsi :

« *On verra que les résultats de cette enquête sont bien peu concluants en faveur de l'innocuité des automobiles. Le nombre de conducteurs de véhicules mécaniques encore imprudents, affolés, maladroits, est toujours considérable. Nous ne devons pas chercher à nous illusionner. Nous devons au contraire chercher toujours à voir la vérité, si désagréable soit-elle, afin de pouvoir nous amender. C'est à ce titre que nous communiquons à nos lecteurs ces documents officiels*¹⁹⁸. »

La réalisation de l'enquête.

Félicien Hennequin exprime, en conclusion de son introduction, sa conviction que l'on vient d'inventer quelque chose de nouveau :

« *L'enquête tire sa valeur notamment de ce fait qu'elle a été poursuivie sans interruption pendant un mois et demi. Les résultats qu'elle a donnés ne représentent, ni des types d'accidents prélevés au hasard sur divers points du territoire, ni des données établies à l'aide de moyennes, mais bien la somme vraie d'observations continues, effectuées sur les voies de communication de toutes catégories, avec le concours actif des maires, de la police urbaine, de la gendarmerie, des gardes champêtres et cantonniers.*¹⁹⁹ »

Puis, il présente le plan du rapport, qui comprend cinq chapitres dans l'ordre suivant :

« *1° Nombre d'accidents ; -2° Nombre de victimes ; -3° Gravité des accidents ; -4° Qualité des victimes ; -5° Causes générales des accidents ; -6° Causes des accidents d'automobiles.*²⁰⁰ »

¹⁹⁷ *La Vie Automobile*, 1904, n°156 (24 septembre) à n°161 (29 octobre), pages 609-612, 636-639, 646-650, 669-671, 682-686, et 689-690. Cet hebdomadaire, très technique, créé en 1899, est une des plus importantes revues automobiles. Il se caractérise, sous la direction de Baudry de Saunier (1901-1905), par un effort d'appréhension des nouveaux problèmes posés, plus ouvert, plus serein – nous dirions plus objectif – que la position agressive adoptée par la plus grande part de la presse automobile, du journal *L'Auto* à la *Revue du Touring-Club*.

¹⁹⁸ *La Vie Automobile*, 24 septembre 1904, page 609.

¹⁹⁹ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, *op. cit.*, page 8.

²⁰⁰ *Ibidem*, pages 8 et 9.

La *Circulaire* comportait un « *tableau* » de classement des accidents, assez différent des catégories actuellement utilisées (depuis 1954), selon la grille complexe²⁰¹ suivante :

- le « *nombre d'accidents*²⁰² »,
- le type de « *véhicule auteur de l'accident* »,
- la « *gravité* » des atteintes aux victimes,
- la « *qualité* » des victimes,
- le « *lieu* » de l'accident.

Tous les accidents, sans exception, sont classés par véhicules (ou cavaliers) « *auteurs des accidents*²⁰³ », selon 7 catégories formant trois groupes (on remarquera que le « *piéton* » n'est jamais désigné comme auteur de l'accident) :

- « *véhicules à traction animale* » répartis en véhicules de :
 - o « *transport de personnes* »,
 - o « *transport de marchandises* »,
- « *véhicules à traction mécanique* » regroupant les :
 - o « *voitures* » (ou « *automobiles* »),
 - o « *tramways* »,
 - o « *vélocipèdes à moteur* », qu'il ne faut pas assimiler à nos modernes *motocyclettes*, mais qui comprennent les « *motocycles, tricycles et quadricycles à une ou deux places* »,
 - o « *vélocipèdes sans moteur* » (y compris tricycles et quadricycles),
- « *cavaliers* ».

Les victimes sont classées selon des catégories de « *qualité*²⁰⁴ » assez proches de nos catégories actuelles :

- « *conducteurs* » du véhicule auteur de l'accident, comprenant les « *cavaliers* »,
- « *personnes transportées* » dans le véhicule auteur de l'accident,
- « *public piétons* »,
- « *public non piéton* », regroupant les conducteurs et les personnes transportées des véhicules « *non auteurs* » de l'accident.

Les victimes sont aussi réparties en 3 catégories de « *gravité*²⁰⁵ » : « *tués* », « *blessés graves* », « *blessés légers* ». Hennequin, tout en déplorant qu'aucune définition précise des blessés graves et légers n'ait été fournie par la circulaire, s'attache à justifier que le classement effectué « *offre cependant un degré de certitude assez grand pour qu'on l'accepte comme se rapprochant très sensiblement de la réalité* » et décrit longuement les atteintes subies dans une cinquantaine d'exemples de chaque catégorie de blessés « *qui corroborent [son] sentiment* ».

La *Circulaire* distingue trois types de « *lieux* »²⁰⁶ :

²⁰¹ Les termes en italique entre guillemets des paragraphes suivants sont ceux-là mêmes utilisés par le *Rapport*.

²⁰² La première colonne du tableau, intitulée « *Nombre de véhicules ou cavaliers causes de l'accident* », correspond au nombre des accidents. La « *cause* » de chaque accident a un autre sens (voir ci-après).

²⁰³ F. Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, op. cit.*, page 3. La détermination de l'auteur ne pose problème qu'en cas de collision entre deux véhicules. On verra que ces cas sont très rares, 4,6 %.

Les termes entre guillemets sont les définitions du *Rapport* pour les diverses catégories utilisées.

²⁰⁴ *Ibidem*, page 3.

²⁰⁵ *Ibidem*, pages 4 à 7. Nombreux exemples de blessures des deux types.

²⁰⁶ *Ibidem*, pages 7 et 8.

« *Les agglomérations urbaines sont celles qui comptent 3 000 habitants agglomérés et au-dessus.* »

- « *agglomérations urbaines* » de plus de 3 000 habitants agglomérés,
- « *agglomérations rurales* » incluant la totalité des petites villes, villages et hameaux,
- « *en dehors des agglomérations* ».

Le tableau, reproduit en annexe, permettait aux préfets de contrôler eux-mêmes les classements des accidents selon les catégories d'*auteur, lieux, gravité* et *qualité des victimes*.

Enfin, chaque accident devait faire l'objet d'un « compte-rendu », dont la forme n'est pas spécifiée par la circulaire²⁰⁷. Ces comptes rendus ont permis à la Commission de vérifier le classement, par chaque préfecture, des accidents selon le « tableau » annexé à la circulaire.

En outre, la Commission a pu tirer de ces compte-rendus la « *cause de l'accident* » qu'elle n'avait pas cru pouvoir demander à chaque préfet.

Le cadre de l'enquête de 1903.

Pour commencer, indiquons quelques éléments de population du recensement de 1901²⁰⁸ :

- la France compte 38 961 945 habitants,
 - o dont 3 669 930 dans la Seine (2 714 086 à Paris, 955 844 en banlieue),
 - o et 35 292 015 hors de la Seine ;
- le recensement décompte 15 957 000 habitants dans les communes ayant plus de 2 000 habitants agglomérés au chef lieu, dont 12 280 000 hors de la Seine. On peut donc estimer la population des « *agglomérations urbaines* » au sens de l'enquête (plus de 3 000 habitants) à plus de 11 000 000 hors de la Seine ; le rapport estime le nombre de ces agglomérations à « *700 sur 36 000 communes* »
- les « *agglomérations rurales* » définies par l'enquête comprenant les villages de moins de 3 000 habitants jusqu'aux hameaux (« *groupes d'habitations situées en bordure d'une voie de communication* ») comptent donc la grande majorité des 24 millions d'habitants restants, sans qu'il soit possible de préciser la part de celles-ci et des fermes isolées.

Rappelons que, en 1903, le parc de véhicules à traction animale dépasse 6 millions, dont 1 600 000 destinées au transport de personnes, et que le cheptel des animaux de traction compte environ 3 000 000 chevaux, 200 000 mulets et 360 000 ânes, sans compter les bœufs de travail.

Félicien Hennequin estime le parc automobile en France à « *13 000 au maximum*²⁰⁹ ». En fait, c'est une évaluation beaucoup trop faible.

D'abord, en se basant sur les valeurs du parc « *imposé à l'impôt direct* » hors de la Seine, soit 10 237 automobiles au 1^{er} janvier 1903 et 13 439 au 1^{er} janvier 1904, une interpolation au

Par agglomérations rurale, on devra entendre non seulement le chef-lieu communal, mais aussi les groupes d'habitations dépendants de la commune et situés en bordure d'une voie de communication. On classerait "en dehors des agglomérations" les accidents survenus soit en rase campagne, soit aux abords d'une ou deux maisons isolées, en indiquant toutefois, dans ce dernier cas, cette circonstance particulière. »

²⁰⁷ La Circulaire demande aux préfets de recueillir les « *procès-verbaux des brigades* » de gendarmerie, ainsi que les « *constatations effectuées* » pour l'enquête par les gardes-champêtres et cantonniers sur « *tous les accidents de personnes qui n'auraient pas donné lieu à l'intervention de la gendarmerie* ».

²⁰⁸ *Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, 72ème vol. nouvelle série n°14, INSEE.

²⁰⁹ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, op. cit., page 12. La formulation est un peu ambiguë : on pourrait à la rigueur comprendre que le chiffre de 13 000 concerne la France sans la Seine.

20 septembre, date médiane de l'enquête, donne le parc suivant hors de la Seine :

$$(10\,237 + (13\,493 - 10\,237) \times (264/365)) = 12\,592.$$

De plus, Hennequin ne tient pas compte des « *véhicules non imposables à l'impôt direct* » (automobiles publiques, véhicules des administrations ou destinés uniquement au transport de marchandises), ni d'une sous-déclaration inévitable (voir des éléments détaillés plus loin).

On proposera donc les chiffres plus réalistes de 14 000 automobiles hors de la Seine et de 4 000 dans la Seine, soit 18 000 à la date moyenne de l'enquête.

Le parc des motocycles est plus important : 17 000 hors de la Seine et 6 000 dans la Seine, sur la base des statistiques fiscales et d'une sous-déclaration de l'ordre de 5 %.

Le nombre des vélocipèdes imposés dépasse le million, et celui des « *individus qui pédalent* » était estimé à 750 000 par *Le Vélo* du 31 décembre 1900.

Le réseau de voies carrossables compte, en 1900, 38 200 km de routes nationales, 13 030 km de routes départementales et 534 000 km de chemins vicinaux, dont 172 300 km de grande communication, 76 000 km d'intérêt commun et 285 700 ordinaires.

Un dernier point caractérise le cadre géographique du *Rapport*, c'est que le département de la Seine est totalement exclu de ses analyses. Le *Rapport* fournit simplement en annexe le tableau résumé des 575 accidents (ayant fait 649 victimes) survenus dans la Seine (soit 18 % du total, 3 155), à côté de celui des 2 580 accidents recensés pour le reste de la France.

Il paraît pour le moins étonnant, dans une enquête qui visait, selon sa *Circulaire*, à « *obtenir des données plus précises sur la fréquence et la gravité comparatives des accidents de personnes occasionnées par les véhicules à traction animale et à traction mécanique* », d'avoir écarté la Seine, qui comptait alors 20 % des automobiles et des motocycles²¹⁰. En effet, rien n'interdisait d'analyser à part le cas de la Seine, comme Hennequin le fit plus tard dans son *Rapport sur l'automobilisme* de 1905.

Pour notre part, nous verrions deux raisons à cette exclusion.

Il s'agissait peut-être de ménager les susceptibilités entre le ministère de l'intérieur et le Conseil municipal de Paris qui commençait à se pencher sur le sujet²¹¹.

Mais, surtout, les données de l'enquête étaient en complet désaccord avec les statistiques parisiennes sur le dénombrement des blessés. En effet, les 575 accidents et 649 victimes de l'enquête correspondraient à 4 870 victimes annuelles pour la Seine, alors que le préfet de la Seine décomptait selon une « *statistique ordinaire* » 13 258 blessés dans Paris seul en 1902 et 14 401 en 1903²¹². Il y avait manifestement une énorme différence entre la définition des blessés dans l'enquête et celle des « *statistiques ordinaires* » de la préfecture de la Seine.

²¹⁰ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, op. cit., page 9. La raison invoquée paraît spécieuse : « *pour le motif qu'en raison de l'importance de la population des communes de ce département, la presque totalité des accidents se rangeait dans les agglomérations urbaines et qu'il résultait une véritable altération des données d'ensemble.* »

²¹¹ Les premiers textes consacrés au sujet dans les rapports et documents du Conseil municipal de Paris sont :

- Paul Escudier, *Rapport sur la circulation des véhicules automobiles dans la Ville de Paris et les communes du ressort*, BMO Rapp. Doc., n°142, 1903 ;
- Louis Achille, *Rapport sur la circulation parisienne*, BMO Rapp. Doc., rapport n°111, 14 décembre 1904. Louis Achille, rapporteur du budget de la préfecture de Police, est un peu son porte-parole.

La majorité au Conseil de Paris, de droite de 1900 à 1904, est dans l'opposition au gouvernement Combes.

²¹² Émile Massard, *Rapport au Conseil de Paris sur la circulation*, n°17, 30 mai 1910, pages 66-67, in BMO 1910.

Valeur statistique de l'enquête.

Pour apprécier l'intérêt de cette enquête, il nous faut préciser sa « valeur statistique ». Elle très inégale selon les catégories considérées, soit du fait de leur médiocre définition, soit du fait de la faiblesse des effectifs, recensés dans le tableau ci-après.

Tableau 14. Nombre d'accidents et de victimes recensés durant les 45 jours de l'enquête.

	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total
Total hors de la Seine	2 580	197	861	1 977	3 035
dont traction animale		157	530	959	1 646
dont traction mécanique		40	331	1 018	1 389
Total dans la Seine	575	18	103	528	649

Hennequin reconnaît diverses imperfections de l'enquête :

- le décompte des accidents n'est certainement pas exhaustif ;
- 81 accidents dans 2 départements, transmis trop tard, n'ont pas été pris en compte dans le *Rapport* ;
- le choix du véhicule « auteur » de l'accident peut être arbitraire ;
- le trafic est mal connu : « *on ignore, et on pourrait bien difficilement connaître, le nombre de véhicules ayant fréquenté les voies publiques, urbaines ou rurales, pendant toute la durée de l'enquête.*²¹³ ».

On a vu que Hennequin avait mis beaucoup d'application à justifier la validité du recensement des blessés²¹⁴. Or, le relevé initial des accidents concernant les « tramways mécaniques » pour la Seine nous est parvenu *in extenso*²¹⁵. Il diffère très notablement de celui annexé au *Rapport* page 56 (voir l'*Annexe B, Illustration 129*) :

- tués : 5 dans les deux tableaux ;
- blessés graves : 31 dans le tableau primitif contre 22 dans le *Rapport* ;
- blessés légers : 153 dans le tableau primitif contre 79 dans le *Rapport*.

On retrouve ici la discordance signalée ci-dessus entre les données de l'enquête et les statistiques habituelles de blessés dans la Seine qui donnent des chiffres presque doubles.

Il est probable que la plupart des départements ne tenaient aucune statistique « ordinaire » de blessés auparavant, et ont grossièrement sous-estimé leur nombre sans se poser de questions, contrairement à la Seine. D'où la rectification drastique des données pour la Seine à laquelle s'est livré Hennequin, et son embarras à commenter les résultats ainsi diminués.

²¹³ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, op. cit.*, page 11.

²¹⁴ *Ibidem*, pages 4 à 7.

²¹⁵ ADP, D8S2 1. Le tableau sépare les tramways à « traction mécanique » et à « traction animale ». Il est détaillé, avec les descriptions de chaque accident. L'un d'eux, relaté ainsi : « *Coup de feu tiré sur le conducteur arrière* », pourrait être exclu.

Nombre de victimes des accidents de tramway		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total
Traction mécanique	Agglomérations urbaines	5	31	149	185
	Agglomérations rurales			1	1
	Hors agglomération			3	3
	Total traction mécanique	5	31	153	189
Traction animale	Agglomérations urbaines		1	16	17

Nota. Le tableau original sépare les victimes par catégories : conducteurs, personnes transportées, piétons, et passagers d'autres véhicules. Nous n'avons pas reproduit ces détails ici.

Au vu de ces éléments de preuve, on peut affirmer que l'enquête de 1903 présente des biais massifs minimisant le nombre (et la gravité ?) des blessés sur l'ensemble du territoire, comme le prouvent les chiffres de la Seine, diminués par cohérence.

Une importante variation de l'importance des « biais » selon les catégories d'auteurs de l'accident et selon les lieux paraît très probable.

D'abord, en partant de l'exemple de la Seine, on peut penser que le recensement des blessés en rase campagne et les « agglomérations rurales », loin des forces de police et des administrations, est moins complet qu'en ville. Le moindre accrochage, même matériel, à Paris ou dans une grande ville, provoque immédiatement l'attroupement des badauds, un embouteillage et l'arrivée des sergents de ville. Sur les routes peu fréquentées du XIX^{ème} siècle, le blessé léger ne va certes pas attendre la Gendarmerie pour faire dresser un constat, pas plus que les habitants du crû pour porter secours à un blessé grave.

Il est vraisemblable aussi que l'enquête de 1903 minimise encore plus le nombre et la gravité des blessés de la traction animale, qui constituaient 50,1 % des effectifs recensés, que le nombre de blessés des autres accidents. En effet, la *Circulaire* incitait implicitement les enquêteurs (policiers urbains, gendarmes, gardes champêtres et cantonniers) à se focaliser sur les *accidents des véhicules à traction mécanique*.

Parmi ceux-ci, les plus nombreux sont ceux imputés aux *vélocipèdes sans moteur* qui comptent près d'un quart du total des blessés recensés contre 6,1 % des tués. Cette abondance de blessés doit relever de la même attention prioritaire accordée à la *traction mécanique*.

Le problème de l'interprétation par les enquêteurs des mêmes définitions des blessés, selon les pays et même les départements, est d'ailleurs toujours d'actualité. Elle interdit toute comparaison entre périodes et pays différents²¹⁶.

Près d'un quart du *Rapport* consacré à des considérations sur les blessés est donc sans réel fondement statistique du fait de l'arbitraire des données sur les blessés :

- analyses de « *gravité* », par des calculs de pourcentage de chacune des trois catégories de victimes par rapport au total des victimes,
- « *analyses comparatives des répartitions entre les diverses catégories de victimes* » par lieux ou par type de véhicules auteurs de l'accident.

Toutefois, les « *répartitions internes à chaque catégorie de blessés* » du *Rapport*, selon les lieux ou les types de véhicules, offrant quelque intérêt, nous en présenterons quelques-unes ci-dessous.

Nous nous attacherons donc, sauf exception, aux analyses de répartition des « *tués* » selon les diverses catégories, auteurs, lieux, causes, etc. Hennequin indique qu'on décompte à l'époque les accidents « *ayant entraîné une mort immédiate*²¹⁷ » ; mais rien ne dit que ce fut bien la pratique réelle des enquêteurs. Il paraît prudent de supposer que les victimes furent décomptés comme tués dès lors qu'elles étaient mortes durant la journée suivant l'accident.

Les effets de la variabilité aléatoire sur le faible effectif de 197 *tués* recensés hors de la

²¹⁶ Le problème de la fixation de « *définitions robustes* » pour les deux catégories de blessés est pratiquement insoluble. Il n'est toujours pas réglé en l'an 2000 pour la France même, sans parler d'une définition internationale permettant les comparaisons de ces catégories entre pays. Voir à ce sujet le *Chapitre 12* et Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, 196 pages, La Documentation française, juin 2003 (notamment le chapitre 4).

²¹⁷ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, op. cit., page 53.

Seine sont déjà non négligeables (le total des « accidents mortels » n'est pas indiqué). Dès que l'on s'intéresse à des sous-populations de cet ensemble, la variabilité aléatoire peut devenir extrêmement forte.

La vision des accidents de la circulation « à traction animale », avec un effectif décompté de 157 tués, 499 blessés graves et 928 blessés légers, apparaît comme la plus précise.

Pour les autres modes, les effectifs globaux des tués sont tellement faibles (13, 12, 11 et 4 respectivement pour l'automobile, la bicyclette, le tramway et le *vélocipède à moteur*, que les décompositions sont sans signification. On se rabattra, dans ce cas, sur les « blessés » avec les précautions indiquées ci-dessus.

Le choix des dates d'enquête a été contraint par l'urgence, mais Hennequin estime que « l'époque imposée par les circonstances doit être considérée comme une des meilleures, malgré la brièveté relative du temps de jour.²¹⁸ »

La question du passage des 45 jours de l'enquête à l'année entière est difficile. Le *Rapport* évalue le nombre d'accidents sur l'année entière entre « 22 000 à 23 000 » pour la France, ou « 20 000 pour les départements sans la Seine », pour 3 155 accidents recensés lors de l'enquête dont 2 580 hors de la Seine²¹⁹. Ces trois évaluations correspondent à un coefficient multiplicateur pour passer des 45 jours de l'enquête à l'année entière de 6,97 et 7,29 et 7,75 respectivement.

Il nous a paru plus parlant de présenter les résultats détaillés des tableaux « en valeur annuelle ». Comme, nous l'avons dit, l'enquête vaut surtout par le tableau des accidents de la circulation à traction animale, nous avons utilisé sa répartition trimestrielle connue d'après les anciens recensements sur les routes nationales, ce qui nous amène à un « coefficient multiplicateur de 7,50 », supérieur à la moyenne des trois évaluations du *Rapport*.

On prendra ce coefficient de 7,50, probablement encore sous évalué, notamment du fait de la non-prise en compte des 81 accidents parvenus trop tard²²⁰.

Hennequin tente aussi des évaluations comparées des parcours des voitures à traction animale et des automobiles, qui sont totalement irréalistes²²¹ et que nous ne commenterons

²¹⁸ *Ibidem*, page 8. Hennequin l'argumente ainsi :

« Si, en effet les mois de septembre et d'octobre ne comptent pas parmi ceux où se produit le maximum d'activité automobiliste, on se trouve cependant encore dans une période où la circulation des véhicules à traction mécanique est considérable et où, d'autre part, la circulation des autres véhicules commence à atteindre son plus haut degré d'activité, ainsi qu'il résulte des statistiques dressées par le ministère des Travaux publics.

On sait que ce ministère procède de temps à autre, tous les cinq ou six ans, au recensement de la circulation sur les routes nationales. Or, ce recensement, qui donnait encore en 1888 les résultats des comptages par trimestre, indique que le nombre quotidien moyen de colliers attelés aux voitures de toute nature est, pour la circulation brute ou réduite, sensiblement plus élevé durant les troisième et quatrième trimestre que durant les autres. »

²¹⁹ *Ibidem*, pages 9 et 10. Pour cerner ce coefficient, l'auteur mentionne avoir utilisé les comptages de trafic par trimestre de 1888 et tenu « compte de ce fait que l'enquête n'a certainement pas relevé tous les accidents survenus durant la période considérée. »

²²⁰ On l'utilisera, faute de mieux, pour les bicyclettes et tramways, et aussi pour les automobiles et vélocipèdes à moteur, malgré la croissance très vive de leurs parcs sur l'année 1903 (+ 25 %) ; il s'agira pour ces derniers d'une « année 1903 ramenée à la période du 1 septembre au 15 octobre ».

²²¹ *Ibidem*, page 14. « On ne s'écarterait pas beaucoup de la réalité, semble-t-il, en attribuant au cheval attelé un parcours moyen journalier de 20 kilomètres et de 80 à 100 kilomètres à l'automobile. » Cela conduirait à un parcours annuel de 30 000 à 36 500 km pour les automobiles !

Compte-tenu de ce que nous savons des parcours depuis les années 1950, il est vraisemblable que le parcours annuel d'une automobile vers 1903 était plutôt de l'ordre de 5 000 à 7 000 kilomètres par an. Dans le *Rapport sur*

pas. Par contre, il renonce à donner des évaluations concernant les trafics selon les « lieux » définis par la *Circulaire* (agglomérations urbaines ou rurales, rase campagne) ; nous aussi...

II-2 PRESENTATION GENERALE DES ACCIDENTS.

Le *Rapport* présente plus d'une trentaine de tableaux croisant les diverses données. Il serait totalement vain d'essayer de rendre compte de façon exhaustive de ces analyses. Nous présenterons donc quelques tableaux synthétiques suivis d'un bref commentaire, où la partie la plus importante est celle qui concerne la circulation à traction animale. Sauf dans les tableaux 16 et 21 ci-dessous, on ne donnera que des nombres annuels estimés par application d'un facteur 7,5 aux résultats de l'enquête. L'ordre adopté est celui du *Rapport*.

Les « accidents ».

Hennequin ne distingue pas les accidents mortels et non mortels selon la pratique moderne, et mène donc ses analyses sur l'ensemble des accidents corporels (pages 9 à 14).

Compte-tenu des très fortes réserves que nous avons exposées sur la valeur des données sur les blessés, nous ne nous attarderons pas à commenter ses longues réflexions sur les accidents.

Les « victimes », selon les « véhicules auteurs d'accident ».

Le tableau suivant présente la répartition des victimes par type de « véhicule auteur de l'accident ». Les piétons – pourtant des « auteurs » potentiels – sont exclus du classement.

Tableau 15. Nombre de victimes sur l'enquête (45 jours) et annuel selon la « gravité » des atteintes et les catégories de véhicules auteurs d'accidents (France sans la Seine).

	Tués			Blessés graves		Blessés légers		Total
	45 jours	année	%	année	%	année	%	année
<i>Tr. animale personnes</i>	44	330		1 575		4 088		5 993
<i>Tr. animale marchandise</i>	113	848		2 168		2 835		5 850
Total traction animale	157	1 178	79,7%	3 743	58,0%	6 923	46,7%	11 843
Automobile	13	98	6,6%	593	9,2%	1 913	12,9%	2 603
Vélocipèdes à moteur	4	30	2,0%	285	4,4%	795	5,4%	1 110
Vélocipèdes	12	90	6,1%	1 328	20,6%	4 088	27,6%	5 505
Tramways	11	83	5,6%	278	4,3%	840	5,7%	1 200
Cavaliers	0	0	0,0%	233	3,6%	270	1,8%	503
Total général	197	1 478	100%	6 458	100%	14 828	100%	22 763
<i>Total trafic traditionnel</i>	180	1 350	91,3%	5 580	86,4%	12 120	81,7%	19 050

Le total annuel des « morts immédiates » reconstitué d'après l'enquête, soit 1 478 hors de la Seine plus 135 dans la Seine paraît un peu plus élevé que celui des « statistiques judiciaires » citées par Hennequin (voir ci-dessus), mais reste cohérent avec ce dernier²²².

Les effectifs des tués de l'enquête sont très petits pour les modes autres que la traction animale, ce qui pose la question de leur médiocre valeur statistique, comme on l'a vu.

l'évolution automobiliste de 1899 à 1905, publié par Hennequin en 1905, celui-ci fournit une nouvelle évaluation plus réaliste des parcours des automobiles, de 7 300 km/an (20 kilomètres exactement par jour).

²²² Il ne faut pas oublier que la statistique judiciaire est certainement sous-évaluée.

Malgré les réserves sur la définition des blessés, nous les avons aussi présentés. Pour les blessés, la *traction mécanique* représenterait 47,5 % du total des victimes. Mais, plus de la moitié des blessés de cette catégorie est imputable aux *vélocipèdes sans moteur*, ce qui dénote sans doute un biais massif les privilégiant, comme on l'a vu.

Le « *trafic traditionnel* » des véhicules hippomobiles, des tramways et de la bicyclette représente 1 350 tués sur 1 478, soit 91,3 % du total. L'automobile et les motocycles restent donc très minoritaires.

On remarquera dans ce tableau la ligne : « *Total traction animale* ». Elle rappelle la préoccupation constante du *Rapport* d'opposer « *traction animale* » et « *traction mécanique* » (tramways, automobiles, vélocipèdes à moteur) malgré l'hétérogénéité de ce dernier ensemble. La traction animale représente 79,9 % des tués, 58 % des blessés graves et 46,7 % des blessés légers (avec un biais très probable minimisant les blessés des deux catégories).

L'automobile et la motocyclette représentent 8,6 % du total des tués, le tramway (mécanique) et la bicyclette 11,7 %, soit 20,3 % pour l'ensemble de la traction mécanique.

Les « victimes », selon les « lieux ».

Le tableau suivant présente la répartition des *victimes* selon les « lieux ». Nous avons détaillé les *tués* par *catégories d'auteurs de l'accident*, et réparti la totalité des *blessés*.

Tableau 16. Nombre annuel de « tués » par « catégories d'auteurs de l'accident » et de « blessés » selon les « lieux » (Seine, France sans la Seine, France entière).

	France sans la Seine				Seine	France entière
	Agglomération urbaine	Agglomération rurale	Hors agglomération	Total		
Traction animale *	165	263	750	1 178	82	1 260*
<i>Traction animale %</i>	<i>14,0%</i>	<i>22,3%</i>	<i>63,7%</i>	<i>100%</i>		
Vélocipèdes	8	15	68	90		90
Tramways	30	23	30	82	38	120
Automobiles	8	15	75	98	15	113
Vélocipèdes à moteur	0	15	15	30		30
Total tués	210	330	938	1 478	135	1 613
<i>Total tués en %</i>	<i>14,2%</i>	<i>22,3%</i>	<i>63,5%</i>	<i>100%</i>		
Blessés (total) an	6 079	6 173	9 033	21 285	4 733	26 018
<i>Blessés en %</i>	<i>28,6%</i>	<i>29,0%</i>	<i>42,4%</i>	<i>100%</i>		

* Voir un détail entre trafics de marchandises et de personnes dans le tableau 21.

Le fait frappant est la forte prédominance des tués *hors agglomération*, 63,5% et en *agglomérations rurales* 22,3%, et leur petit nombre en *agglomérations urbaines*, 14,2%. On retrouve ici une répartition très proche de la situation en 2000. Le danger réside donc en rase campagne et dans les agglomérations rurales (moins de 3 000 habitants agglomérés).

Les répartitions des tués selon les trois *lieux* ne sont pas sensiblement différentes pour les divers types de véhicules, sauf pour les « *tramways* » (comprenant des chemins de fer sur route) plus présents en agglomérations urbaines. Le *Rapport* dissèque les très légères

différences de répartition de façon prolix (et finalement peu concluante). Par contre, il semble trouver comme allant de soi que les agglomérations urbaines soient moins représentées ; le sentiment que la France est majoritairement « rurale » est ici très présent.

Comme on pouvait s’y attendre, la répartition globale des blessés fait une part plus importante aux agglomérations urbaines que pour les tués. Il est difficile de faire le départ entre la plus faible dangerosité de la circulation urbaine (les vitesses y sont moindres) et une sous-estimation des blessés en environnement rural.

En détaillant les blessés, on constaterait que les « *agglomérations urbaines* » (plus de 3 000 habitants agglomérés, 700 communes) sont très minoritaires, avec 23,9 % des blessés graves et 30,8 % des blessés légers. La prédominance de la rase campagne, avec 45,3 % des blessés graves et 41,6 % des blessés légers, et des très petites villes, villages et hameaux, avec 30,8 % des blessés graves et 27,7 % des blessés légers reste donc forte.

La « qualité des victimes ».

Le tableau suivant donne le nombre annuel et la répartition des tués selon la « *qualité des victimes* », c’est à dire leur position dans l’accident. L’effectif des tués recensés pour les victimes dues aux véhicules à traction animale est de 157. Il est suffisamment élevé pour être utilisé sans trop d’incertitude. Par contre, les très faibles effectifs recensés dans chacune des autres catégories, 13 au maximum (pour l’automobile), ne donnent que des ordres de grandeur, du fait de la grande incertitude due à la variabilité statistique aléatoire.

Tableau 17. Nombre annuel de tués selon la « *qualité des victimes* » et les catégories de véhicules auteurs d’accidents (France sans la Seine).

	Conducteurs		Passagers		Public piétons		Public dans autre véhicule		Total	
	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%	Nb.	%
<i>Tr animale personnes</i>	210	14,2%	83	5,6%	38	2,5%			330	22,3%
<i>Tr animale marchandise</i>	555	37,6%	90	6,1%	180	12,2%	23	1,5%	848	57,3%
Traction animale total	765	51,8%	173	11,7%	218	14,7%	23	1,5%	1178	79,7%
Automobiles	30	2,0%	23	1,5%	15	1,0%	30	2,0%	98	6,6%
Vélocipèdes à moteur	30	2,0%							30	2,0%
Vélocipèdes	75	5,1%			15	1,0%			90	6,1%
Tramways					68	4,6%	15	1,0%	83	5,6%
Cavaliers ²²³									0	
Total colonne	900	60,9%	195	13,2%	315	21,3%	68	4,6%	1478	100%

Les occupants des véhicules représentent 74,1 % des tués, et les piétons 21,3 %.

La colonne du tableau intitulée « *public dans un autre véhicule* » (dénommée chez Hennequin « *public non piéton* ») regroupe les occupants des véhicules « *non auteurs* » de l’accident ; elle est extrêmement minoritaire, 4,6 % du total.

L’accident de la circulation traditionnelle est presque toujours un « accident à un seul véhicule », avec ou sans piéton.

Le transport de marchandises à traction animale est beaucoup plus accidentogène en valeur

²²³ Il n’y a aucun cavalier tué recensé dans l’enquête. Il y a certainement ici un biais non négligeable. Peut-être les enquêteurs ont-ils estimé que les accidents de cavaliers ne relevaient pas de la « *circulation* »

absolue que celui de personnes, avec plus du double de tués et près du double de blessés graves. On fera ci-dessous une comparaison de la dangerosité de ces deux catégories en valeur relative.

La vulnérabilité des conducteurs de véhicules de transport de marchandise paraissait aux contemporains un caractère fondamental de la circulation, que le *Rapport* commente ainsi :

« Nul n'ignore, en effet, les risques professionnels du charretier, le danger que lui font courir les chevaux auprès desquels il se tient sans cesse ou doit se tenir, et la conduite du lourd véhicule qu'il dirige. »

La proportion élevée des conducteurs victimes de cette catégorie s'explique donc, dans une certaine mesure par les conditions inhérentes à l'exercice du métier, mais pas entièrement. Il y a un autre facteur, qui exerce sans doute une réelle influence sur cette proportion, nous voulons parler de l'imprudence dont ces conducteurs sont coutumiers, principalement sur les routes, imprudence qui présente le double inconvénient de les atteindre d'abord, et souvent aussi de rendre la circulation plus difficile et plus dangereuse. ²²⁴ »

Le tableau ci-dessous permet de constater que les répartitions des accidents à l'intérieur de chaque catégorie de véhicules auteurs sont assez variables. Toutefois, on notera que la nouveauté caractéristique de l'automobile est d'être plus dangereuse « relativement » pour les « autres véhicules », alors qu'elle a une dangerosité pour les piétons analogue à celle des véhicules à traction animale. C'est là un effet très spécifique de la vitesse (commun avec les tramways).

Tableau 18. Répartition des tués selon la « *qualité des victimes* » pour chaque catégorie de véhicules auteurs d'accidents (France sans la Seine).

	Conducteurs	Passagers	Public piétons	Dans autre véhicule	Total
<i>Tr animale personnes</i>	63,6%	25,0%	11,4%	0,0%	100%
<i>Tr animale marchandise</i>	65,5%	10,6%	21,2%	2,7%	100%
Automobiles	30,8%	23,1%	15,4%	30,8%	100%
Vélocipèdes à moteur	100%				100%
Vélocipèdes	83,3%		16,7%		100%
Tramways			81,8%	18,2%	100%
Total	60,9%	13,2%	21,3%	4,6%	100%

Les « causes générales des accidents ».

Les accidents sont classés selon leur « *causes* », d'après les procès-verbaux et rapports transmis par les préfets ; seuls 2 071 ont pu l'être sur 2 580. Le tableau suivant donne les effectifs globaux et la décomposition en pourcentage des accidents interne à chaque catégorie d'auteur²²⁵.

Hennequin décrit « *les difficultés particulières que présente très souvent la détermination de la cause d'un accident, bien connues [de] nos collègues pratiquant des expertises*²²⁶ », qui

²²⁴ F. Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, op. cit.*, pages 24 et 25. Le membre de phrase que nous avons souligné témoigne du sentiment de fatalité devant la dangerosité du cheval.

²²⁵ *Ibidem*, source du tableau page 34. Par souci de lisibilité nous ne donnons que des pourcentages. Les effectifs sont très faibles, ce qui implique beaucoup d'incertitude sur les pourcentages calculés surtout pour les plus petits.

²²⁶ *Ibidem*, page 33.

n'est autre que la « *multicausalité* » de l'accidentologie moderne. Un des exemples qu'il donne sur le choix de la « *cause* » illustre la priorité quasi absolue qu'il accorde, dans son analyse, aux autres causes que la « *voirie* » ou la « *rupture d'organe* ».

« L'essieu ou le ressort d'une voiture s'est brisé au passage sur un caniveau ou dans une ornière profonde ; à quelle cause conviendra-t-il de rapporter l'accident de personnes qui en est résulté ? Sans la rupture de ces organes, personne sans doute n'eût été tué ni blessé, mais cette rupture ne sera, dans certains cas, qu'une cause indirecte de l'accident et non la cause première. Celle-ci résidera souvent dans l'imprudence du conducteur, lequel aura franchi le caniveau en vitesse, ou dans son inattention, s'il pouvait éviter la fondrière du chemin. »²²⁷

La liste des « *causes* » retenue comprend 15 items, et les accidents se répartissent selon le tableau ci-dessous.

Tableau 19. Répartition des « *causes d'accidents* » selon les types de véhicules auteurs d'accidents, en pourcentage des accidents dans chaque catégorie (France sans la Seine).

	Traction animale	Automobiles motocycles	Tramways	Bicyclettes	Total
1 Animaux employés à la traction	32,6%				18,8%
2 Imprudence du conducteur	18,2%	12,6%	4,7%	5,0%	13,4%
3 Incapacité du conducteur	5,4%	10,3%	1,9%	10,1%	6,4%
4 Imprudence du piéton, etc.	16,1%	22,4%	59,8%	23,6%	21,1%
5 Collisions	5,8%	12,6%	31,8%	13,2%	9,8%
6 Vitesse	3,8%	22,0%	0,9%	14,2%	8,3%
7 Chutes accidentelles	6,8%			13,3%	7,5%
8 Obstacles imprévus	6,9%	1,9%		9,7%	6,8%
9 Rupture d'organes, etc.	1,9%	13,1%	0,9%	3,2%	3,4%
10 Défaut d'éclairage	0,9%			2,7%	1,3%
11 Défaut d'avertissement		1,4%		2,5%	0,9%
12 Dérapage	0,1%	1,9%		3,1%	1,0%
13 Mauvaise voirie	1,7%	0,5%		0,2%	1,1%
14 Maladies subites				1,1%	0,3%
15 Explosions		0,9%			0,1%
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Effectifs des accidents utilisés	1 195	214	107	555	2 071

Cette grille²²⁸ nous renseigne de façon très intéressante sur l'appréhension de

²²⁷ *Ibidem*, page 33.

²²⁸ *Ibidem*, pages 33 et 34, Le Rapport explicite ainsi les 15 rubriques (les soulignements sont d'origine) :

« La plupart du temps, les accidents proviennent des causes ci-après :

1° Des animaux employés à la traction. Des animaux de cette catégorie, qui s'emportent sans motif, ou pour une cause indéterminée, ou par frayeur subite provoquée par des véhicules, par des objets, des bruits, etc. ; qui font des écarts imprévus, qui s'arrêtent ou partent brusquement, ou s'abattent ; qui sont rétifs ou ombrageux ;

2° De l'imprudence du conducteur qui conduit d'une façon téméraire, ou avec imprévoyance ; qui ne ralentit pas aux croisements, ou aux tournants des voies publiques, qui dort sur sa voiture ou monte sur son véhicule en marche et redescend de même, etc. ;

3° De l'incapacité du conducteur qui ne sait pas conduire, qui conduit avec négligence, ou sans adresse, qui n'a pas le sens de la route ;

4° De l'imprudence, du défaut de jugement, ou du mauvais vouloir du piéton. Trop souvent, le piéton marche au

l'accidentologie à l'époque. Précisons le sens de quelques termes vieillis : les « *explosions* » sont un vestige du temps de la machine à vapeur ; le terme « *collision*²²⁹ » signifie l'impossibilité de déterminer la cause d'un accident à 2 véhicules (ou plus) ; quant aux « *maladies subites* », ne frappant d'ailleurs que les cyclistes, elles sont restées mystérieuses pour nous.

Le commentaire final de Hennequin sur les « *causes d'accidents* », extrêmement court et très factuel, n'est pas sans traduire une certaine perplexité sur les résultats de cette analyse²³⁰.

Le « *piéton* » apparaît en tête dans l'examen des « *causes* », alors qu'il était le grand absent de la liste des « *auteurs d'accidents* ». En effet, un triple refoulement semble frapper la responsabilité du piéton.

La catégorisation initiale « *par véhicules auteurs de l'accident* » revenait à considérer que le piéton n'était jamais « *auteur* » dans l'accident.

Mais, dans la recherche des « *causes* », Hennequin a bien été obligé de constater que « *l'imprudence des piétons* » était la première cause d'accidents, avec 21,1 % du total (16,1 % des accidents de traction animale, 22,4 % de ceux d'automobile et motocyclettes, 59,8 % de ceux de tramways et 23,6 % de ceux de bicyclettes).

Une sorte de retour du refoulé amène Hennequin, après avoir constaté « *le chiffre élevé des piétons dont l'imprudence [...] aurait produit l'accident*²³¹ », à proposer après coup de diminuer d'un tiers « *ce chiffre, suivant nous, vraisemblablement excessif* » (sauf pour les tramways). Il va même jusqu'à refaire son tableau avec des chiffres corrigés, répartissant arbitrairement un tiers des cas initialement imputés aux piétons dans les catégories « *imprudence du conducteur* » et « *incapacité du conducteur* », ceci par moitiés.

milieu de la chaussée, ou la traverse intempestivement, ou avec hésitation ou maladresse, ou ne se range qu'à la dernière extrémité et parfois trop tard et en maugréant. Le piéton sourd, ou en état d'ébriété, n'est pas rare.

5° *Des collisions entre véhicules de toutes sortes ; collisions inévitables, suivant des circonstances particulières, ou dont les causes n'ont pu être découvertes, ou dont la responsabilité n'incombe pas nettement à l'un plutôt qu'à l'autre ;*

6° *De la vitesse. Il s'agit ici des excès absolus ou relatifs de vitesse, ayant occasionné des accidents de personnes ;*

7° *De chutes accidentelles de conducteurs, ou de personnes transportées, sans cause caractérisée ou appréciable ;*

8° *D'obstacles imprévus et de dépôts de matériaux sur le bord des chaussées (cette dernière cause infime dans l'espèce). Nous comprenons dans les obstacles imprévus les enfants ou autres personnes qui surgissent tout à coup sur la route, les animaux, notamment : les chiens, les chats, les animaux de basse-cour..., les matériaux qui tombent des véhicules, etc. ;*

9° *De la rupture d'organes des véhicules, ou de pièces de harnachement ; du mauvais état des véhicules, ou des avaries diverses qu'ils éprouvent ;*

11° *Du défaut d'avertissement et parfois aussi, quoique beaucoup plus rarement, de l'excès d'avertissement ;*

13° *Du mauvais état du chemin et du dépôt de matériaux sur la chaussée ; »*

Les énoncés des causes 10 (défaut d'éclairage), 12 (dérapage) et 14 et 15 du tableau ne sont pas détaillés.

²²⁹ Ce terme de « *collision* », étrange pour nous, a excité la verve de quelques auteurs qui y voient un substitut Belle Époque pour « *accident* ». Par exemple Guillaume Courty, *Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922*, in *Politix*, 10-11, 1990, pages 14-15. Si la « *collision* » apparaît, en effet, comme un objet juridique très investi à l'époque, c'est justement parce qu'elle désigne l'impossibilité de définir la responsabilité d'un accident. Signalons que cet article de G. Courty compte nombre d'autres erreurs de fait.

²³⁰ F. Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation, op. cit.*, page 36.

« *Nous nous bornerons à faire ressortir que les accidents proviennent : Pour la traction animale, et dans la proportion de 53 % environ, des animaux employés et de l'imprudence des conducteurs ; Pour les automobiles et vélocipèdes à moteur, et dans la proportion de plus d'un cinquième des excès de vitesse (21,9 %) ; Pour les vélocipèdes sans moteur, et dans la proportion de 56 % environ, de l'imprudence des piétons heurtés ou renversés par leur faute, de la vitesse, des chutes accidentelles et des collisions.* »

²³¹ *Ibidem*, page 34 et 35.

Un troisième retournement a enfin lieu lorsque « *l'imprudence des piétons* » disparaît à nouveau au sixième et dernier chapitre « *Causes des accidents d'automobiles*²³² », alors qu'elle représente 22 % des « *causes d'accidents* » pour les automobiles et motocycles.

Ces repentirs successifs nous semblent caractéristiques de l'extrême difficulté qu'il y a, à l'époque, à considérer le piéton autrement que comme une victime de la circulation à traction animale, de la bicyclette et des tramways.

La distinction entre « *imprudence du conducteur* » et « *incapacité du conducteur* » paraît artificielle. Hennequin en était conscient, car il va regrouper ces deux causes dans son chapitre 6 « *Causes des accidents d'automobiles* ». Il paraît intéressant de noter que l'ensemble de ces deux causes occupe un pourcentage à peu près identique dans chaque catégorie, sauf pour les tramways où il est faible.

La « *mauvaise voirie* » est très peu incriminée par le *Rapport* (1,1 % du total), bien que les routes de l'époque soient exécrables. L'administration est encore fort loin d'envisager de lancer un programme d'améliorations d'envergure.

Il en va de même pour la « *rupture d'organe* » (3,4 % du total) sur les véhicules d'alors (hippomobiles ou mécaniques) pourtant fort peu fiables.

LES « CAUSES DES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES »

Ce sixième et dernier chapitre du *Rapport* est en fait constitué de 81 descriptions en 3 à 15 lignes d'accidents ayant pour auteur une automobile, sur 241 recensés²³³, ainsi classées :

« *Nous répartirons ces types en huit catégories de causes, ainsi spécifiées : Incapacité et imprudence du conducteur ; Excès de vitesse ; Obstacles sur routes ; Avaries et ruptures d'organes du véhicule ; Frayeurs des chevaux ; Dérapages ; Collisions ; Divers.*²³⁴ »

Le département est indiqué pour chaque cas, ainsi que le « *lieu* » : agglomérations urbaines ou rurales, ou en dehors des agglomérations.

Comment présenter ici ces notices ? Combien de cas choisir ? Et lesquels ?

Tout l'univers de la route est convoqué devant nous : fiacres urbains et batteuses, tramways, automobiles et bicyclettes, voitures à bras, attelages de chevaux, mulets ou ânes (il manque les bœufs), troupeaux, gardiens de troupeaux et gardeuses d'oies, piétons sourds et chiens errants. On rencontre même (déjà) une femme automobiliste, faisant une « *fausse manœuvre* ».

Puisqu'il le faut, présentons un des cas, tiré au hasard²³⁵. Lequel hasard a été, pourrions nous-dire, cinématographique : on dirait un sketch de cinéma muet...

« *Une automobile, marchant à 25 km à l'heure, tamponne une voiture à bras conduite par un homme qui marchait à droite de la route. L'avant de l'automobile monte sur le derrière de la voiture et lui fait faire 25 mètres, avec le conducteur suspendu en l'air aux brancards ; puis, l'automobile vire à droite, brise la charrette, dont le*

²³² Voir page suivante les « 8 catégories de causes » des accidents d'automobiles dont les piétons sont exclus.

²³³ *Ibidem*, pages 36 à 52 ; le classement est indiqué page 36.

²³⁴ *Ibidem*, page 36, ; chapitre 6, pages 36 à 52.

²³⁵ *Ibidem*, page 37. Nous avons honnêtement utilisé une table de nombre au hasard pour ce choix.

conducteur est projeté à terre et tombe sur une haie. Conducteur de la charrette blessé. Trois personnes dans l'automobile, indemnes. (Saône-et-Loire. En dehors des agglomérations. Classé dans "Imprudence ou incapacité du conducteur"). »

Hennequin ne commente pas ces notices, mais conclut ce dernier chapitre ainsi :

« La lecture de ces descriptions de 81 accidents d'automobiles suffit pour donner une idée assez complète des risques de la circulation automobiliste, sans qu'il soit nécessaire d'y ajouter de plus amples commentaires.

C'est d'ailleurs à la Commission elle-même qu'il appartient de donner les interprétations que lui sembleraient comporter les accidents décrits et d'en dégager les renseignements utiles pour ses travaux.

Nous avons, quant à nous, rempli toute notre tâche en proposant une qualification qui implique la détermination de la cause bien ou mal appréciée et en procédant à l'exposé de l'accident, avec une impartialité absolue et le souci très vif de la ressemblance, dont il ne fut pas toujours aisé de saisir les éléments essentiels dans les procès-verbaux étudiés.²³⁶ »

On peut brièvement indiquer certains traits frappants de cet ensemble de 81 accidents :

- 19 cas mettent en cause l'effroi d'un animal de traction, dont 4 « sans autre cause » et 15 imputés à une autre « cause » : imprudence du conducteur de l'automobile, mauvaise réaction de sa part ou de celle du cocher face à la frayeur de l'animal, etc. ;
- 10 cas de fuite après l'accident sont recensés, dont 9 du conducteur d'une automobile et 1 du cocher d'une voiture hippomobile ;
- il y a 3 cas de conducteur sans permis, ou « faisant des essais pour obtenir un permis de conduire » (plus certains cas de fuite peut-être liés à l'absence de permis ?) ;
- 9 piétons sont concernés, dont 4 dans des accidents classés sous la rubrique « excès de vitesse » et 4 classés comme « obstacles sur la route » (sic)²³⁷.

II-3 LE DEPARTEMENT DE LA SEINE.

Le *Rapport* ne comporte qu'un tableau de données sur la Seine, sans analyse ni commentaire. Le tableau ci-dessous reproduit une partie de ces données sur 45 jours. Ramené à l'année 1903, le nombre de tués serait de 135, dont 120 pour la circulation traditionnelle.

Nous avons vu que le nombre de blessés recensés selon une procédure ordinaire était de 13 258 blessés dans Paris seul en 1902 et 14 401 en 1903²³⁸, et que Hennequin avait éliminé volontairement une partie des accidents de tramways recueillis dans l'enquête. Il est donc probable que les données initiales ont toutes été revues pour que les résultats soient cohérents avec ceux des agglomérations urbaines hors de la Seine, 210 tués pour 6 079 blessés en année pleine contre 135 tués pour 4 733 blessés dans la Seine. Notons que le nombre de tués de 135 calculé d'après l'enquête pour 1903 est très proche de celui des tués dans Paris selon Émile Massard en 1902 (122) et 1903 (134).

Nous ne commenterons pas plus ce tableau que ne le fit Hennequin lui-même.

²³⁶ *Ibidem*, page 52.

²³⁷ Le 9^{ème} est fauché sur le trottoir par une voiture ayant dérapé le long d'un rail de tramway.

²³⁸ Émile Massard, *Rapport au Conseil de Paris sur la circulation*, op. cit., pages 66-67.

Tableau 20. Les accidents et victimes dans la Seine durant les 45 jours de l'enquête de 1903.

	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total
Traction animale personnes	202	1 (7*)	32	186	219
Traction animale marchandises	164	10 (75*)	34	128	171
Automobiles	44	2 (15*)	6	32	40
Vélocipèdes à moteur	4		1	5	6
Vélocipèdes sans moteur	98		5	95	100
Tramways mécaniques	57	5 (37*)	22	79	106
Cavaliers	6		3	3	6
Total	575	18 (135*)	103	528	648

* Nombre de tués sur l'année (coefficient 7,5).

II-4 L'AVANCEE DANS LA CONNAISSANCE DES ACCIDENTS.

L'enquête a certainement dû être grosse de découvertes sur l'accidentologie pour les nombreux « décideurs », parlementaires, hauts fonctionnaires des administrations centrales et membres du « monde premier de l'automobile », généralement très parisiens, qui formaient les rangs de la Commission.

C'est ce qui ressort de la façon dont Hennequin, fonctionnaire du ministère de l'intérieur, pourtant un des mieux placés professionnellement pour avoir déjà une idée éclairée des accidents, présente ses conclusions. La publication quasi intégrale de son *Rapport* dans une revue comme *La Vie Automobile* marque bien le souci de la Commission de partager ces connaissances nouvelles, et l'intérêt qu'y pouvait porter le public.

L'absence de statistiques détaillées sur les accidents de la route, avec pour seule donnée officielle une « statistique judiciaire du nombre des tués » certainement médiocre, laissait libre cours à toute sorte d'affirmations injustifiées et injustifiables.

La prépondérance des accidents en rase campagne et dans les très petites agglomérations par rapport aux accidents dans les grandes villes et dans la Seine devait aussi être une nouveauté pour ces décideurs. La sur-représentation dans ces grandes agglomérations des accidents des tramways mécaniques (qui ont déjà remplacé la plupart des tramways à chevaux) et des bicyclettes devait brouiller le sentiment de dangerosité des nouveaux modes, automobiles et motocyclettes. L'élément le plus troublant à cet égard est l'insistance du *Rapport* à regrouper ces derniers avec le tramway et la bicyclette dans la catégorie des « véhicules à traction mécanique ».

La Commission extraparlementaire se posa la question de l'exécution d'enquêtes régulières sur les accidents de la circulation

« Ne conviendrait-il pas de prescrire une enquête administrative immédiate en cas d'accidents de personnes ? Quels agents seraient chargés de cette enquête ? ²³⁹ »

Il ne sortit rien de cette réflexion, si ce n'est que la « statistique judiciaire » se mit à distinguer, à partir de 1903, les tués liés à l'automobile de ceux des « personnes tuées ou

²³⁹ Programme des travaux de la Sous-commission administrative, été 1903, in Documents de la Commission extraparlementaire, à la bibliothèque du Trocadéro, cote C429.

écrasées par des voitures [hippomobiles], des chevaux ou des tramways », sans plus de détail.

On trouve toutefois trace en 1907 d'une enquête, portant sur les accidents d'automobiles uniquement, du 1^{er} septembre au 15 octobre soit la même période de l'année qu'en 1903²⁴⁰.

En 1908, le député Simonet, rapporteur du *projet de loi* gouvernemental sur le retrait du permis de conduire, se plaint de ce qu'il n'y ait toujours pas en France de statistiques officielles détaillées sur les accidents d'automobiles, comme dans certains pays qu'il cite²⁴¹.

Il faudra attendre les années 1930 pour que l'établissement d'une statistique détaillée permanente des accidents de la route avance enfin.

Conclusions sur les accidents en 1903.

On peut résumer les caractéristiques de la circulation avant l'automobile, telles qu'on les perçoit à travers l'enquête de 1903. L'accident y était très présent, même s'il ne faisait pas l'objet de l'attention administrative accordée aux accidents des chemins de fer.

Sur 1 613 « *morts immédiates* » au total en France²⁴² calculées d'après l'enquête de 1903, 1 470 relevaient de la circulation de type ancien, vélocipèdes et tramways inclus. Les automobiles et vélocipèdes à moteur n'y ajoutaient donc, en 1903, que 143 tués (soit 8,8 % du total). Ces valeurs sont un peu supérieures à celles de la statistique judiciaire, selon Chesnais qui donne 1 195 pour la circulation hippomobile, 73 pour la bicyclette et 92 pour l'automobile.

Ce sont cependant des chiffres déjà très élevés. 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 minimum²⁴³. 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 selon les statistiques judiciaires²⁴⁴, soit l'équivalent de 870 tués à 6 jours. Ces chiffres concernent la France métropolitaine sans l'Alsace-Lorraine, peuplée de 39 millions d'habitants²⁴⁵. À population équivalente, on était très proche en 1903 des pertes

²⁴⁰ Par exemple aux Archives départementales de la Sarthe, cote 2S 871 ou d'Indre-et-Loire S 1872. Voir des détails sur l'enquête de 1907 ci-dessous.

²⁴¹ Adolphe Simonet, *Rapport au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création du casier automobiliste*, in *Documents parlementaires*, Chambre, annexe n°2117, 18 novembre 1908, page 225, colonne 2.

²⁴² Soit respectivement 135 tués dans la Seine et 1 478 en dehors, dont 120 et 1 178 pour le trafic traditionnel.

²⁴³ Ce coefficient multiplicateur résulte des doubles décomptes lors des années de rattachement lorsque l'on est passé successivement des tués à 24 heures aux tués à 3 jours en 1953 puis à 6 jours en 1967. Soit en 1953 : 7 160 à 3 jours contre 5 548 à 24 heures (coefficient 1,29) et en 1967 13 585 à 6 jours contre 12 696 à 3 jours (coefficient 1,07). Le coefficient multiplicateur résultant est de $1,29 \times 1,07 = 1,38$.

La validation d'un coefficient multiplicateur identique de 1,38 au début du siècle reste à prouver. D'abord, le recensement de 1903 est censé décompter des « *morts immédiates* » et non à 24 heures. De plus, les complications dues aux infections devaient être beaucoup plus meurtrières vers 1900, augmentant ainsi le nombre de morts à 6 jours par rapport au nombre des tués à 24 heures ; *a contrario* la médecine traumatologique moderne prolonge peut-être au-delà de 6 jours l'agonie de certains blessés graves qui seraient morts plus vite vers 1900.

²⁴⁴ J.C. Chesnais, *Les morts violentes en France depuis 1826*, *op. cit.*, page 323.

²⁴⁵ Soit, au recensement de 1901, 38 961 945 habitants en France, contre 59 000 000 en 2000.

À population équivalente il y aurait eu $2 028 \times (59/39) = 3 068$ tués/an à 6 jours pour la circulation traditionnelle (sans automobiles ni motocyclettes), auxquels il aurait fallu ajouter 1 316 tués en chemin de fer, soit

humaines dans les transports en 2003, cent ans après.

Un autre élément important est la prépondérance de la rase campagne et des très petites villes, villages et hameaux, avec 1 268 tués (78,6 % du total), contre 345 pour la Seine et les agglomérations de plus de 3 000 habitants, qui regroupaient 15 millions d'habitants sur 39.

Cette répartition est étonnamment proche de celle en l'an 2000, où 72 % des tués l'avaient été en rase campagne et 6,8 % dans des agglomérations de moins de 3 000 habitants.

Le sentiment de « *chaos*²⁴⁶ » de la circulation urbaine, par opposition au calme de la circulation de rase campagne, a souvent été décrit pour Paris et les grandes villes. Il exprimait pour partie l'encombrement de la rue (par les piétons, les véhicules et les dépôts de toute sorte) et pour partie l'absence de respect par les cochers et charretiers des règles existant en ville. Par contre, ce sentiment reflète mal la réalité des accidents mortels ou graves, finalement peu nombreux en ville, même si le chaos de la circulation paraissait effrayant.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION A TRACTION ANIMALE EN 1903.

Les accidents dus à la traction animale sur la France y compris la Seine, étaient responsables de 1 260 tués, répartis selon le tableau suivant :

Tableau 21. Tués dus à la traction animale sur la France entière en 1903, trafics (milliard véhicule.km) et taux de tués par milliard véhicule.km.

	Tués		Trafic milliard v.km	Taux de tués Tués/md v.km
	nombre	%		
Voitures de marchandises	923	73,3%	6,54	141
Voitures de voyageurs et particulières	337	26,7%	3,77	89
Total	1 260		10,31	122

Le transport de marchandises est responsable de 73,2 % des tués dus à la traction animale en France et les véhicules particuliers (et collectifs de voyageurs) de 26,7 % des tués.

Pour les autres victimes, le transport de marchandises est responsable de 57,2 % des blessés graves et 40,9 % des blessés légers. Il semble apparaître une « gravité » plus grande de l'accident pour ce type de trafic que pour les véhicules de transport de personnes. Mais, une telle conclusion est très conjecturale car le recueil des données sur les blessés a fait l'objet de biais impossibles à estimer, comme nous l'avons déjà souligné.

Le taux de tués par milliard de véhicule.km est environ 1,6 plus fort pour le trafic de marchandises que pour le trafic de voitures particulières et de voyageurs.

Aussi, pour les contemporains, l'accident de la route type est-il bien celui du charretier à

environ 4 400 tués (à 6 jours) contre environ 6 000 dans l'ensemble des transports en 2003.

²⁴⁶ Mathieu Flonneau, *op. cit.*, cite plusieurs textes du début du siècle utilisant ce terme. Le plus caractéristique étant la devise « *Ex Chao Ordo* » ornant la couverture de l'ouvrage, un peu tardif, de William Phelps Eno, *Le problème de la circulation, "Système ENO"*, Paris, Gallais, 1912, 95 pages. Voir aussi Sabine Barles, André Guillaume, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, convention entre l'Association pour la recherche et le développement en urbanisme et le ministère de l'Équipement (PUCA), 277 pages, 1998.

Le « *chaos* » de la rue est un motif inépuisable de dessins humoristiques à l'époque.

ped se tuant seul (*Annexe B, Illustration 128*).

Ce qui fait partie de la représentation globale très négative du charretier, rustre dangereux, encombrant, mal embouché et querelleur, qu'un poème (pédagogique ?) décrit ainsi²⁴⁷ :

Le charretier et son cheval

*Quand ce rustre, échauffé par le vin qu'il a bu,
Jure, sacre, et de coups rompt, dans sa violence,
Son pauvre vieux coursier sous la charge fourbu,
Le plus cheval des deux n'est pas celui qu'on pense.*

C'est ainsi qu'Alphonse Daudet faisait du charretier la figure de « l'Ennemi » allemand dans *Le Bon Dieu de Chemillé qui n'est ni pour ni contre*²⁴⁸.

L'accident a lieu surtout en rase campagne et tue d'abord le conducteur.

Les victimes concernent surtout la rase campagne et les « agglomérations rurales », où se concentraient 80 % des tués, 67 % des blessés graves et 53 % des blessés légers qui lui étaient dus²⁴⁹, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 22. Victimes annuelles de la traction animale sur la France entière, Seine comprise, selon les lieux (sauf les cavaliers).

nombre ou %	Tués		Blessés graves		Blessés légers		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Agglomérations urbaines	248	19,6%	1 380	32,6%	4 343	46,8%	5 970	40,4%
Agglomérations rurales	263	20,8%	1 088	25,7%	2 055	22,2%	3 405	23,0%
Hors agglomérations	750	59,5%	1 770	41,8%	2 880	31,0%	5 400	36,5%
Total agglomérations rurales et rase campagne	1 013	80,4%	2 858	67,4%	4 935	53,2%	8 805	59,6%
Total général	1 260	100%	4 238	100%	9 278	100%	14 775	100%

L'accident de traction animale tue surtout le conducteur, 63 %, puis les piétons, 22 %, les 15 % restants se répartissant entre les passagers du véhicule et les occupants d'un véhicule antagoniste éventuel. Cette répartition varie peu entre le transport de personnes et de marchandises.

²⁴⁷ *Le Journal des écoliers et des écolières*, 1^{er} janvier 1899, page 215. Ce texte est signé Duchapt. *Le Trésor de la langue française*, du CNRS, tome 5, 1977, atteste l'utilisation à cette époque de « cheval » comme injure.

²⁴⁸ Alphonse Daudet, *Le Bon Dieu de Chemillé qui n'est ni pour ni contre*, dans les *Contes choisis : la fantaisie et l'histoire*, G. Charpentier, Paris, 497 pages, 1882. Ce conte était paru dans *L'Événement* le 21 juillet 1872.

Le curé de Chemillé s'en va, sur son âne, porter l'extrême onction. Il est bloqué sur un chemin par un charretier qui prétend le faire reculer au lieu de se ranger, et se moque de lui. « *Mais, malheureux, tu n'as donc pas vu ce que j'ai là ? C'est le Bon Dieu, mauvais chrétien, le Bon Dieu de Chemillé que je porte à un malade. – Je suis de Villandry, ricana le charretier...* » Le curé prie alors Dieu de « n'être ni pour ni contre » avant de rosser le mécréant, de ranger sa charrette sur le côté et de passer, pour enfin trouver son paroissien sorti d'affaire.

Et Daudet de conclure en invoquant « *le vrai Dieu des batailles, ce Dieu de Chemillé qui ne fait de faveurs à personne* » pour la *Revanche* future sur les Allemands : « *Reste donc là bien tranquille à regarder notre bataille, et ne sois ni pour ni contre. L'affaire de ces gueux sera vite réglée.* »

²⁴⁹ Hors du département de la Seine, les parts de l'ensemble « rase campagne plus agglomérations rurales » étaient respectivement de 85 % des tués, 75 % des blessés graves et 70 % des blessés légers.

L'animal est considéré comme la principale « cause » d'accident.

La plus fréquente des « causes des accidents » ayant pour « auteur » un véhicule à traction animale est due aux « animaux employés à la traction », 32,6 %, suivie de l' « imprudence du conducteur », 18,2 % et de l' « imprudence du piéton », 16,1 %.

Le *Rapport* propose aussi une répartition intéressante des 390 accidents recensés ayant pour « auteur » un véhicule à traction animale et ayant pour « cause » les « animaux employés à la traction »²⁵⁰. Elle est résumée par le tableau suivant.

Tableau 23. Causes des accidents dus aux « animaux employés à la traction, considérés comme auteurs d'accidents » (France sans la Seine).

Animaux emportés sans motif	143	62,3%
Animaux emportés par suite de frayeur	79	20,3%
Écarts, arrêts et départs brusques	30	7,7%
Chutes	29	7,4%
Rétivité	9	2,3%
Total des cas	390	100 %

On est frappé par la prépondérance des comportements non motivés (y compris les écarts, arrêts et départs brusques et la rétivité). Seule, une faible partie des « chutes » et des cas de « frayeur » entraînés par un autre véhicule aurait pu être évitée par des actions préventives (sélection des animaux, meilleur dressage, amélioration des chaussées).

À cette imprévisibilité des animaux de traction devait correspondre un fort sentiment d'impuissance de l'homme et de fatalité de l'accident, même si ce type d'accident n'était pas majoritaire. Il est probable que cette vision liée à la traction animale constituait le substrat de la perception des accidents de la route au moment où l'automobile est apparue.

De même, dans les « Causes d'accidents d'automobiles », sur les 81 cas décrits, 19 (23 %) mettent en cause la frayeur des chevaux (mulets ou ânes), soit comme cause directe de l'accident, soit comme ayant entraîné une mauvaise réaction du cocher ou du charretier (il descend pour maintenir le cheval par la bride, par exemple).

Les taux de tués par rapport au trafic.

Il nous reste à essayer de chiffrer la dangerosité de la circulation hippomobile, par exemple en calculant des « indices d'accident » en tués par milliard de véhicule.km, selon la pratique moderne. On se reportera au tableau 21 ci-dessus qui distingue les trafics de personnes et de marchandises.

Globalement la circulation hippomobile avait entraîné 1 260 tués en 1903²⁵¹ (1 178 hors de la Seine et 82 dans la Seine), soit environ 122 tués par milliard de véhicule.km.

Ce ratio global est très contrasté :

- 89 tués par milliard de véhicule.km pour le transport de personnes (337 tués pour 7,30 milliards de véhicule.km),

²⁵⁰ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, op. cit., page 35.

²⁵¹ C'est un minimum compte tenu des imperfections de l'enquête : non prise en compte de deux départements, recensements non exhaustifs, etc.

- 141 tués par milliard de véhicule.km pour le transport de marchandises (923 tués pour 10,14 milliards de véhicule.km).

En transformant le taux de 122 des tués sur le coup décomptés au tableau 21 ci-dessus en 1903 en « tués à 6 jours » avec le coefficient multiplicateur minimum de 1,38 (voir ci-dessus), cela conduirait à un minimum de 168 tués à 6 jours par milliard de véhicule.km pour la circulation hippomobile.

En 2000, ce ratio était de 10 tués par milliard de véhicule.km pour la circulation des automobiles et camions. On voit que le ratio pour la circulation hippomobile au début du XX^{ème} siècle était environ 17 fois plus élevé que le ratio pour les automobiles à la fin du siècle.

« *La fin du cheval* » prophétisée par Pierre Giffard en 1894 se fit attendre. Jusqu'à la Grande Guerre, la circulation hippomobile se maintiendra pratiquement inchangée :

- le cheptel chevalin passe de 2 900 000 en 1900 à 3 220 000 en 1913 ;
- la circulation hippomobile a un peu baissé sur les routes nationales, avec 241 colliers par jour en 1913 contre 251 en 1903 ;
- mais le réseau a continué à se développer, avec 5 000 km (3 %) de longueur en plus sur le réseau principal des routes nationales et départementales et des chemins de grande communication, et 13 000 km supplémentaires d'autres chemins vicinaux.

Les accidents de la traction animale resteront eux-aussi en nombre remarquablement stable d'après la statistique judiciaire, le nombre de tués passant de 1 195 en 1903 à 1 118 en 1913²⁵².

Tramways et bicyclettes.

Les accidents dus aux bicyclettes étaient la deuxième cause d'accidents recensés en France en 1903, après ceux dus à la traction animale, avec 6 256 victimes contre 13 516 (hors de la Seine). Mais, ils étaient beaucoup moins graves, avec 90 tués contre 1 260, et 1 328 blessés graves contre 4 238. En fait, on a vu que les accidents de bicyclette font probablement l'objet d'un recueil plus exhaustif dans cette enquête consacrée aux moyens de transport mécaniques.

Les accidents graves de bicyclette sont, eux aussi, situés en rase campagne et hors des agglomérations de plus de 3 000 habitants, avec 89 % des tués. Cette répartition est assez peu différente de la répartition actuelle, avec 65 % des tués hors des agglomérations de plus de 3 000 habitants en l'an 2000.

Les réglementations locales concernant les vélocipèdes remontaient à la fin du Second Empire, s'étaient multipliées à partir de 1874²⁵³, puis avaient été (en principe) unifiées par une *Circulaire* du 22 février 1896. Ces textes n'avaient manifestement pas réussi à contenir la croissance du nombre de leurs accidents. Dans ce domaine aussi, devait régner un certain scepticisme sur l'efficacité des réglementations.

L'importance des accidents de tramways dans la Seine et les autres grandes agglomérations était manifestement acceptée, même si l'on entrevoit l'exercice d'une certaine répression policière contre les agents des compagnies, comme dans une affaire de contravention pour excès de vitesse contre un conducteur de tramway citée par le député Pugliesi-Conti²⁵⁴.

²⁵² D'après Chesnais, *Les morts violentes en France depuis 1826, op. cit.*, page 323. Le nombre de tués en 1913 est de 1 238 y compris les tués dans les accidents de tramway qu'on peut évaluer à 120 comme en 1903.

²⁵³ *OPP*, 1874, pages 93-99, *Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes*, du 9 novembre 1874. La sécurité est expressément indiquée comme l'objet de cette ordonnance.

²⁵⁴ Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, *Proposition de loi, op. cit.* ; voir plus loin les détails de cette affaire.

CONCLUSION SUR LES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES.

Le petit nombre de cas d'accidents d'automobiles recueillis par l'enquête sur les accidents de 1903 et le manque de données sur les trafics des diverses catégories d'usagers interdisait en fait de comparer de façon précise « *les dangers respectifs de tous les types de véhicules*²⁵⁵ », et de la circulation traditionnelle et du trafic automobile. Dans le premier chapitre du *Rapport*, Félicien Hennequin s'y était essayé de façon approximative et bien peu convaincante.

Le parc était de l'ordre de 18 000 véhicules à la date moyenne de l'enquête. Les tués, sur la base de 15 tués sur toute la France pendant l'enquête par des automobiles « auteurs de l'accident », seraient de 112 en valeur annuelle, soit 1 tué par an pour 170 voitures.

Mais, statistiquement cette base est fragile : pour une « valeur vraie moyenne » de 15 (si on avait la possibilité de reproduire le tirage aléatoire autant qu'on veut), la « valeur mesurée » sur un seul tirage aurait 55 % seulement de chances de tomber entre 12 et 18 et 45 % de tomber en dehors. Par ailleurs, la statistique judiciaire qui différencie les tués en automobile pour la première fois en 1903 en décompte seulement 92 au lieu des 112 calculés²⁵⁶.

En fait, d'autres données, communes à l'Europe et aux États-Unis d'Amérique montrent qu'il fallait plutôt compter un tué par an pour 200 voitures environ à cette période du développement de l'automobile. Les tués dus à l'automobile ressortant de l'enquête de 1903 sont donc peut-être un peu surévalués (le faible nombre des événements recensés entraînant une forte incertitude statistique sur la valeur moyenne « vraie », comme on l'a vu).

Les 2 780 blessés dans des accidents d'automobile recensés d'après l'enquête de 1903 montrent qu'il y avait un blessé par an pour 7 voitures.

La perception sensible de la fréquence des accidents d'automobiles devait donc être fort différente en 1903 et en 2000 où il y a un tué par an pour 5 000 voitures et un blessé par an pour 300 voitures. Les chauffeurs un peu expérimentés devaient avoir en 1903 une perception « vécue » du risque statistique, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Ils devaient être beaucoup plus conscients des risques pour avoir eux-mêmes effectivement subi ou frôlé l'accident de personne en quelques années de conduite.

Sur la base, un peu hypothétique, de 7 000 km par véhicule et par an, cela représenterait un taux de 700 tués par milliard de véhicule.km, contre environ 122 pour la traction animale.

L'automobile apparaissait donc comme objectivement six fois plus dangereuse que la circulation hippomobile.

Mais, ce qui apparaissait encore plus inquiétant, c'était le développement très rapide du trafic automobile, entraînant mécaniquement la croissance du nombre des accidents. C'est cette prospective que la Commission et son secrétaire général Hennequin allaient bientôt explorer dans le *Rapport sur l'évolution automobiliste de 1899 à 1905*, publié en 1905.

En fait, « l'apprentissage » de la circulation automobile allait jouer en sens inverse. Sur la base des statistiques judiciaires, il n'y avait que 387 tués imputables à l'automobile en 1913, contre 92 en 1903. On majorera ce chiffre à 450 tués pour tenir compte de l'insuffisance du

²⁵⁵ Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, op. cit., page 11.

²⁵⁶ Une telle différence est tout à fait compatible avec la variabilité aléatoire pour des valeurs aussi faibles.

décompte judiciaire. Mais, entre temps, le nombre d'automobiles était passé de 18 000 à 140 000 environ. Le parcours moyen avait dû augmenter, de 7 000 à 8 000 km par véhicule et par an, par exemple. Le ratio en 1913 n'était donc plus que de 400 tués par milliard de véhicule.km contre plus de 700 en 1903.

Les membres de la Commission extraparlamentaire se demandaient avec Hennequin :

« [si l'on] *n'avait pas créé une pure légende, funeste pour le développement de l'industrie nouvelle* ?²⁵⁷ »

Ils avaient donc dû se rendre à l'évidence : la circulation automobile était, pour le moment, beaucoup plus dangereuse que la circulation traditionnelle.

C'est pourquoi Baudry de Saunier, membre de la Commission, avait pris l'initiative de publier le *Rapport* sur l'enquête dans *La Vie Automobile* en 1904 et écrivait à ce propos en présentant cette publication : « *Nous devons [...] chercher toujours à voir la vérité, si désagréable soit-elle, afin de pouvoir nous amender.* »

Félicien Hennequin concluait son *Rapport*²⁵⁸ ainsi :

« *Gardons-nous des paradoxes, qui endormiraient la vigilance, plus nécessaire que jamais, en raison du vaste développement que vont prendre les moyens de transport par terre, grâce à la traction mécanique.*

Pour ne pas contrarier ce développement, il faut renoncer, jusqu'à nouvel ordre, aux vitesses démesurées, inadaptables aux voies communes actuelles et qui aggravent ce fléau intolérable de la poussière ; aux vitesses qui épouvantent, qui oppriment les usagers des routes et grossissent le nombre des ennemis de l'automobilisme.

C'est déjà une prodigieuse conquête, que celle qui permet d'employer une vitesse sur routes triple ou quadruple de celle du cheval. On ne l'affermira qu'à la condition que le nouveau mode de locomotion cause ou provoque un nombre d'accidents beaucoup moins grand qu'aujourd'hui ; à la condition, par conséquent, que la fabrication sera irréprochable, que le conducteur montrera autant d'habileté que de prudence et qu'il justifiera ainsi la situation privilégiée que lui assure la supériorité d'un véhicule plus rapide, plus souple et plus docile que tous les autres. »

En citant, dans sa conclusion l'essai de H. G. Wells de 1901 « *Anticipations, ou de l'influence du progrès mécanique et scientifique sur la vie et la pensée humaines*²⁵⁹ », Hennequin dévoile bien qu'une ère nouvelle avait commencé.

²⁵⁷ *Ibidem*, page 2.

²⁵⁸ *Ibidem*, page 54.

²⁵⁹ En anglais en 1901, traduction de H-D. Davray et B. Kozakiewicz, au Mercure de France, 364 pages, 1904.

III La Loi sur la police du roulage et des messageries publiques.

Le Gouvernement comprend qu'en cette matière il a deux devoirs à remplir : le premier est de veiller avec soin à la conservation des routes ; le second, c'est de ne pas assujettir le commerce du roulage, qui a tant d'influence sur le commerce en général, à des entraves dont l'expérience a démontré l'inefficacité.

Pierre Magne, ministre des travaux publics, 1851²⁶⁰

III-1 LA LOI DE 1851.

Le texte qui régit la circulation²⁶¹ lors de l'apparition de l'automobile est la *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques*²⁶², du 30 mai 1851 ; elle va fournir le cadre législatif de toute la réglementation de la circulation mécanisée qui sera prise jusqu'en 1958.

Le mot « roulage » désigne *stricto sensu* le transport de marchandises, mais la *Loi* s'applique aussi aux voitures particulières²⁶³.

Il ne faut pas exagérer l'importance des textes sur le roulage en tant que « source de la réglementation » de l'automobile. En effet, la réglementation des « véhicules à moteur mécanique » et de leur conduite est issue en majeure partie d'une lignée toute différente, celles des lois concernant les locomotives et les locomotives routières.

Durant les années 1900-1914, l'idée de procéder à la rédaction d'une nouvelle loi sur la circulation fut agitée, mais sans grande conviction. Le processus réglementaire finalement adopté fut de procéder par décrets et arrêtés dans le cadre de la *Loi sur la police du roulage*. Cette position perdura jusqu'en 1949, date à laquelle une nouvelle loi fut mise en chantier, qui n'aboutit qu'en 1958. On verra, d'ailleurs, que les textes de 1958 reprennent presque à l'identique le corpus de décrets antérieur, ce qui montre que cette manière de faire avait été, somme toute, fort efficace...

²⁶⁰ *Débats de l'Assemblée nationale législative*, séance du 30 mai 1851, page 343. Le projet de *Loi sur le roulage* est présenté le 12 avril 1851 et discuté les 30 avril et 30 mai 1851. Pierre Magne est ministre des travaux publics du 9/01/1851 au 26/10/1851, du 3/12/1851 au 25/01/1852, et du 28/07/1852 au 23/06/1853. Le projet a été préparé par ses prédécesseurs (voir, dans les débats, le résumé des nombreuses discussions précédentes).

²⁶¹ L'histoire de la police du roulage a été peu étudiée. Voir Roger Lévêque, *La police du roulage (1624-1921)*, thèse sous la direction de Jean Tulard, École pratique des Hautes Études, IV section, 7 avril 1995, 2 volumes. Cette thèse, très intéressante, développe notamment les antécédents de la *Loi* de 1851.

²⁶² *PTQ 1848-1851*, pages 413-419.

²⁶³ Le fait que les voitures particulières ne soient pas mentionnées dans l'intitulé de la *Loi* vient sans doute du fait que leur trafic était marginal au début du XIX^{ème} siècle. On a vu qu'il a augmenté tout au long du siècle.

Curieux texte, en vérité, que cette *Loi sur la police du roulage*, qui semble vouloir ne rien réglementer, et le déclare en commençant ainsi :

« *Article Premier. Les voitures suspendues ou non suspendues, servant au transport des personnes ou des marchandises, peuvent circuler sur les routes nationales, départementales et chemins vicinaux de grande communication²⁶⁴, sans aucune condition de réglementation de poids, ou de largeur de jantes. »*

En fait, comme l'indique, en 1852, le commentaire²⁶⁵ du grand décret d'application de la loi, la limitation des poids était obtenue par celle du nombre des chevaux :

« *Maximum du nombre de chevaux. La limitation des attelages est une disposition nouvelle rendue nécessaire par l'absence de toute fixation de poids. Du moment où on laisse au voiturier pleine liberté en ce qui concerne le chargement, il devient indispensable d'empêcher que, pour transporter un poids considérable, il n'attelle à un même véhicule un nombre de bêtes de trait qui serait une cause d'embarras et d'accident pour la circulation.*

Les nombres 5 et 8 adoptés respectivement pour les charrettes et les chariots correspondent au maximum actuellement en usage, et laissent au roulage toute la latitude convenable dans les circonstances ordinaires. Il en est de même des nombres 3 et 6 fixés pour les diligences à deux ou à quatre roues. »

L'article 2 prévoit que des règlements d'administration publique détermineront :

- la forme des moyeux, des essieux, des bandes de roulement, le nombre des chevaux, la largeur du chargement, le nombre des voitures et des conducteurs dans un même convoi, etc.,
- des règles simples concernant le stationnement, le croisement et le dépassement d'autres voitures,
- des conditions particulières pour les voitures et le fonctionnement des messageries.

L'article 3 reprend l'obligation du port d'une « *plaque nominative* » qui existait depuis le début du siècle, avec diverses exceptions, notamment pour les véhicules purement agricoles²⁶⁶.

Les articles 4 à 28 traitent des pénalités et de la procédure de constatation et de jugement des contraventions.

Enfin, l'article 29 abroge les textes antérieurs et l'article 30 amnistie les contraventions en cours.

L'article 15 habilite un grand nombre d'agents à constater les contraventions et délits :

« *les conducteurs, agents voyers, cantonniers-chef et autres employés du service des ponts et chaussées ou des chemins vicinaux de grande communication, commissionnés à cet effet, les gendarmes, les gardes champêtres, les employés des contributions indirectes, agents forestiers ou des douanes, et employés des poids et mesures et de l'octroi ayant le droit de verbaliser [...] les maires et adjoints, les commissaires et agents assermentés de police, les ingénieurs des ponts et chaussées, les officiers et sous-*

²⁶⁴ L'implication des Conseils généraux – pour les routes départementales et chemins vicinaux de grande communication – a fait l'objet d'une enquête spéciale en 1849, qui a montré qu'une majorité d'entre eux était favorable à la libéralisation du roulage (voir *Débats de l'Assemblée législative*, 30 mai 1851, pages 340-341).

²⁶⁵ *PTQ 1852-1855*, pages 206-215, *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Police du roulage. Envoi d'un nouveau règlement d'administration publique. Instructions*, 25 août 1852.

²⁶⁶ Voir Jean Orselli, *L'invention de la plaque minéralogique*, in revue *Pour mémoire*, n° 5, 2008. La plaque avait été imposée par la *Loi contenant le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes*, du 3 nivôse an VI (23 décembre 1797) et le *Décret concernant le poids des voitures et la police du roulage*, du 23 juin 1806.

officiers de gendarmerie, et toute personne commissionnée par l'autorité départementale ».

Le tiers de l'amende est versé à l'agent qui a constaté les faits (article 28). Il s'agit évidemment de stimuler leur zèle ; cette prime équivalait généralement à une journée de salaire d'un cantonnier.

Ce stimulant était illusoire, du moins en ce qui concerne les agents subalternes comme les cantonniers (de l'État ou des départements, qui formaient la grande masse des habilités) toujours à la merci d'une révocation s'ils s'en prenaient à un notable, même modeste. D'où la faiblesse des contrôles et de la répression des infractions de la circulation traditionnelle à la *Loi sur le roulage*, bien mise en évidence dans les années 1900.

Il est important, pour comprendre la pérennité étonnante de la *Loi sur la police du roulage* de 1851 à 1958, d'éclairer rapidement les circonstances de son élaboration.

En fait, la réforme de la police du roulage avait été débattue pendant près de 50 ans. L'Ancien régime avait légué un maquis de textes disparates, qui reposaient sur la limitation du nombre de chevaux et des poids.

Après un effort de codification sous l'Empire, dont le texte principal était le *Décret* du 23 juin 1806, le roulage obéissait à un système complexe de réglementation de la largeur des jantes et de limitation du poids des véhicules afin de sauvegarder les chaussées. Le contrôle des poids en charge par un système de pesage public, les « ponts-bascules », était accompagné de prescriptions drastiques, comme la suivante :

« Art. premier. [...] toute voiture dont la circulation est interdite par la loi du 7 ventôse an XII et par le présent décret, sera arrêtée au premier pont bascule où la contravention sera constatée, ou par le premier officier de police.

Si ce pont est placé ou si la voiture est arrêtée aux portes d'une ville, les roues seront brisées, d'après un arrêté pris à cet effet par le sous-préfet de l'arrondissement, et le voiturier paiera les dommages [...]»²⁶⁷

Bien évidemment, ce système était largement fraudé. Le nombre de ponts bascules était très insuffisant (145 pour 36 000 km de routes nationales), notamment du fait de leur coût élevé, et les constatations sans pesage étaient souvent arbitraires²⁶⁸. Les préposés, quoique intéressés financièrement aux amendes (un quart leur était reversé, le reste allant à la commune) et aux « *vérification de poids à la demande du voiturier* », étaient peu fiables et disposés à toutes les compromissions²⁶⁹. Son impopularité était grande, du fait de son inefficacité, des fraudes, des

²⁶⁷ *PTQ 1805-1816*, pages 41-48, *Décret concernant le poids des voitures et la police du roulage*, 23 juin 1806.

Le détail des limitations est byzantin. On fixe les poids pour les véhicules de marchandises en distinguant deux périodes dans l'année (changeant au 1er novembre et au 1er avril), trois catégories de véhicules, les charrettes à 2 roues, deux types de chariots à 4 roues à voies (largeur entre l'extérieur des roues) avant et arrière égales ou inégales, et quatre largeurs de bande de roulement (non identiques pour les charrettes et les chariots). Pour les véhicules de voyageurs le poids est fixé pour six classes de largeur de bandes et pour toute l'année. S'y ajoutent tolérances et dérogations...

²⁶⁸ *PTQ 1805-1816*, pages 77-83, *Circulaire du directeur général des ponts et chaussées au préfet. Poids des voitures. Jantes de roues. Contraventions. Amendes*. 15 juin 1807. La circulaire indique que :

« [...] le nombre de ces ponts est loin d'être encore en proportion avec les besoins ; et, partout où ils n'existent pas, la contravention doit être constatée, conformément à l'article 3 de la loi du 29 floréal an X, par la vérification des lettres de voiture, qui ne doivent néanmoins être demandées que lorsqu'il y a apparence de surcharge, afin de ne pas retarder inutilement la circulation. »

²⁶⁹ Le *Décret* du 23 juin 1806 prend soin de préciser :

« Art. 36. Il est défendu aux préposés au service des ponts à bascule de recevoir eux-mêmes les amendes, ni d'exiger des contrevenants rien au-dessus de l'amende, à peine de destitution et d'être poursuivis comme concussionnaires. »

retards imposées par la manœuvre complexe des ponts bascules (le préposé, s'il était seul, devait se faire aider par le voiturier), etc. Surtout, il apparaissait dangereux pour l'économie. La réforme du texte de 1806 était demandée dès 1814, bien que la majorité du Corps des ponts et chaussées lui resta favorable.

Une Commission du roulage fut créée en 1839, qui n'arrivait pas à proposer les mesures nécessaires. Il fallut attendre la révolution de 1848 et l'avènement d'un régime libéral (en économie).

On peut suivre les réflexions à ce sujet dans l'œuvre de Jules Dupuit²⁷⁰. Son texte de 1844, *De la mesure de l'utilité des travaux publics*, considéré comme un des textes fondateurs de l'économie, a introduit la notion d'« utilité » et a établi la renommée de Dupuit comme économiste. Ses travaux le situent dans le courant des économistes libéraux aux fortes positions universitaires, qui ont préparé l'avènement du libre-échange (les accords franco-anglais Cobden-Chevalier datent de 1860).

Ingénieur des ponts et chaussées, Jules Dupuit, avait fait des expériences « de terrain » en 1837 sur les frottements de roulement, l'usure des chaussées, etc., et proposait une nouvelle approche économique, qu'il exposa dans plusieurs brochures²⁷¹. Il démontrait notamment que la limitation du poids des voitures était antiéconomique, le surcoût qu'elle imposait aux transports étant beaucoup plus élevé que le surcoût évité dans l'entretien des chaussées. De plus, il avait montré que l'usure des jantes larges (favorisées par la réglementation) diminuait rapidement leur largeur utile et augmentait leur pression au sol au niveau de celle des jantes plus étroites.

Il proposait donc la suppression de cette réglementation, à l'encontre de la majorité de la Commission du roulage et de la doctrine du service des ponts et chaussées.

En 1849, Dupuit fut nommé secrétaire de la Commission du roulage, mais le rapport qu'il proposa fut repoussé par la majorité de la Commission, qui « *faute de temps pour en modifier la rédaction, déclara qu'il serait soumis au ministre des Travaux publics comme l'œuvre personnelle du secrétaire.*²⁷² » Les réticences au changement persistaient...

Art. 37. Il est défendu aux mêmes préposés de faire aucune remise du montant de l'amende, ni de traiter ou de transiger avec les contrevenants, sous peine de destitution, et d'une amende égale à celle qui aurait été encourue. »

²⁷⁰ Arsène Jules Émile Juvénal Dupuit (1804-1866), ingénieur des ponts et chaussées, est célèbre par ses travaux économiques, menés parallèlement à une carrière classique en province puis à Paris.

Son œuvre scientifique ne se limite pas à l'économie et à la « *philosophie politique* », mais comprend aussi des travaux dans le domaine de l'hydraulique et du génie civil.

Voir : Guy Thuillier, *Comment réformer un système : la règle de Dupuit (1851)*, in *Revue administrative*, n°330. – R. Ekelund, *Secret origins of microeconomics : Dupuit and the engineers*, Chicago University Press, 1999. – Bernard Grall, *Économie de forces et production d'utilités. L'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831-1891)*, manuscrit commenté par François Vatin, Presses universitaires de Rennes, 2004. Jean-Pascal Simonin, François Vatin (dir.), *L'œuvre multiple de Jules Dupuit (1804-1866). Calcul d'ingénieur, analyse économique et pensée sociale*, Presses universitaires d'Angers, 2002.

²⁷¹ *Essais et expériences sur le tirage des voitures et sur le frottement de seconde espèce, suivis de considérations sur les diverses espèces de routes, la police du roulage et la construction des routes*, 167 pages, 1837, Bibliothèque nationale, V 37445.

Considérations sur les frais d'entretien des routes, 90 pages, 1842, Bibliothèque nationale, V 37444.

De la mesure de l'utilité des travaux publics, in *Annales des ponts et chaussées*, n° 116, pages 347-352, 1844. Republié dans *L'art de l'ingénieur de Perronet à Caquot, op. cit.*, pages 123-128.

Ce texte sera prolongé par *De l'influence des péages sur les voies de communications*, 1849.

²⁷² Jules Dupuit, *Titres scientifiques de M. Dupuit*, mémoire de candidature à l'Académie des sciences, trente-deux pages, 1857. Bibliothèque nationale, 4° Ln 27 6851.

Le nouveau gouvernement de la République²⁷³, dirigé par Louis-Napoléon Bonaparte, adopta sa position libérale et fit voter par l'Assemblée la nouvelle *Loi sur le roulage*.

Cette position libérale sera vigoureusement rappelée par les partisans de l'automobile, notamment lors des travaux de la *Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles*, par exemple par les *Rapports Le Rond et Hennequin*.

« *C'est la route qui doit être établie d'une manière assez résistante pour supporter la circulation, et non la circulation qu'il convient de limiter pour ne pas fatiguer la route.*²⁷⁴ »

Hennequin souligne que cette doctrine a grandement facilité l'essor de l'automobile en France en empêchant tout « *régime d'exception*²⁷⁵ » limitant son usage au prétexte de dégradations spéciales de la route, comme dans d'autres pays. On verra que, par contre, elle ne se traduit pas par une adaptation des routes à cette circulation nouvelle avant très longtemps.

Dès le 18 juin 1851, on envoie une *Instruction ministérielle* aux préfets :

« *Le service des ponts à bascules doit cesser immédiatement, il ne doit plus être dressé de procès-verbaux pour surcharge, ni pour attelage de plusieurs chevaux aux voitures avec des jantes de moins de 11 cm de largeur [...]* ».

Une *Instruction de l'administration de l'enregistrement et des domaines*²⁷⁶, du 17 décembre 1851, fixa les conditions pratiques des formalités de jugement des contraventions : amendes, frais de poursuite, enregistrement, recouvrement, prescription, etc.

III-2 LE DECRET DE 1852.

En 1852 paraissent les deux textes fondamentaux d'application de la *Loi*.

Le *Décret portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques*, du 10 août 1852, et la *Circulaire d'envoi du décret*²⁷⁷. Le décret fixa les règles qui vont être observées jusqu'en 1921, et seront en bonne partie reprises dans le *Code de la route* de 1921, sur les points suivants :

- largeur aux essieux de 2,5 m, avec une limitation de la saillie de l'essieu par rapport aux moyeux et des moyeux par rapport à la roue,
- utilisation de clous rivés à faible saillie,
- limitation du nombre des chevaux modulée selon le cas, transport de marchandises ou de personnes, transports de « *blocs de pierre, locomotives ou d'autres objets d'un poids considérable* », routes à forte déclivité, temps de neige et verglas, etc.,
- barrières de dégel,

²⁷³ Louis-Napoléon Bonaparte, comme président, et Eugène Rouher, garde des Sceaux, sont signataires du *décret*. Les débats à l'Assemblée eurent lieu les 12 et 30 avril et le 30 mai 1851. Leur analyse serait intéressante, mais s'éloignerait de notre sujet.

²⁷⁴ Le Rond, *Rapport préliminaire sur la législation française concernant la circulation sur les voies publiques de communication*, non édité, 80 pages, 1904, à la bibliothèque du Trocadéro, cote C492, citation page 24.

²⁷⁵ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, Commission extraparlamentaire sur la circulation des automobiles, Paris, Imprimerie nationale, 118 pages, 1905, voir page 101.

²⁷⁶ *PTQ 1852-1855*, pages 24-31. Il est précisé que ce texte « *a reçu l'adhésion de MM. les ministres de l'intérieur, des travaux publics et des finances les 15, 20 novembre et 15 décembre 1851.* »

²⁷⁷ *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Police du roulage. Envoi d'un nouveau règlement d'administration publique. Instructions*, 25 août 1852, in *PTQ 1852-1855*, pages 206-215.

- circulation limitée sur les ponts suspendus²⁷⁸,
- obligation de « *se ranger à sa droite, à l'approche de toute autre voiture, de manière à lui laisser libre au moins la moitié la chaussée* »,
- interdiction de stationner sans nécessité sur la voie publique,
- largeur des chargements limitée à 2,5 m, sauf pour les voitures de transport des récoltes entre les champs et la ferme,
- quelques règles sur les conducteurs de voitures de marchandises (taille des convois, nombre et position du ou des conducteurs, etc.),
- position des plaques portant les nom, prénom, profession et domicile (commune, canton et département) du propriétaire, et taille minimale de 5 mm pour les lettres (en sont exemptées les voitures particulières, celles servant à l'agriculture et celles de la Poste et des Armées).

Le Titre III, *Dispositions applicables aux voitures de messageries*, règle avec un certain détail quelques questions techniques : largeur de voie, hauteur des véhicules, du chargement, distance entre essieux, dispositions de la bâche recouvrant le chargement, dispositions des places et des banquettes, marchepied, etc.

Les voitures publiques doivent être munies d'un frein et d'un système d'enrayage²⁷⁹.

Enfin, diverses dispositions règlent la délivrance des places, le nombre et le comportement du personnel de conduite (vérifier la fermeture des portes par exemple), le fonctionnement des relais, l'enregistrement des plaintes éventuelles, l'affichage des dispositions du décret à l'usage des voyageurs, etc.

Les voitures servant au transport de marchandises doivent être éclairées la nuit (les préfets et maires pouvant y astreindre les voitures agricoles), ainsi que les voitures de messagerie.

On voit que les dispositions directement reliées à la sécurité, sont en nombre très faible : éclairage des véhicules, croisement par la droite, interdiction de stationnement, nombre minimal de conducteurs pour les convois de véhicules, plus quelques dispositions plus contraignantes sur les voitures publiques de voyageurs et leur conduite.

La *Circulaire d'envoi du décret* apporte quelques compléments intéressants.

L'article 10 « *Il est interdit de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non attelée.* » fait l'objet d'un long commentaire²⁸⁰. En effet, le terme « *sans nécessité* » recouvre un dilemme. Une interdiction totale était impossible, notamment en cas de « *force majeure* », « *accident, relais, repos des personnes ou des chevaux* ». Mais, il ouvre le champ à l'arbitraire des agents constatant les infractions (et des juges). L'attention du préfet est appelée sur le respect de « *l'intention du législateur* » en la matière.

Un détail pittoresque sur la guerre immémoriale entre l'usager et la police :

« *On a ajouté aux prescriptions du décret l'obligation de donner aux lettres 5 mm au moins de hauteur. Ces dispositions remédient à un abus assez fréquent à Paris et dans plusieurs autres villes, abus qui consiste dans l'emploi de caractères microscopiques,*

²⁷⁸ Deux autres textes ont traité de la circulation sur les ponts suspendus : une *Instruction provisoire* du 19 septembre 1851 et une *Circulaire* du 15 mai 1852, in *PTQ 1852-1855*, page 7 et page 120.

²⁷⁹ L'enrayage consiste à bloquer une ou plusieurs roues, généralement avec un « *sabot d'enrayage* ».

²⁸⁰ *Circulaire du 25 août 1852*, page 209-210. C'est nous qui soulignons. La *Loi* reprend des prescriptions antérieures interdisant le stationnement.

*d'une lecture difficile pour les agents chargés d'assurer la répression des délits.*²⁸¹ »

La circulaire attire l'attention²⁸² sur le fait que « *sous l'ancienne législation les conseils de préfecture connaissaient de toutes les contraventions [... à] la police du roulage.* »

Désormais, les compétences sont partagées entre :

- la justice administrative (les « *conseils de préfecture* ») qui traite des dispositions concernant les essieux et moyeux, les clous des bandes, la taille maximum des attelages, les barrières de dégel, les ponts suspendus, la largeur du chargement et la largeur des colliers des chevaux ;
- et la justice pénale qui traite du reste, notamment de toutes les prescriptions concernant la sécurité de la circulation.

C'est la naissance d'une dualité de compétence entre les justices pénale et administrative qui ne cessera pour les contraventions et délits ordinaires qu'en 1926²⁸³ et qui perdurera jusqu'à nos jours en ce qui concerne le retrait du permis de conduire, créé en 1899 sous le nom de certificat de capacité.

III-3 SENS DE CROISEMENT ET OBLIGATION OU NON DE TENIR SA DROITE.

L'obligation de se ranger à droite de l'article 9 est justifiée par « *l'usage* » dans la *Circulaire d'envoi du décret* :

*« Règle à suivre pour éviter ou dépasser d'autres voitures. L'article 9 ne fait que consacrer l'usage généralement adopté par les cochers et voituriers. Cet usage devient ainsi une obligation pour tous, et la pénalité dont les contrevenants se trouveront frappés assurera l'exécution de la mesure. »*²⁸⁴

En fait, cet usage du croisement par la droite remontait au moins au XVIII^{ème} siècle²⁸⁵.

Une *Proclamation du Comité Exécutif Provisoire* de la Convention du 30 mai 1793, avait même imposé la circulation à droite, sans utiliser le milieu de la chaussée :

*« Article 1. Les charretiers, rouliers et les autres conducteurs de voitures qui fréquentent les grands chemins tiendront invariablement leur droite, sans se détourner ou dévier, à moins qu'il n'y soient forcés par quelque obstacle ; de manière que leurs voitures et celles venant du côté opposé, qui tiendront aussi leur droite, passent respectivement, lorsqu'elles se rencontreront à la gauche les unes des autres. »*²⁸⁶

L'exposé des motifs de la *Proclamation* se référait déjà explicitement à des usages²⁸⁷ « *en*

²⁸¹ *Ibidem*, page 212. Les « numéros minéralogiques » instaurés en 1901 auront une hauteur de 75 mm à l'avant et 100 mm à l'arrière

²⁸² *Ibidem*, page 214-215.

²⁸³ *Décret concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques*, 28 décembre 1926. *PTQ 1926*, pages 680 e. s. Le système avait été compliqué depuis 1852.

²⁸⁴ *Ibidem*, page 209. Souligné dans le texte.

²⁸⁵ Il est classique en France de faire remonter cet usage à Napoléon, ce qui est erroné.

²⁸⁶ *Proclamation du Comité Exécutif Provisoire* du 30 mai 1793, reproduite dans Lévêque, Thèse, *op. cit.* Annexe 25. L'établissement de la circulation à droite va s'étaler de 1793 à 1933.

²⁸⁷ Sur « *l'usage* », l'exposé des motifs de la *Proclamation du 30 mai 1793* précise :

« Cependant divers charretiers, rouliers et autres conducteurs de voitures, égarés par des fausses idées qu'ils se font des droits de l'homme, prennent la licence et l'abus de la liberté pour la liberté même, se croient maîtres de disposer des chemins à leur gré, refusent de céder le passage, notamment aux courriers, aux voitures de la poste, aux diligences et autres voitures de messagerie, portent même l'audace jusqu'à se permettre des injures, des menaces, des violences et des voies de fait. »

rappelant les anciennes ordonnances & règlements en vigueur sur la police des routes » qui ne seraient plus observés par « *certains charretiers, rouliers et autres conducteurs de voitures, égarés par les fausses idées qu'ils se font des droits de l'homme* ».

Dans sa *Circulaire* d'envoi de la *Proclamation*, « *Le Ministre de l'Intérieur, aux Membres composant les Directoires des Départements* » le confirmait ainsi :

« *Quelques administrations ont paru embarrassées sur le choix des moyens propres à maintenir la police des grandes routes : j'en ai conféré avec mes collègues, et il en est résulté une Proclamation qui rappelle les anciens règlements en vigueur.* »

Ce texte, précurseur du *Code de la route* est donné en *Annexe A 1*. On ne sait s'il fut vraiment appliqué ; il ne sera pas abrogé, mais va rapidement tomber en désuétude.

Ce n'est que dans la capitale que cette obligation de rouler à droite va perdurer. Par exemple, une *Ordonnance du préfet de police* du 15 septembre 1838 prescrit que les omnibus sont tenus « *d'arrêter leurs voitures à droite des rues [...] ou à gauche si quelque obstacle les empêche de se diriger vers la droite* ». Enfin, l'*Ordonnance du préfet de police* du 7 août 1851 confirme l'obligation de rouler à droite dans son ressort :

« *Article 1. [Toutes les voitures doivent] toutes les fois qu'il n'y aura pas d'obstacles, prendre la partie de la chaussée qui se trouvera à leur droite, quand bien même le milieu de la rue serait libre.* »

III-4 LES MODIFICATIONS APRES 1852 ET L'APPARITION D'AUTRES SOURCES LEGISLATIVES.

Le grand *Décret d'application de la Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* de 1852 fut l'objet de très peu de modifications jusqu'au *Code de la route* de 1921. Ses quelques aménagements portèrent sur les modalités juridiques des sanctions et les règlements locaux. Les réglementations sur les « *véhicules à traction mécanique* » furent prises parallèlement, en vertu de textes concernant les chemins de fer.

En 1856, une *Circulaire*²⁸⁸ fixa les modalités de recours en grâce. Elle précise que : « *les condamnations prononcées pour contravention aux lois et règlements sur la grande voirie et la police du roulage sont suivies de nombreuses demandes en remise d'amende* ». Celles-ci faisaient apparemment souvent l'objet d'une grâce, du fait d'un certain arbitraire policier et juridique, problème récurrent que nous retrouverons tout au long de cette histoire.

En 1858, un décret²⁸⁹ (avec une circulaire de commentaire²⁹⁰) modifie les prérogatives des préfets en matière de réglementations locales prévues par le décret de 1852 :

- il soumet les arrêtés préfectoraux sur les barrières de dégel à l'approbation

²⁸⁸ *PTQ 1856-1862*, pages 15-16. *Circulaire du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics aux préfets. Contraventions de grande voirie et de roulage. Règles à suivre pour l'instruction des recours en grâce*, 25 mars 1856. Le problème était que les amendes payées et graciées par la suite ne pouvaient plus être remboursées du fait des principes de la comptabilité publique. La *Circulaire* avait donc pour objet d'établir une procédure commune entre la justice, l'administration fiscale et le préfet, afin d'éviter cette incohérence.

²⁸⁹ *PTQ 1856-1862*, pages 178-179. *Décret modifiant et complétant quelques-unes des dispositions du décret du 10 août 1852, sur la police du roulage des messageries publiques*, du 24 février 1858.

²⁹⁰ *PTQ 1856-1862*, pages 182-184. *Circulaire du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics aux préfets. Police du roulage. Modification du décret du 10 août 1852*, du 9 mars 1858.

- ministérielle ;
- il les autorise à étendre par arrêté l'obligation d'éclairage aux voitures particulières (voir l'Annexe B, Illustration 105) ;
 - il les autorise à restreindre par arrêté, sur certaines voies, la dimension des objets transportés et le nombre de voitures dans les convois. Cette mesure visait plus spécifiquement : « *les routes qui ouvrent un débouché à l'exploitation des forêts [... où] le développement continu des convois atteint quelquefois de cent à cent trente mètres.* »

En 1863, un dernier décret²⁹¹ fixe les modalités d'établissement des barrières de dégel et la liste des véhicules autorisés à circuler durant leur fermeture.

À partir de 1866, d'autres sources législatives que la *Loi sur la police du roulage* commencent à être utilisées pour réglementer les véhicules routiers et leur circulation.

En 1866 paraît l'*Arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics fixant les conditions de circulation des locomotives routières*²⁹², du 20 avril 1866.

Ce texte fondamental n'est pas pris au titre de la *Loi sur la police du roulage*, mais à celui d'un *Décret portant règlement sur les chaudières à vapeur autres que celles qui sont sur les bateaux*²⁹³ du 25 janvier 1865, lui-même issu de la *Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer*²⁹⁴, du 11 juin 1842.

Désormais, la réglementation de la circulation sur les routes se fera selon deux filières juridiques différentes :

- la réglementation propre aux « *véhicules à traction mécanique* » et à leur conduite, qui sera l'origine du *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles*²⁹⁵, du 10 mars 1899,
- la police du roulage, dont certaines règles s'appliquent à ces véhicules.

Cette dualité entre la police du roulage et les textes concernant les véhicules et leur conduite, qui persistera jusqu'en 1921, doit être fortement soulignée.

Elle conditionne la compréhension d'un certain nombre de points des textes des débuts de la circulation automobile, de 1893 à 1921.

Jusqu'en 1869, les règlements locaux, surtout municipaux, restaient dans un cadre analogue à celui de la police du roulage (limitations des allures, du stationnement, etc.). Le développement soudain de la bicyclette en 1865-1870 fit apparaître des règlements spécifiques à leur égard, portant de nouvelles interdictions non prévues par la police du roulage.

En 1874, le premier grand texte concernant les bicyclettes²⁹⁶ pris dans la Seine ne se réfère pas à la *Loi sur la police du roulage*. Il va être suivi d'innombrables arrêtés municipaux. La première réglementation nationale sur les bicyclettes de 1896, ignore elle-aussi la *Loi sur la*

²⁹¹ *Décret relatif à l'établissement, sur les routes impériales et départementales, ainsi que sur les chemins de grandes communications de barrières pour restreindre la circulation pendant le dégel*, du 29 août 1863.

²⁹² *PTQ 1863-1866*, pages 368-369. Nous examinerons plus loin cette réglementation dans le détail.

²⁹³ *PTQ 1863-1866*, pages 245-251.

²⁹⁴ *PTQ 1841-1847*, pages 131-135.

²⁹⁵ *PTQ 1899*, pages 167-172.

²⁹⁶ *Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes*, du 9 novembre 1874, *OPP, 1874*, pages 93-99. Elle ne mentionne que les lois des 16-24 août 1790 et 22 juillet 1791, l'arrêté du 1 juillet 1800 et l'article 471 du *Code pénal*.

police du roulage et se réfère uniquement aux textes sur les pouvoirs de police municipaux et, sur un plan plus global, repose sur le pouvoir de police général du chef de l'État²⁹⁷.

Cela permettait d'éviter la difficulté juridique née de la jurisprudence de certains tribunaux, dont la Cour de Cassation, qui déniaient aux cycles la qualité de véhicule soumis à cette *Loi*.

Ainsi, la police de la circulation locale, qui était une prérogative ancienne des municipalités, partagée sous l'Ancien Régime avec toute une cohorte de « seigneurs-voyers », puis dévolue aux seules municipalités²⁹⁸, trouva un champ d'expression nouveau dans la réglementation des bicyclettes durant les années 1869-1896.

La réglementation des automobiles suivit à peu près le même parcours : *Ordonnance* du préfet de police en 1893 ne visant pas la *Loi sur la police du roulage*, puis décret national en 1899 (qui offre la particularité de ne comporter aucune référence à un texte antérieur...), accompagnés d'arrêtés municipaux encore plus restrictifs.

On verra comment l'exercice de la police municipale « contre l'État » contribua à compliquer la réglementation de la circulation cycliste et automobile²⁹⁹, probablement au détriment de la sécurité générale.

En 1874, une circulaire³⁰⁰ du directeur général de la comptabilité publique instaure le « carnet à souche » pour la « consignation des amendes provisoires » infligées aux contrevenants « étrangers ou inconnus ». La pratique du carnet à souche se développera au début du XX^{ème} siècle, en France et en Europe, puis disparaîtra³⁰¹. Le problème de la « consignation de l'amende » restera toujours d'actualité³⁰².

En 1874 encore, le ministre de l'intérieur³⁰³ essaya de mettre de l'ordre dans le traitement des contraventions et délits sur la voirie vicinale, réprimés au titre de la police du roulage et des messageries publiques ou des arrêtés préfectoraux réglementant les chemins vicinaux³⁰⁴.

De nombreux points sont « rappelés aux préfets » : répartition entre tribunaux et conseils de préfecture, qualité des agents ayant le droit de constater les contraventions et délits, procédures et délais de transmission des procès-verbaux et constats, etc.

Il demande aux préfets de faire dresser « tous les trois mois, pour chaque arrondissement,

²⁹⁷ *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics au préfet. Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques* du 22 février 1896. *PTQ* 1896, pages 335-338. Elle se réfère uniquement à des textes sur les collectivités locales : loi des 22 décembre 1789 et 8 janvier 1790, *Loi* du 21 mai 1836 sur la voirie vicinale et *Loi* du 5 avril 1884 sur les communes.

²⁹⁸ Leurs arrêtés priment sur les textes nationaux et les arrêtés préfectoraux.

²⁹⁹ Patrick Fridenson met « au premier rang » des pouvoirs publics, dans le domaine de la circulation, les « municipalités [...] qui ont manifesté tout au long du XIX^e siècle leur volonté d'autonomie, qui a culminé dans les Communes insurrectionnelles de province et de Paris en 1870-1871. » in *La société française et les accidents de la route (1890-1914)*, in *Ethnologie française*, XXI, 1991, 3, pages 306-313, citation page 310.

³⁰⁰ *PTQ*. 1871-1875, pages 379-380. *Circulaire du directeur général de la comptabilité publique aux trésoriers payeurs généraux. Police du roulage. Sommes consignées par un contrevenant étranger ou inconnu pour amendes et frais de réparation*, 20 mai 1874.

³⁰¹ Dans les années 1900, les journaux français appelaient au boycottage du tourisme en Suisse, où l'amende (prétendument) de consignation avait été élevé au rang de « sport national » (cf. *La Vie Automobile*, 1905, pages 609-611, 644, etc.). L'auteur lui-même a subi ce genre de pratique en Europe de l'Est à la fin des années 1960.

³⁰² La consignation, un temps passée de mode, sera, dès la fin du XX^{ème} siècle, un des piliers du traitement des contraventions et, plus tard, du système des « radars automatiques » établi en 2003.

³⁰³ *PTQ*. 1871-1875, pages 409-411. *Circulaire du ministre de l'intérieur aux préfets. Voirie vicinale. Procès-verbaux dressés pour constater les délits et contraventions. Mesures ayant pour objet de faire connaître la suite donnée à ces procès-verbaux par l'autorité judiciaire*. 16 novembre 1874.

³⁰⁴ Ces arrêtés étaient pris en vertu de l'article 21 de la *Loi* du 21 mai 1836 (*PTQ* 1831-1840, page 191).

un état sur lequel les fonctionnaires ou officiers du ministère public pourront indiquer la suite donnée aux procès-verbaux », et de les faire compléter pour les délits par le procureur général près la Cour d'appel. Ces états devaient être transmis au ministre.

Tout ceci, dit le ministre aux préfets, parce que :

« N'étant pas informé de la suite que reçoivent les procès-verbaux, vous ignorez la jurisprudence adoptée par les tribunaux et vous ne pouvez donner à ce sujet des instructions utiles aux agents chargés de constater les délits et les contraventions. »

Cette circulaire est encore un témoignage du grand désordre qui régnait dans la constatation et le jugement des infractions, ici sur la voirie vicinale, mais qui devait évidemment s'étendre aux voiries nationale et communales.

Il faut attendre 1909 pour qu'un nouveau texte concerne la police du roulage, une *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Police de la grande voirie et du roulage. Révision des imprimés en usage*³⁰⁵, du 24 juillet 1909. La *Circulaire* ne concerne que les routes nationales, mais la problématique est identique sur les autres voies.

Le « *Modèle n°3. Procès-verbal d'infraction à la police du roulage, [...] peut être employé pour les infractions aux règlements sur la police du roulage commises par les conducteurs d'automobiles.* » Cet imprimé ne décline que les contraventions et délits commis « *en infraction à la police du roulage* », à l'exclusion de ceux commis en infraction au *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles* du 10 mars 1899 et aux arrêtés préfectoraux concernant les bicyclettes. Parmi 17 « *infractions les plus essentielles* » rappelées sur ce document, les 6 suivantes concernaient aussi les automobiles : longueur et saillie des essieux, saillie des moyeux, largeur du chargement, traversée des ponts suspendus, stationnement des voitures, éclairage pendant la nuit. Cette *Circulaire* témoigne aussi de la persistance de la séparation des fonctions de contrôle entre les deux champs juridictionnels.

Enfin, le *Code de la route*³⁰⁶ du 27 mai 1921, réunira la police du roulage et la réglementation des automobiles et des bicyclettes, et de leur conduite, sous l'empire de la *Loi sur la police du roulage* de 1851, qui ne sera abrogée et remplacée qu'en 1958.

Les conflits entre les règlements municipaux et les règlements nationaux continueront sur un mode mineur dans les années 1920-1930, avant de se restreindre aux seules règles de circulation, limites de vitesse, sens uniques, stationnement, etc.

En conclusion, on doit s'interroger sur la longévité de la *Loi* de 1851 et du *Décret* de 1852. Les raisons en apparaissent multiples.

Le développement du chemin de fer limita la croissance du trafic routier à longue et moyenne distance, tandis que le réseau des routes de desserte fine se développait. Les problèmes de circulation en furent stabilisés jusqu'au développement des bicyclettes puis des automobiles.

Comme on l'a vu, la circulation hippomobile continua à croître jusqu'à la Grande Guerre, ce qui n'incitait évidemment pas à une réforme d'ensemble.

La doctrine « *libérale* » qui avait présidé à la naissance des textes de 1851 et 1852

³⁰⁵ *PTQ 1909*, pages 323-333. Le « *Modèle n°3. Procès-verbal d'infraction à la police du roulage* » se trouve page 327. Sur les 17 « *infractions essentielles* » rappelées, 11 ne concernent que la circulation attelée.

³⁰⁶ *Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique*, du 27 mai 1921, *JO*, 31 mai 1921, page 6348 e. s., et *Circulaire d'envoi aux préfets, ibidem*, page 6354 e. s.

continuait à régner, au moins jusqu'en 1914. Elle a certainement favorisé la bicyclette et l'automobile en limitant, dans une grande mesure, l'apparition de « *régimes d'exception* » les concernant.

La lutte pour la maîtrise des règlements de police locaux appliqués à ces nouveaux modes, s'insérait dans un conflit plus global entre l'État et les collectivités, ce qui compliquait toute réforme législative éventuelle.

La prise de « règlements nationaux » concernant la bicyclette en vertu de textes généraux sur les pouvoirs des préfets évita, dans un premier temps, toute interrogation sur la police du roulage. Ceci permit aussi de contourner les jurisprudences de certains tribunaux qui visaient à l'interdiction de ce nouveau mode de transport.

Il apparut vite que les premiers textes nationaux sur la bicyclette et l'automobile étaient inadaptés et devaient être modifiés, et on envisagea d'élaborer un *Code de la route*. Mais, les modes mécaniques manifestaient une telle vitesse d'évolution que le remplacement de la *Loi* de 1851 pouvait paraître chaque fois prématuré, ce qui fit que les textes de 1896 sur les bicyclettes et de 1899 sur les automobiles ne furent que peu modifiés jusqu'en 1921.

Enfin, quelques expériences d'élaboration avortée (ou difficile) de nouvelles lois (partielles) dans les années 1900 firent mesurer toute la difficulté et la longueur de la procédure parlementaire. Ce qui fit que l'on s'orienta finalement pour le *Code de la route* vers la prise de décrets sous couvert de la *Loi sur la police du roulage*, doctrine qui perdura jusqu'en 1950, date vers laquelle on mettra en chantier une nouvelle *Loi* qui ne verra le jour qu'en 1958.

Chapitre 2

LES VELOCIPEDES ET LA « VELOPHOBIE » AVANT 1896.

L'année 1869 fut l'année de pleine et vigoureuse adolescence de la vélocipédie, l'année de sa libération et de sa majorité, l'année des petites persécutions et des grands travaux d'où est sorti si fortement trempé ce nouveau sport d'acier. Le monde vélocipédique s'embrace soudain d'une grande flambée de foi qui lance des flammèches de propagande aux plus éloignés villages de France, jusque même aux villes d'Angleterre et d'Amérique.

Louis Baudry de Saunier, 1891 ³⁰⁷

1 LE LONG CHEMIN DU VELOCIPEDE A LA BICYCLETTE.

Nous nous attacherons ici à cerner les questions que la bicyclette va poser à la société à partir du moment où elle se répandra. L'introduction de la bicyclette a préfiguré celle de l'automobile. Celle-ci y trouvera un modèle et elle disposera des hommes ayant vécu les problèmes que la bicyclette avait rencontrés.

Faire l'histoire des premiers temps de la bicyclette³⁰⁸ n'est pas dans notre propos.

L'historiographie moderne de la bicyclette, pleine de contradictions, est fort loin d'être une œuvre achevée³⁰⁹. Elle fait même l'objet de violentes polémiques³¹⁰.

³⁰⁷ Louis Baudry de Saunier, *Histoire générale de la vélocipédie*, 1891.

³⁰⁸ La référence la plus ancienne est : Louis Baudry de Saunier, *Histoire Générale de la Vélocipédie*, Paul Ollendorf éditeur, in-8, 321 pages, 1891. Nos citations se réfèrent à la 4^{ème} édition.

Trois histoires plus tardives, mais écrites par des « témoins » :

Marcel Viollette, Lucien Petit-Breton, Paul Meyan *et alii*, *Le cyclisme*, Pierre Lafitte, Paris, 1912, 385 pages. Cet ouvrage, plutôt dédié à la course, contient un historique général. Viollette, fondateur du Touring-Club de France, est ici le « porte drapeau » d'une entreprise éditoriale rassemblant de nombreux auteurs.

Louis Baudry de Saunier, *Le Cyclisme*, in *Histoire de la Locomotion*, *L'Illustration*, pages 155 à 210, 1936.

Louis Bonneville, *Le Vélo, fils de France, des origines à 1900*, 278 pages, Éditions E. T. A. C., 1938. Cet ouvrage, d'une composition très bizarre, mêlant souvenirs personnels et faits établis d'après « *des recherches historiques sur des documents irréfutables et datés* » (mais est-il totalement fiable ?), est fondamental pour la chronologie du cyclisme : dates des inventions, références des brevets, chronique des courses et des associations (Véloce-Clubs, Union Vélocipédique de France), revues cyclistes, listes de coureurs et journalistes, etc. Il est plus détaillé que Baudry. Sur Louis Bonneville, voir ci-après au chapitre consacré aux débuts de l'automobile.

³⁰⁹ Pour des histoires plus modernes, qui posent problème par leurs contradictions, voir :

Enfin, il existe de très nombreuses « *histoires du sport cycliste* » ; citons par exemple les œuvres de Jean Durry parmi les plus récentes.

La création de la bicyclette moderne est le résultat d'un long parcours fait d'une accumulation d'inventions partielles (ou de « réinventions »). Elle commence avec le « *vélocifère* », premier engin à deux roues sans direction qui aurait été fabriqué en de nombreux exemplaires à Paris sous le Directoire, et dont l'utilisateur se propulsait avec les pieds agissant sur le sol³¹¹.

Le guidage, par une roue avant orientable, est dû au baron badois Karl Friedrich Drais von Sauerbronn en 1817, qui présenta sa « *draisienne* », toujours propulsée par les pieds sur le sol, à Paris, Berlin, Londres et Milan. Une petite production, avec des améliorations et l'invention d'engins dérivés (tricycles, quadricycles) se poursuivit jusque dans les années 1850.

Divers inventeurs sont crédités de l'utilisation sans lendemain d'un véhicule à pédales : le français Dreuze en 1830, l'écossais Mac Millan en 1842 (la pédale entraînait la roue par un système de type bielle-manivelle).

Le premier « *vélocipède* » plus largement commercialisé fut réalisé en 1861 par Pierre et Ernest Michaux³¹² à partir d'une draisienne à laquelle ils adaptèrent une double manivelle

-
- Raymond Huttier, *Le roman de la bicyclette*, Susse éditeur, Paris, 1951.
 - Pryor Dodge, *La grande histoire du vélo*, Flammarion, 217 pages, 1986.
 - Jacques Seray, *Deux Roues, La véritable histoire des vélos*, Éditions du Rouergue, 211 pages, 1988.
 - Philippe Gaboriau, *La classe ouvrière et le vélo*, Thèse de sociologie, Nantes, 1980, et divers articles dont *Les trois âges du vélo en France*, in *Vingtième siècle*, pages 17-33, janvier 1991.
 - Keizo Kobayashi, *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870*, BCC Tokyo, 406 pages, 1993.
 - Victor Sainte-Marie-Gauthier, *Le vélocipède à Paris entre 1890 et 1920. Codification des usages et aménagements spécifiques*, recherche pour le compte de la Ville de Paris, Champs, Laboratoire TMU, juin 1996.
 - Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, 438 pages, 1999 ; plus particulièrement le chapitre 4, *L'âge d'or de la bicyclette*, pages 87 à 111.
 - *La Bicyclette*, Catherine Bertho-Lavenir (dir.), *Les cahiers de médiologie n°5*, Gallimard, 318 pages, 1998.

³¹⁰ Cette histoire comporte de nombreux points obscurs, les inventions qui se sont succédées n'ayant été réalisées qu'à l'état d'un ou de rares prototypes, la plupart du temps sans brevet jusque vers 1865.

Un exemple de ces polémiques : diverses inventions – pourtant admises par les historiens – sont qualifiées par la revue française *Vélocité*, organe de la FUBicy, Fédération française des Usagers de la Bicyclette de « *supercherries [...] faites délibérément sur fond de chauvinisme exacerbé par la guerre de 1870* », comme le vélocipède à tiges de K. MacMillan, la bicyclette à chaîne de Meyer, etc. (revue *Vélocité*, n°72, mai-juin 2003).

³¹¹ Le « *vélocifère* » de l'an XII est aussi dénoncé par *Vélocité* comme une « *légende [dont] Louis Baudry de Saunier est à l'origine dans son Histoire Générale de la Vélocipédie, parue en 1891* » (n°10, avril 1989), qui renvoie à divers chercheurs. M. G. Lay, *Ways of the World., op. cit.*, pages 142 et 377, signale la même conclusion chez D.G. Wilson, *A short History of Human-powered Vehicles*, in revue *American Scientist*, 74 (4), pages 350-357.

Pourtant, le « *vélocifère* », son cavalier le « *vélocipède* », son utilisation en course à Paris, sa mise en scène au théâtre le 29 floréal an XII, etc., sont décrits au début 1870 dans la revue *Le Vélocipède illustré*, n°82, et ne peuvent donc pas avoir été inventés après la guerre de 1870, et encore moins par Baudry de Saunier en 1891.

³¹² Pierre Michaux (1813-1883), né à Bar-le-Duc où il a son monument, était serrurier-carrossier à Paris en 1861. Cela aurait été son fils Ernest (1842-1882) qui aurait suggéré l'utilisation de la manivelle à pédale, sur le modèle déjà connu des manivelles de meules mues par les pieds, après avoir utilisé une draisienne apportée à son atelier pour réparation. Certains auteurs avancent la date de l'invention à 1858. La « pédale » est ronde et est actionnée par la voûte plantaire et non par le bout du pied comme dans un vélo moderne. La « pédale plate » élargie sera inventée vers 1869.

Michaux, secondé par ses fils Ernest, Edmond et Henry, créa une entreprise spécialisée, Michaux et Cie, devenue la Compagnie parisienne de vélocipèdes, qu'il céda en 1865 à des partenaires financiers, les frères Olivier. La famille Michaux réalisa une jolie fortune, puis subit des revers liés à des procès portant sur ses cessions de droits et à la crise consécutive à la guerre de 1870. La marque existait encore à la fin du siècle. On verra qu'Ernest fut un des pionniers de l'automobile.

munie de « pédales ». L'engin a repris le nom de « *vélocipède* » autrefois utilisé pour l'utilisateur de la machine. En 1865, les Michaux employaient 300 ouvriers et produisirent 400 machines.

Les cyclistes s'intitulent alors des « *vélocemen* ».

Le vélocipède va se populariser rapidement grâce aux grandes expositions internationales de Paris en 1867 et Londres en 1869.

« L'ADOLESCENCE DE LA VELOCIPEDIE (1869-1870) »³¹³.

La première course cycliste eut lieu sur 1 200 mètres au parc de Saint-Cloud, résidence impériale, le 31 mai 1868, et vit la victoire de l'anglais (francisé) James Moore³¹⁴.

La première « course sur route » est organisée le 7 novembre 1869 sur Paris-Rouen³¹⁵, par La Compagnie parisienne de vélocipèdes (ex-firme de Pierre Michaux) et le Véloce-Club Rouennais. En fait, son promoteur et principal organisateur est Richard Lesclide, directeur au *Petit Journal*, qui vient de créer *Le Vélocipède illustré*. La course fut un grand succès. Il y a 323 inscrits (environ 200 au départ) dont plusieurs femmes. Moore est encore vainqueur avec une moyenne de 12 km/h. La première femme, « *Miss America* », est classée 29^{ème}.

À la fin du Second Empire, le vélocipède est furieusement à la mode³¹⁶. Mais, le nombre de machines en France est de moins de 10 000 (Baudry de Saunier l'estime à 5 000 ou 6 000).

Il est devenu une véritable industrie en France et à l'étranger. On dénombrait, en 1869, 61 fabricants à Paris et 18 en province³¹⁷, plus des producteurs d'accessoires (lanternes, tenues spéciales, gants, selles, etc.). Il possède ses manèges d'apprentissage, ses lieux de rendez-vous (les jardins du Luxembourg, la place de la Bourse, le pré Catelan au Bois de Boulogne).

Le vélocipède est un objet moyennement coûteux, déjà abordable pour la classe moyenne : 150 à 250 francs pour une machine de base en 1869-1870³¹⁸, ce qui représente trois à cinq mois de salaire d'un ouvrier peu qualifié, et jusqu'à 2 000 francs pour un engin de luxe³¹⁹.

Le premier « *Véloce-club* » est fondé à Valence en 1868, suivi rapidement de nombreux

³¹³ Baudry de Saunier dénomme ainsi son chapitre II, après « *L'enfance de la Vélocipédie (1790-1868)* », et avant « *La jeunesse de la Vélocipédie (1871-1880)* » et « *Le succès universel de la Vélocipédie (1886-1891)* », in *Histoire Générale de la Vélocipédie, 1891, op. cit.*

On adoptera la graphie de Baudry de Saunier, « *Vélocipédie* », même si l'on trouve parfois « *Vélocipède* »

³¹⁴ James Moore (1849-1935) était venu en France à l'âge de 4 ans. Après la guerre de 1870, à laquelle il participa comme infirmier volontaire, il séjourna de 1872 à 1877 en Angleterre où il fit des études de vétérinaire, tout en poursuivant une carrière de coureur. Il resta un des principaux champions cyclistes jusque vers 1880. Il s'établit enfin à Chantilly comme vétérinaire et éleveur de pur-sang et se consacra à l'amélioration de la race chevaline.

³¹⁵ Voir la plaquette commémorative de René Geslin, *Paris-Rouen, première course vélocipédique sur route*, 1969 (à la Bibliothèque du Trocadéro).

³¹⁶ Le Prince impérial fait du vélocipède dans le parc du château de Compiègne avec son cousin le duc d'Albe en 1869. Henri Michaux est son professeur de cyclisme. Voir l'*Annexe B, Illustration 15*.

³¹⁷ Selon Bonneville, *op. cit.*, qui en donne la liste pages 44-45. M. G. Lay, *Ways of the World., op. cit.*, donne les chiffres de 66 fabricants à Paris et 41 en province et indique qu'il y aurait eu, la même année, une centaine de fabricants en Angleterre et une vingtaine aux États-Unis.

³¹⁸ Prix relevés dans des réclames parues en 1869-1870 dans la revue *Le Vélocipède Illustré* (voir ci-après).

³¹⁹ Une annonce de la *Compagnie parisienne* propose des « *Vélocipèdes, Acier et fer forgé garantis, Depuis 150 jusqu'à 2 000 francs* » in *Almanach de la vélocipédie pour 1870*, éditeur *Le Vélocipède illustré*, 95 pages, 1870.

autres. C'est le début d'un processus d'organisation qui permettra la stabilisation des rapports entre les diverses préoccupations des cyclistes : organisation des courses, défense des cyclistes, tourisme, aménagement des routes, sécurité, etc.

Il est intéressant de s'arrêter sur cette période qui voit apparaître toutes les problématiques de l'usage de la bicyclette, qui seront aussi, plus tard, celles de l'automobile.

La « *Vélocipédie* » est renseignée deux fois par semaine par une des premières revues sportives³²⁰ qui lui est totalement consacrée, *Le Vélocipède illustré*³²¹, créé à Paris le 1^{er} avril 1869 par Richard Lesclide³²². Après la guerre de 1870, il reparait quelques mois sous le titre symbolique de *La Vitesse*. Puis il disparut en 1872 pour ne renaître qu'en 1890.

Son frontispice, en une allégorie réjouissante, représente une jeune vélocipédiste³²³ à la longue chevelure flottante, en culotte et portant un casque du type bombe de cavalier. Elle brandit un drapeau frappé du mot « *PROGRÈS* », et dont la hampe est une plume à écrire (de journaliste, évidemment). Une forte lanterne prodigue ses rayons vers l'avant. Enfin, elle foule sous ses roues des écrevisses, ces « bêtes qui marchent à reculons ».

Voir les frontispices successifs du *Vélocipède illustré* en *Annexe B, Illustrations 16 à 18*.

La revue se veut technique. Elle traite du problème de l'équilibre sur deux-roues, mal compris à l'époque. Elle présente projets et prototypes : tricycles, tandems, vélocipèdes à machine à vapeur, monoroues, et autres machines plus ou moins invraisemblables (et pourtant elles ont tourné !) Elle présente aussi les innovations mécaniques : transmission à bielle-manivelle ou « à chaîne sans fin », Elle donne la liste des brevets récents : pas moins de 114

³²⁰ Voir Édouard Seidler, *La presse et le sport*, Armand Colin, 270 pages, 1964.

Le Vélocipède est fondé à Foix (Ariège) le 24 octobre 1868. « *Mais, il ne sera plus jamais question de vélocipède dans [cet] hebdomadaire : le titre, volontairement trompeur, n'a été choisi que pour faciliter l'obtention du "cautionnement" impérial.* » (Seidler, *op. cit.*, page 14).

Le Vélocipède, paru à Grenoble (Isère) le 1^{er} mars 1869, a été fondé par « *A. Fabre, fabricant de vélocipèdes* » à Voiron, qui y fait, notamment, « *vanter les mérites de sa production* » (*Ibidem*, pages 15-16).

³²¹ *Le Vélocipède illustré* est hebdomadaire et vite bihebdomadaire. Il édite aussi des manuels, comme l'*Almanach de la vélocipédie pour 1869*, Librairie du Petit Journal, 95 pages 1969. L'*Almanach de la vélocipédie pour 1870*, 95 pages, est édité par *Le Vélocipède illustré*, en 1870. Les deux ouvrages diffèrent sensiblement.

Son directeur et propriétaire est un journaliste et homme de lettres, Richard Lesclide, qui y écrit sous le pseudonyme de *Le Grand Jacques*.

Le Vélocipède illustré est, du fait de la guerre, suspendu en septembre 1870. Il reparait sous le titre de *La Vitesse*, sous titré « *Vélocipédie, sport, aviation, régates, beaux-arts, arts et sciences mécaniques* », le 16 juillet et s'arrête le 27 août 1871, faute de « *publicité* », dit-il. Puis, il paraît à nouveau du 2 mai au 24 octobre 1872 sous son titre initial.

Le 6 avril 1890, il renaît, toujours sous la « *direction* » de Lesclide, alors âgé de 67 ans. Jean de Champeaux, son « *rédacteur en chef* » dissimule la femme de Lesclide. Elle continuera le journal après sa mort, jusqu'en 1898. Mme Lesclide fera partie des fondateurs du Touring-Club de France (voir son « *portrait* » ci-après).

Une collection très complète de cette revue est conservée à la Bibliothèque du Trocadéro.

³²² Richard Lesclide (1823-1892) a débuté à Bordeaux comme collaborateur de Charles Monselet, journaliste et auteur dramatique, puis collaboré au *Petit Journal* à Paris, dont il est le (ou un des) directeur(s) en 1869. Il a aussi une activité d'éditeur. En 1869, il crée trois journaux bientôt détruits par la guerre de 1870, *La Parodie illustrée*, *La Chiromancie* et *Le Vélocipède illustré*. Après 1872, il continue à écrire dans divers journaux. Il fut, selon un mot de Daudet, le « *secrétaire par admiration* » (bénévole !) de Victor Hugo de 1878 à la mort de celui-ci en 1885. Sa nécrologie dans *Le Vélocipède illustré* du 19 mai 1892 cite à son actif une trentaine de titres de romans, pièces de boulevard, traductions, livrets d'opérettes, etc., mais passe sous silence ses ouvrages érotiques...

³²³ La graphie d'époque hésite parfois entre *vélocipédiste* avec accent grave et *vélocipédiste*. Nous avons systématiquement adopté la seconde, utilisée par l'administration, notamment dans le règlement de 1896.

entre février 1868 et le 10 avril 1869 !

Outre Paris-Rouen, la revue co-organise régulièrement des courses à Paris, notamment au Pré Catelan, parc de loisirs de M. de Saint-Félix, par ailleurs collaborateur de la revue, et où réside le « *Véloce-Club de Paris* ».

Les paris sur les grandes courses sont considérables, comme lors d'une course dans les jardins du Crystal Palace à Londres gagnée en avril 1869 par Henry Michaux³²⁴ devant Moore.

Elle rend compte en détail d'une petite dizaine de courses par semaine avec des commentaires et les classements³²⁵.

On est surpris de la petite taille de certaines bourgades où la course s'est tenue : Le Neubourg (Eure), Châteauneuf-sur-Charente (Charente), Bollène (Vaucluse) ; le mouvement semble bien ne pas s'être limité aux grandes agglomérations.

Les manifestations comportent plusieurs courses ou concours : de vitesse, de lenteur, d'élégance, de dames (1^{er} novembre 1868), d'enfants, réservées aux membres du Véloce-club organisateur, etc. La « course de vitesse » est le plus souvent courue par des professionnels.

Dans l'abondant courrier des lecteurs, une préoccupation précoce est de connaître les itinéraires accessibles aux vélocipèdes. Un M. Trappes du Véloce-Club de Paris, signale que :

« *la route de Rambouillet [...] est excellente jusqu'à Saint-Cyr ; mais, au-delà, on n'avance qu'avec une fatigue extrême. [...] Le milieu de la chaussée est grossièrement pavé, et les bas-côtés sillonnés d'ornières profondes, semés de méchants cailloux [...]*

*Il émet le vœu qu'un MANUEL des parcours de vélocipèdes soit publié à l'usage des Vélocemen [...]*³²⁶ »

Un numéro typique de la revue comporte de nombreuses publicités³²⁷ : une quinzaine de fabricants et une dizaine d'équipementiers dont un « *Graveur de médailles spéciales pour courses et expositions* » et un « *Manuel du véloceman* », plus des « *manèges d'apprentissage* ».

De très nombreux « *cercles ou sociétés de Vélocipédistes* » apparaissent comme organisateurs de ces courses, ou au détour de tel ou tel article, à Paris, Lyon, Grenoble, Rouen, mais aussi dans des villes plus petites, Beauvais, Macon, Carpentras, etc. Il est aussi question de clubs à Londres ou Vienne en Autriche. *Le Vélocipède illustré* s'engage à servir gratuitement un abonnement aux associations promouvant le vélocipède.

Le premier Véloce Club a été fondé à Paris dès 1868, et un projet d'*Assemblée générale des vélocipédistes* est même agité en 1869-1870³²⁸.

Dans le 3^{ème} numéro, une affirmation est posée : il ne s'agit pas seulement de sport et de loisirs, mais d'un « *moyen de transports* », car :

³²⁴ *Le Vélocipède illustré*, n°3. La somme pariée est de « 500 louis » (on parie en louis sous l'Empire et la Troisième République), soit 10 000 francs. Le rapport est inconnu. La course Paris-Rouen avait fait l'objet d'un pari mutuel.

³²⁵ *Le Vélocipède illustré* du 14 novembre 1869 affirme (exagère-t-il ?) que « un million de personnes se sont déplacées cette année pour suivre des Courses de vélocipèdes dans plusieurs localités. »

³²⁶ *Ibidem*, n°3. M. Trappes renseigne sur plusieurs autres itinéraires. La revue s'engage à publier de manière sommaire les « *communications à ce sujet à l'usage de Paris, de la France et même de l'étranger* ». Les mots soulignés sont en italiques dans le texte.

³²⁷ L'équilibre financier de la revue dépend totalement de la publicité : « *Il n'est possible de créer et de maintenir un journal qu'avec le concours de l'industrie ou des intérêts qu'il représente.* », in *La Vitesse*, 27 août 1871.

³²⁸ Sur les premiers Véloce-Clubs et le projet d'*Assemblée générale*, voir Bonneville, *op. cit.*, pages 98 et 99.

« la cause engagée est surtout celle du Vélocipède robuste et peu coûteux que nous espérons bientôt voir mettre à la disposition des employés et des ouvriers, que l'excessive cherté des loyers oblige à gîter loin du centre des affaires, et que ne satisfont nullement les omnibus ventrus et podagres.³²⁹ »

Lesclide définit même le vélocipède comme « *L'omnibus du travailleur*³³⁰ ».

Au fil des *Échos* et des *Lettres de lecteurs*, le « tourisme vélocipédique » apparaît avec de véritables randonnées touristiques, réalisées par des notables : « *En juillet [1869] le comte d'Estaing a parcouru la Suisse en touriste [...] Il a fait près de 400 kilomètres en quelques jours.*³³¹ », ou par d'anonymes bourgeois³³².

Dès le 1^{er} numéro, il est questions des « *arrêtés municipaux concernant leur croisement, leur éclairage et certaines interdictions de parcours [au bois de Boulogne notamment]* », sur lesquels la revue se propose d'informer ses lecteurs et, évidemment, d'intervenir.

Puis, il apparaît qu'il n'existe pas de réglementation spécifique d'interdiction à Paris³³³.

Les vélocipédistes sont traînés en justice au moindre accrochage sans dégât au titre de :

« *l'article 113 d'une ordonnance du 25 juillet 1862 interdisant dans les rues les jeux de quilles, palets, tonneaux, etc.*³³⁴ »

On entrevoit l'apparition précoce d'arrêtés municipaux « vélophobes ». *Le Vélocipède illustré*, avant de conclure que « *La persécution contre les Véloces prend des proportions inquiétantes* », en cite dès avril 1869 plusieurs cas³³⁵ :

« *On nous écrit du Luc, en Provence, qu'un arrêté municipal défend absolument la circulation des Vélocipèdes dans la localité, à moins, bien entendu, qu'on ne les conduise en laisse. [...] Notre correspondant nous demande quelles sont les attributions de l'autorité à cet égard, et si les édiles ne dépassent pas leurs droits.* »

De telles interdictions, qui vont se répéter jusqu'à la fin du siècle, revenaient à imposer au cycliste de marcher sur 5 km en moyenne en poussant sa très lourde machine.

À Rennes, un arrêté municipal oblige les vélocipédistes à allumer leurs lanternes plus tôt qu'il n'est prescrit aux voitures ordinaires.

Dans un article humoristique, *Le Vélocipède illustré*, met en scène³³⁶ « *le gendre du maire* », propriétaire d'un manège (pour cavaliers) déserté au profit des vélocipèdes, qui obtient de son beau-père qu'il :

« *interdise la circulation des vélocipèdes sur la voie publique [...] sous le prétexte*

³²⁹ *Ibidem*, n°3. Le vélocipède de base coûte 150 à 250 francs, soit 3 à 5 mois de salaire d'un cantonnier ou d'un ouvrier agricole. Pour la classe moyenne, le vélocipède est hygiénique et doit permettre « *à la jeunesse travailleuse du commerce, de l'industrie, des administrations, de se dégourdir les membres et de se rafraîchir le cerveau, en courant le soir sur les promenades parisiennes, au lieu d'aller s'enfermer dans d'infectes brasseries.* »

³³⁰ In *Almanach de la vélocipédie pour 1869, op. cit.*, titre d'un chapitre, page 88.

³³¹ *Ibidem*, n°24. Le terme *tourisme* est bien plus ancien.

³³² *Ibidem*, n°10. Dans une petite annonce : « *M. B. de Grenoble compte partir de Lyon pour Marseille, Montpellier, Bordeaux, Orléans, Paris et revenir à son point de départ. Il accepterait des compagnons de route. M. Edouard Legier [...] offre d'accompagner M. B. de Carpentras à Marseille. M. B. peut s'entendre avec lui.* »

³³³ *Ibidem*, n°3. Les interdictions résultent d'une « *mesure d'ordre public* » générale, à l'arbitraire des policiers.

³³⁴ *Ibidem*, n°3. Article « *Le procès des vélocipèdes* », page 2.

³³⁵ *Ibidem*, n°20. Le Luc, dans le Var, à l'ouest de Fréjus, est situé sur la nationale 7 qui est l'axe quasi unique d'accès à Nice et à la Côte d'Azur, car il n'y a pas de route littorale à l'époque.

³³⁶ *Ibidem*, n°9. C'est nous qui soulignons.

de la sécurité des piétons ».

Déjà le « lobby » du cheval et l'instrumentation de la motivation de sécurité !

Dès le numéro 5, la revue lance un « *Projet de Pétition pour les Vélocipèdes* » pour réclamer une réglementation nationale.

Aussitôt, les revues satiriques imaginent des règlements burlesques³³⁷.

La presse s'emplit d'attaques contre la Vélocipédie, sur le thème des accidents.

Le journaliste Francisque Sarcey³³⁸ est pris à partie par *Le Vélocipède illustré* pour une charge parue dans *Le Gaulois*, du 30 novembre 1869. S'ensuit un échange de lettres, où Sarcey revendique le droit à l'humour « *On blague les Vélocipédistes. Les voilà bien malades ! Mais qui ne blague-t-on pas à Paris ?* » Sous cet assaut « *d'esprit parisien* », il n'en reste pas moins que Sarcey insiste sur les dangers (surtout pour ses adeptes) de cette nouveauté, qu'il prévoit éphémère. Il réitérera ses critiques jusque dans les années 1890.

La revue répond à d'autres attaques encore moins amènes du *Journal de Nantua*, du *Salut public* de Lyon, etc.

Les chemins de fer ne voient pas le vélocipède d'un bon œil. Après la course Paris-Rouen, *Le Vélocipède illustré* se plaint des mauvais procédés de la Compagnie de l'Ouest :

« *La Vélocipédie et les chemins de fer de l'Ouest.*

Le chemin de fer de l'Ouest s'est plu à affirmer, au sujet de la Course de fond de Paris à Rouen, l'éloignement que lui inspirent les Vélocemen et la Vélocipédie. On a refusé aux organisateurs de la fête et aux délégués de la presse qui suivaient la Course les facilités de transport qui s'accordent ordinairement dans ces occasions.

On ne saurait imposer l'obligeance, ni réclamer [...] contre les décisions d'un pouvoir absolu. Mais le contraste de cette rigueur sans précédent avec la bienveillance ordinaire de ces grandes administrations nous a paru un fait à signaler, – et nous ne pensions pas que le Véloce pût inquiéter la locomotive.³³⁹ »

Le 12 décembre 1869, on rencontre la première mention de la « *frayeur* » causée aux animaux, qui sera un problème récurrent du cyclisme et de l'automobile :

« *Un Correspondant nous soumet un cas de conscience à décider :*

Quand un bicycle se rencontre avec un cheval ou un mulet qui donne des signes de frayeur, qui du Véloceman ou du conducteur de la voiture doit mettre pied à terre ? Il

³³⁷ *Ibidem*, n°10. On cite *Le Tintamarre* qui propose : « *Article 1^{er}. Il est absolument interdit de dormir en conduisant son Vélocipède... Art 2. Lorsque, sur la voie publique, un Vélocipède sera broyé par une voiture, il devra s'arrêter immédiatement pour que l'on puisse prendre son numéro... Art 6. Tout Vélocipède errant sans maître sur la voie publique sera conduit en fourrière ... Art 7. Il est absolument défendu de faire tourner les deux roues de son Vélocipède en sens inverse... Art 8. L'usage des éperons est interdit aux Vélocemen... »*

³³⁸ *Ibidem*, n°61 et 64.

Francisque Sarcey (1827-1899), normalien, journaliste, écrivain et mémorialiste, occupa une position de « *prince des critiques* » dramatiques avec son feuilleton dans *Le Temps* de 1867 à sa mort. C'est donc une plume de première importance qui s'attaque au vélocipède, qui sera jusqu'au bout une de ses têtes de turc.

Le Vélocipède illustré, qui reparait en 1890, continuera à s'en prendre régulièrement à Sarcey.

³³⁹ *Ibidem*, 14 novembre 1869, numéro rendant compte de Paris-Rouen. En fait, le vélocipède est bien déjà considéré comme un vrai concurrent du rail. L'article poursuit en effet ainsi :

« [La Compagnie de l'Ouest] a choisi les dimanches et les jours fériés sans exception, les seuls jours pendant lesquels l'ouvrier et l'artisan puissent faire leurs provisions de grand air aux environs de Paris, pour élever ses tarifs de 50 %, et surtaxer la population laborieuse dans ces promenades de banlieue. Si la Vélocipédie permet aux jeunes gens de se soustraire à ces exigences, elle crée tous les jours des voyageurs nouveaux. »

arrive souvent que les charretiers vous enjoignent de descendre assez vivement, afin de passer avec plus de sécurité. Il me semble que le conducteur devrait descendre également et conduire par la bride la bête effarouchée...³⁴⁰ »

« *L'Armée et le vélocipède* », lettre d'un lecteur anonyme « *d'une ville de garnison* » (un militaire ?) affirmant « *faire des prosélytes* » chez les artilleurs, signe l'apparition dans le n°32 en juillet 1869 d'un sujet fondamental et récurrent des revues cyclistes – et, plus tard, automobilistes –, l'utilisation militaire de ces nouveaux moyens de transport.

Bientôt, devançant Giffard de 30 ans, un lecteur anonyme prédit « *la fin du cheval* » :

« Le Vélocipède, lancé à toute vitesse, fatigue moins en deux heures que le cheval en une demi-heure de trot. Le cheval à deux roues va plus vite que le cheval à quatre pieds ! [...]

Donc, moins de fatigue, plus de vitesse, plus d'économie, moins d'embarras.

Voulez vous me croire ? Envoyez le cheval à la boucherie !³⁴¹ »

L'article « *Des Véloces-voies* » du 24 février 1870 est prophétique :

« Voici ce qu'on nous écrit :

“Lorsque les temps seront venus, les Véloces-voies se couleront, comme par enchantement, le long des routes principales de France. Dans ce moment on ne pourrait guère les établir qu'en ciment ou en grès bitumineux [...] Il ne manquerait pas d'inventeurs pour tenter des essais à des prix inférieurs. Le pavé et le macadam reviendraient au moins aussi cher eu égard à leur entretien.

Pourquoi ne ferait-on pas un essai à cet égard sur une route fréquentée par les Vélocemen ; par exemple, sur celle de Paris à Saint-Cloud par les bords de la Seine. Ce serait l'affaire d'une souscription de 20 000 F tout au plus.”

Le projet de souscription nous semble aventureux. Nous croyons qu'il faut réclamer ces voies de l'État ou des municipalités, car nous pensons [...] qu'elles doivent être libres de tout péage.

Il n'y a donc qu'à attendre patiemment : l'Amérique, l'Angleterre, la Suisse et la Belgique n'auront pas plutôt de Véloces-voies depuis dix ans, que la France, qui marche à la tête de tous les progrès, s'avisera peut-être de les imiter.³⁴² »

Cet article introduit – en une trentaine de lignes ! –, les cinq problématiques fondamentales de l'évolution de la voirie :

- les « voies spécialisées », pistes cyclables et plus tard autoroutes,
- le financement de ce nouveau réseau et de l'amélioration de l'ancien,
- la nécessité « technique » de changer la constitution des chaussées, avec l'utilisation envisagée du « ciment (béton) ou grès bitumineux »,
- l'incapacité des administrations françaises à financer les changements nécessaires tandis qu'on le fera ailleurs (avec 30 ans d'avance pour les autoroutes) ;
- le recours, en désespoir de cause, à l'évergétisme³⁴³, ce qui sera le cas jusqu'en 1914.

³⁴⁰ *Ibidem*, n°61.

³⁴¹ *Ibidem*, n°79.

³⁴² *Ibidem*, n°82. C'est nous qui soulignons.

³⁴³ « Évergétisme : attitude des gouvernants ou des élites qui consistait à donner à la collectivité les édifices et les équipements dont elle avait besoin ou à distribuer des largesses au peuple. » Grand dictionnaire encyclopédique Larousse. Nous utiliserons régulièrement « évergète » et « évergétisme » qui relèvent de l'histoire

En deux ans, le monde du vélocipède avait donc découvert toutes les composantes de l'usage et des problématiques du vélocipède, ainsi que ses propres moyens de fonctionnement.

Les usages immédiats du vélocipède se révélaient très diversifiés, entre :

- la grande compétition (éventuellement internationale), avec ses objectifs industriels et ses paris faramineux,
- la compétition locale, familiale pourrait-on dire, avec ses concours de lenteur et ses courses d'enfants,
- le sport ordinaire, celui de tous les jours ou de tous les dimanches,
- le tourisme,
- et enfin le simple moyen de transport, de plus en plus ouvert au grand nombre avec la baisse du coût relatif du véhicule, déjà accessible aux classes moyennes.

Les problématiques de la circulation cycliste apparaissaient clairement :

- la difficulté de l'introduction sur la route d'un objet inconnu des animaux de trait, notamment des chevaux, ombrageux et rétifs,
- l'arbitraire des réglementations municipales « vélophobes », ou de la police en l'absence de toute réglementation,
- l'hostilité des chemins de fer qui préfigure la « *lutte rail-route* » des années 1930,
- l'accusation sans aucune preuve statistique d'être une source très élevée d'accidents (ce qui sera vrai pour l'automobile, mais ne l'était nullement pour la bicyclette),
- la vulnérabilité du deux-roues face aux véhicules plus lourds.

La presse vélocipédique avait aussi recensé tous ses moyens et tous ses thèmes :

- la publicité,
- la vulgarisation technologique,
- l'encouragement, l'organisation et le comptes-rendu des courses,
- la défense des usagers face aux pouvoirs publics, aux « lobbies » de la circulation animale et aux oppositions de toutes sortes,
- la recherche d'usages nouveaux, comme la vélocipédie militaire.

L'automobile, lorsqu'elle commencera à se répandre, rencontrera les mêmes intérêts et les mêmes difficultés que le vélocipède, alors que leurs parcs sont encore réduits³⁴⁴. Elle bénéficiera de son expérience, et saura rapidement s'organiser efficacement.

L'APPARITION DE LA BICYCLETTE MODERNE.

L'essor du vélocipède avait été cassé en France et en Allemagne par la guerre de 1870 et ses séquelles, la Commune et la longue occupation allemande (terminée en septembre 1873).

C'est désormais en Angleterre (Coventry devient la capitale de l'industrie cycliste) et aux États-Unis que se poursuivra l'évolution technique, dans deux directions : la course et la

gréco-romaine, faute de disposer pour l'époque contemporaine de termes appropriés. La traduction du grec « *bienfaiteur* » ou le terme « *philanthrope* » qui en est le plus proche à l'époque sont trop polysémiques et vagues dans le cas précis. Quant au « *mécénat* », il suppose un sens de soutien aux arts, ce qui n'est pas en cause ici.

Au XIX^{ème} siècle, les plus riches pratiquent couramment la construction de routes, les adductions d'eau, l'érection de statues, soit par des donations individuelles, soit par des « *souscriptions* ».

³⁴⁴ La diffusion du vélocipède fut longtemps limitée par son caractère fatigant et sportif, tandis que celle de l'automobile, même sous la forme du motorcycle, resta limitée par son coût plus élevé.

recherche de vitesse, d'une part, et le vélocipède ordinaire, d'autre part.

Les principales innovations étaient en germe autour de 1869 :

- le roulement à bille, qui supprime presque le frottement sur l'essieu, existait déjà ;
- le boudin en caoutchouc plein remplaçant le cerclage en fer de la jante, sur un brevet de Clément Ader de 1868 utilisé par le coureur Thévenon en 1869³⁴⁵,
- la transmission par chaîne, envisagée dès 1869³⁴⁶,
- la roues à rayons travaillant en tension, utilisée en France en 1869³⁴⁷, et en Angleterre, 1866-1870 (Tydeman, L. Gonel-Grout, Reynolds et Mays),
- l'allègement du cadre par l'utilisation de l'acier forgé, puis de tubes creux (1872),
- la roue libre,
- le frein sur la jante dit « à pincette », remplaçant le frein à palette sur le cerclage,
- les premiers dispositifs de changement de vitesse liés à la transmission par chaîne.

La principale innovation des années 1870 fut celle de la mise au point de la transmission à chaîne. Voir l'évolution du vélocipède à la bicyclette sur les *Illustrations 16, 18 et 21* en *Annexe B*.

Mais, il fallut passer par un fourvoiement technologique : le « *grand-bicycle* ».

La pédale du vélocipède de type Michaux actionnait directement la roue, ce qui limitait donc le « développement » pour chaque coup de pédale. Très rapidement, on eut l'idée d'augmenter la taille de la roue motrice pour augmenter la vitesse³⁴⁸, ce qui aboutit au grand-bicycle ou « *grand-bi* » (le « *penny-farthing*³⁴⁹ » anglais) à roue avant démesurée, ce qui n'était pas sans poser d'importants problèmes d'équilibre et de sécurité, le conducteur situé en hauteur, presque à la verticale de l'essieu avant, basculant en avant au moindre arrêt ou cahot un peu brutal. Ceci d'autant plus que le frein a été déplacé de la roue arrière à la roue avant. Diverses tentatives essayèrent d'assurer la stabilité en reportant la selle en arrière, ou en réalisant des tricycles ou quadricycles équipés de grandes roues motrices (*Annexe B, Illustration 21*).

La transmission à chaîne sans fin et démultiplication, déjà envisagée dès 1869, fut utilisée de diverses façons avec le « *bicycle sûr* » de Rousseau³⁵⁰ de 1877 et le *Shergold's rear driver safety bicycle* de l'anglais Shergold, la même année. C'est la commercialisation en Angleterre, à partir de 1878-1879, des bicyclettes de Harry George Lawson³⁵¹, dont la roue arrière reste

³⁴⁵ Louis Bonneville, *op. cit.*, pages 34 et 161. Ader aurait aussi appliqué les roulements à bille à la bicyclette en 1868, selon Bonneville. Il s'agit de Clément Ader (1841-1925), inventeur qui travailla aussi sur le téléphone, puis réalisa l'Éole, premier avion qui aurait volé en 1890 ; il fut un temps constructeur automobile vers 1900.

³⁴⁶ Louis Bonneville, *op. cit.* pages 80 et 161, donne la référence de la bicyclette à chaîne et « *pédalier au centre* » d'André Guilmet en 1869. *Le Vélocipède Illustré* du 9 décembre 1869, signale succinctement que la « *chaîne sans fin [a] fait l'objet d'un brevet* » concernant son utilisation pour les vélocipèdes.

³⁴⁷ Louis Bonneville, *op. cit.*, page 161, donne la référence du brevet Meyer de 1869 de la roue à rayons en tension.

³⁴⁸ L'évolution est amorcée avant 1870.

³⁴⁹ Le *farthing* vaut un quart de *penny*. Les diamètres des pièces sont presque en rapport.

³⁵⁰ Le « *bicycle sûr* » de Rousseau avait une chaîne agissant sur la roue avant. Sur les « *safety bicycles* » de Shergolds et Lawson la chaîne entraînait la roue arrière.

Un prototype à chaîne à action sur la roue arrière aurait été réalisé en France par Meyer et Cie en 1869.

³⁵¹ Selon Baudry de Saunier, in *L'Illustration, op. cit.*, « *C'est parce qu'il jugeait le grand-bi trop peu pratique pour les dames que l'anglais Harry John Lawson construisit [cette] machine* », donc perçue comme peu sportive.

Le terme « *bicyclette* » apparaît vers 1880-85 et se spécialise vite pour désigner les engins à chaîne, par

plus petite que la roue avant, qui marque la naissance réelle de la bicyclette à chaîne. Le terme « *safety* », imaginé par Lawson en 1876³⁵² pour désigner une bicyclette, deviendra un nom commun en Angleterre et en France dans les années 1880.

Cette idée mit toutefois encore une dizaine d'années à se répandre : la conception « sportive » du grand-bi gardera la faveur du public jusqu'en 1885. C'est en 1886 que le champion franco-belge Éole gagne la grande course de l'Internationale avec une bicyclette à chaîne, amenant les utilisateurs de grand-bi à refuser de se mesurer aux utilisateurs de ces nouveaux engins. Les années 1885-1890 voient enfin le triomphe des bicyclettes à chaîne anglaises, avec le célèbre *Rover* de John K. Starley (1885, à roues encore inégales) et nombre d'autres modèles, dont le modèle Singer de 1889 dans lequel certains voient la première bicyclette moderne, avec ses roues de même diamètre et son cadre fermé.

La bicyclette des années 1900 allait sortir de trois autres groupes d'innovations : des améliorations de détail³⁵³, la fiabilisation lente de techniques déjà développées avant 1870 et de rares inventions non imaginées avant 1870.

Un bon exemple des nombreux perfectionnements de détail modifiant les techniques initiales est celui des « *roues à rayons* ». Elles connurent de multiples étapes : roues « *à rayons directs en traction* » remplaçant les immémoriales roues à rayons en compression (1866), « *roues à rayons fixés alternativement sur les joues droite et gauche du moyeu* » (1870), « *roues à rayons directs indesserrables* » (Renard, vers 1877), « *roues à rayons tangents lacés sur l'axe* » (un fil unique fixé à la jante, en partait et y revenait après avoir tangenté le moyeu), « *roues à rayons tangents individuels fixés à la jante et au moyeu* » (vers 1877), « *roues à rayons inversement tangents deux à deux* » (Renard, vers 1880³⁵⁴).

Diverses techniques mirent longtemps à se répandre ou à devenir fiables, généralement par suite de problèmes technologiques. Parmi les innovations les plus fondamentales, citons en trois, toutes répandues à partir de 1900 :

- le changement de vitesse à dérailleur : auparavant, le cycliste devait descendre pour changer la vitesse ;
- la roue libre, pourtant imaginée dès 1869,
- le frein « en fer à cheval » du type Bowden (1902) améliorant le frein à pincette (vers 1869).

Quelques inventions totalement nouvelles furent enfin nécessaires pour aboutir à la bicyclette de la fin du siècle :

- la « direction à douille » (l'axe tourne dans une douille) qui remplace vers 1888 la liaison « à pivot » facilement déréglable, et se répand à partir de 1890 ;
- le pneumatique de John Boyd Dunlop (1888),
- le pneu démontable (1891),
- le cadre suspendu en 1887 (auparavant c'est la selle seule qui est suspendue).

L'industrie de la bicyclette se développe considérablement après 1885, mais la France a provisoirement perdu la partie sur le plan industriel au profit de l'Angleterre et des États

opposition aux *bicycles*. *Vélocipède* commence à disparaître, sauf dans le langage administratif.

³⁵² Selon Louis Bonneville, *op. cit.*, page 162.

³⁵³ Ces améliorations portaient le plus souvent sur la diminution du poids (la « *jante creuse* » de Truffault en 1875, après le cadre « *en tubes* »), la solidité de l'engin, la facilité d'entretien et de réparation, etc.

³⁵⁴ La « *roue indéformable* » de ce type, dite « *en étoile* » a été brevetée en Angleterre par Grout en 1884.

Unis³⁵⁵. En 1891, Baudry de Saunier intitule « *Le cyclisme français, possession anglaise* » la première moitié de son dernier chapitre « *Le succès universel de la Vélocipédie (1886-1891)* ». Ce n'est que vers la fin du siècle que la bicyclette française regagnera des parts de marché. Voir une publicité pour une marque anglaise en 1891 en *Annexe B, Illustration 31*.

La France avait donc une revanche industrielle à prendre : c'est l'automobile qui la lui offrira. Georges Forestier donne comme valeur des importations de cycles en France en 1898 le chiffre de 8,9 millions de francs, soit environ 30 000 engins, alors que les exportations de « *motocycles et automobiles* » dépassent 11 millions de francs et vaudront plus de 17 millions en 1900³⁵⁶ ; en 1903, elles atteindront 51 millions.

LA REGLEMENTATION DE LA PREFECTURE DE POLICE DE 1874.

Les vélocipèdes avaient, on l'a vu, commencé à faire l'objet d'interdictions sous le Second Empire, sur toute la commune comme au Luc en Provence, ou dans quelques voies comme à Paris (sans texte spécifique, mais à l'arbitraire de la police).

Certains tribunaux avaient considéré les cycles comme des « voitures particulières » soumises au *Décret* du 10 août 1852, ce qui entraînait notamment l'interdiction de stationner et l'exigence d'une plaque, et aux arrêtés préfectoraux pris au titre du *Décret* du 24 février 1858 qui exigeaient un éclairage de nuit. Mais cette jurisprudence ne faisait pas l'unanimité³⁵⁷.

Une *Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes*³⁵⁸, du 9 novembre 1874, est le premier texte d'envergure concernant les vélocipèdes. Elle débute par un exposé des motifs les reconnaissant comme un moyen de transport normal :

« Considérant que des plaintes nous ont été fréquemment adressées au sujet d'accidents causés par les vélocipèdes dont la circulation n'est soumise à aucune réglementation ;

Considérant que la fabrication et la vente de ces instruments de transport font aujourd'hui l'objet d'un commerce important ;

Qu'ils ne sont pas seulement un moyen de distraction, mais qu'ils ont pour certains particuliers une utilité réelle ;

Que, dès lors, l'interdiction de faire circuler des vélocipèdes sur la voie publique nuirait à des intérêts sérieux ;

Que cette interdiction ne pourrait être prononcée que si des mesures de précaution propres à garantir la sécurité publique étaient reconnues insuffisantes pour mettre un terme aux accidents ;

Qu'il n'y a lieu, quant à présent, qu'à prescrire ces mesures. »

L'ordonnance comporte les dispositions suivantes :

- port de « *grelots suffisamment sonores pour annoncer d'assez loin leur approche* »

³⁵⁵ En 1890, les États Unis auraient produit un million de bicyclettes par an selon M. Lay, *Ways of the World, op. cit.*, page 143. Nous n'avons pas retrouvé ailleurs ce chiffre étonnant et probablement faux.

³⁵⁶ Georges Forestier, *mémoire n°19*, pages 5 à 130, in *Annales des ponts et chaussées*, volume 1, 1902, page 130. Prix moyen supposé : 300 francs. Il est probable que les importations étaient plus élevées vers 1890.

³⁵⁷ On verra plus loin que des tribunaux importants soutenaient la position contraire (« *la bicyclette n'est pas une voiture au sens de la loi sur le roulage* »), ce qui était une source constante de récriminations.

³⁵⁸ *OPP, 1874*, pages 93-99.

- (Art. 1),
- éclairage « *dès la chute du jour, au moyen d'un fallot (sic) ou d'une lanterne, à l'instar des voitures* » (Art. 1),
 - port « *d'une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes* » (Art. 2),
 - interdiction de circuler dans des voies dont la liste est annexée à l'ordonnance³⁵⁹ et sur toute autre voie sur injonction des agents chargés de la voie publique (Art. 4),
 - obligation faite aux usagers de « *modérer la rapidité de leurs courses dans les voies fréquentées pour éviter les accidents* » (Art. 4),
 - défense de passer sur les trottoirs, les contre-allées des boulevards et tous les espaces réservés aux piétons (Art. 5),
 - divers articles concernant les contraventions (Art. 3, 6, 7 et 8).

Les textes visés par l'ordonnance ne comprennent pas la *Loi sur la police du roulage*, de 1851 ; ce sont divers textes autorisant les réglementations locales de la circulation³⁶⁰. Comme celle des « *locomotives routières* » après 1866, les « *vélocipèdes* » sont réglementés en dehors de la police du roulage, même si quelques prescriptions de celle-ci leur sont applicables.

Dans la pratique, les voies interdites comprenaient le périmètre des Halles le matin et la plupart des grandes artères et carrefours principaux des huit premiers arrondissements, plus l'avenue du Bois et l'avenue de la Grande Armée côté seizième, ce qui aboutissait à une quasi-exclusion des vélocipèdes des 8 premiers arrondissements du centre de Paris (équivalents au Paris d'avant l'extension de 1859). Par ailleurs, leur exclusion de la place de l'Étoile et des avenues du bois de Boulogne et de la Grande Armée leur compliquait fortement l'accès au bois de Boulogne.

Les cyclistes protestèrent et en arrivèrent rapidement à manifester.

« La saison de 1879 débuta par un acte de révolte contre madame l'Administration : mauvais procédé qui lui donna de l'humeur et lui fit resserrer la cravate qu'elle avait mise à la vélocipédie.

Au mois de mai, les têtes jeunes du Sport vélocipédique parisien entreprirent de secouer l'ordonnance de 1874, et toute la Société, en un long défilé de machines, manifesta, serpenta à travers les rues interdites de Paris. Or, la loi était tombée en désuétude ; depuis longtemps les agents avaient la délicatesse de détourner les yeux lorsqu'un bicycliste isolé franchissait la consigne. La préfecture de police n'eut pas de ces émeutiers la crainte qu'ils espéraient ; et, de cette heure-là, la plaque, le grelot et la lanterne sévirent nuit et jour.³⁶¹ »

Les choses continuèrent ainsi à Paris, entre répression, tolérance et *délicatesse de détourner les yeux*. Et les cyclistes continuèrent à protester.

³⁵⁹ Les voies interdites se limitent à Paris (aucune en banlieue). Elle comprennent « *les rues comprises dans le périmètre des Halles, avant 10 heures du matin en été et 11 heures en hiver* » et la liste suivante : boulevard de la Madeleine, rues de Rivoli, Saint Honoré, Neuve des Petits Champs (1^{er} et 2^{ème} arr.), de Richelieu, Croix des Petits Champs, Montmartre, du Pont-Neuf, Saint-Denis, de La Paix, Saint-Martin, du Temple, Vieille du Temple, de Buci, rond-point du Luxembourg, avenues des Champs-Élysées, de Marigny, d'Antin, Montaigne, places de l'Étoile, de la Concorde, de la Madeleine, du Havre, avenue du bois de Boulogne (Foch), avenue de la Grande Armée côté 16^{ème}. Ces interdictions, limitées au centre de Paris, visaient, évidemment, plus à traiter des problèmes de congestion que d'accidents, quoi qu'en disent les *considérants* cités ci-dessus.

³⁶⁰ Notamment la *Loi sur la voirie vicinale* de 1836 et la *Loi sur les conseils municipaux* du 24 juillet 1867.

³⁶¹ Baudry de Saunier, *Histoire Générale de la Vélocipédie*, 1891, *op. cit.*, page 180. Le nom du Sport vélocipédique parisien est en italiques dans le texte.

En réponse à une pétition de 1885, le Chef de la Police Municipale « *est d'avis que l'ordonnance [...] peut être rapportée et que la liberté de faire circuler les vélocipèdes peut être accordée, mais seulement sur les voies pourvues de trottoirs ayant une largeur d'au moins un mètre cinquante centimètres*³⁶² », ce qui revenait à ouvrir les grandes voies aux cyclistes et leur interdire les petites... Le préfet de police maintint néanmoins l'ordonnance, au motif que, dans certaines rues, « *les trottoirs ont une largeur variable* » !

En 1886, les tricycles échappèrent à l'ordonnance de 1874, en étant assimilés aux véhicules traditionnels.

En 1887, une pétition de près de 1 000 signatures³⁶³ prend pour arguments en faveur des bicyclettes le faible danger qu'ils représentent, « *la facilité avec laquelle il se manœuvrent*³⁶⁴ » et la création par le général Boulanger, ministre de la Guerre, d'une vélocipédie militaire. Pourtant, un rapport interne³⁶⁵ sur le sujet continue à mettre sur le même plan le « *danger pour la sécurité publique* » et les problèmes d'encombrement, « *la plupart de ces voies étant étroites et le plus souvent encombrées par les voitures et les piétons* ».

On sent bien dans cette affaire que les opinions sont partagées à l'intérieur de l'Administration, la plupart reconnaissant le faible danger des bicyclettes, mais d'autres désirant maintenir les restrictions de circulation en invoquant la sécurité. Cette confusion des motifs entre circulation et sécurité est ici datée, mais elle sera dans le futur – et est toujours – une constante du discours en matière de sécurité routière.

2 LE DEVELOPPEMENT EXPLOSIF DES BICYCLETTES APRES 1890.

Vers 1885, la bicyclette atteint le stade de la « *technologie pervasive* », utilisable par tous³⁶⁶, que définit l'épistémologie moderne des technologies.

Le prix d'un vélocipède ou bicyclette « de base » a peu varié de 1869 à 1900. Il est resté autour de 200 francs comme en attestent les publicités des revues cyclistes³⁶⁷, mais un engin de luxe peut atteindre 5 à 10 fois ce prix. Il existe déjà un marché de l'occasion (*Annexe B, Illustration 22*).

La plupart des historiens surestiment lourdement le prix d'une bicyclette de base et sa valeur par rapport aux salaires³⁶⁸. Un cantonnier gagne moins de 1 000 francs par an, un bon

³⁶² Note au préfet de police, 30 juin 1885. APP, DA39.

³⁶³ *Pétition des bicyclistes parisiens à l'effet d'obtenir la libre circulation des bicyclettes à Paris*, 6 juillet 1897. APP, DA39.

³⁶⁴ Note de la préfecture de police au chef de la police municipale, 18 juillet 1897. APP, DA39.

³⁶⁵ Rapport de l'officier de paix Chevallier pour la police municipale, 25 juillet 1897. APP, DA39.

³⁶⁶ Le concept moderne de « *technologie pervasive* », élaboré au sujet des technologies de l'information, désigne une technologie, qui par des améliorations incrémentales (coût, facilité d'utilisation) acquiert brutalement l'aptitude à « envahir » le marché (être achetée, utilisée, par un grand nombre d'utilisateurs) ; de « *to pervade : imprégner, envahir* », et « *pervasive : envahissant* ».

³⁶⁷ Des publicités proposent, vers 1869-1870, des machines à 120, 140, 150 ou 160 francs. La Compagnie Parisienne (ancienne maison Michaux) propose des « *vélocipèdes acier et fer forgé garantis* » depuis 200 jusqu'à 2 000 francs (*Le Vélocipède illustré* n°24). Voir les autres numéros ou *l'Almanach du Vélocipède illustré*. Il faut prévoir des accessoires, notamment la lanterne (10 à 20 francs). Un tricycle de base vaut 200 francs (*ibidem*).

³⁶⁸ L'origine de cette surestimation est Fourastié, *Pouvoir d'achat, prix et salaires*, Gallimard, 214 pages, 1977, page 12, qui estime la bicyclette la moins chère en 1893 à 500 francs, correspondant à 1 655 heures de travail d'un ouvrier. Cette estimation bien trop élevée est reprise telle quelle par des auteurs comme Weber, *op. cit.*, Studeny, *Thèse, op. cit.*, ou Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo, op. cit.*, page 90.

ouvrier 1 500 francs et un ouvrier très qualifié de l'ordre de 2 000³⁶⁹. La bicyclette de base représente donc un investissement équivalent à deux mois de travail d'un ouvrier³⁷⁰.

Pourtant, le parc est resté cantonné à quelques dizaines de milliers de vélocipèdes au plus jusque vers 1885, malgré leur prix accessible aux classes moyennes. C'était dû au caractère dangereux de l'engin pour son usager et à la très bonne condition physique nécessaire.

Les prestations techniques se sont lentement améliorées : sécurité et fiabilité, poids diminué, roulements à bille, bande de roulement en caoutchouc, équipements, etc.

La bicyclette à chaîne permet vers 1885-1890 son accès à une clientèle beaucoup plus étendue que celle du sportif et dangereux grand-bi. Le pneumatique (1888), puis le pneumatique démontable de Michelin (1891), ainsi que le cadre suspendu (1887), assurent un confort inconnu jusque là.

En 1894, la revue *Le Cycle*³⁷¹ compare la bicyclette au coût des transports en commun à Paris, qu'elle estime à 45 centimes par jour, soit 135 francs par an. Elle donne les éléments suivants :

« 400 francs [pour une] très bonne bicyclette de travail munie de caoutchoucs pneumatiques [...] »

Mais tout cycliste sait que celui qui n'est pas exigeant, et surtout qui ne vise pas à l'élégance, peut aisément se procurer une machine "de travail" très satisfaisante à 250 ou 300 francs, de telle sorte que, dès la seconde année d'usage, l'instrument est payé. »

La bicyclette est donc devenue un moyen de transport de masse, et de masse imposable...

Aussi, un impôt sur les bicyclettes est-il créé en 1893, ce qui permet leur dénombrement. Lors de la proposition de *Loi de finances* en avril 1893, leur nombre est estimé à 126 000, et les registres de l'impôt en décomptent 240 000 en début 1895 et 322 000 en mai 1896³⁷². Une très forte sous-déclaration doit minorer ces chiffres de 30 à 40 %. Une estimation de 750 000 « *individus qui pédalent* » est faite par *Le Vélo* du 31 décembre 1900.

Le développement du parc de bicyclettes a donc connu une phase de croissance lente suivie d'une « explosion » à partir de 1890. La dispersion des réglementations était devenue intolérable aux cyclistes qui se sentent en nombre depuis le début des années 1890.

La croissance du parc se poursuivra sans ralentir jusqu'en 1914 : en 1901, il y a 1 094 286 bicyclettes imposées en France, dont 227 184 à Paris. En 1912, il y en a 2 697 405, dont 284 422 à Paris³⁷³. Leur nombre a donc triplé en Province (et en banlieue) entre 1901 et 1912, passant de 867 000 à 2 413 000. On approchait les 3,5 millions en 1914.

³⁶⁹ Le cantonnier de base est traité comme un ouvrier agricole, avec des disparités selon les départements et le service (les cantonniers départementaux sont mieux traités). En 1899, une *Circulaire* du 12 septembre fixe un minimum pour un débutant à 52 francs par mois. Il doit avoir quelques suppléments (primes, logement). Un conducteur des ponts et chaussées débutant touche entre 2 000 et 2 200 francs par an.

³⁷⁰ Les salaires sont plus faibles que cela durant la crise économique de 1883-1896.

³⁷¹ *Le Cycle*, 24 février 1894, pages 125-126. La même année, une « *bicyclette de luxe* » offerte comme prix à un concours est estimée à 800 francs. Des annonces proposent même des modèles à 150 francs (sans pneumatiques ni roulements à billes). Il y a aussi un actif marché de l'occasion : voir en *Annexe B, Illustration 22*, la reproduction des annonces du *Vélocipède illustré*, 1890, page 124.

³⁷² Revue *Le Cycliste*, 30 septembre 1896. Surr la sous-déclaration avant 1899, voir le *tableau 24* ci-après et ses commentaires.

³⁷³ In *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, Masson, 1912, page 404. Décomptes fiscaux au 1^{er} janvier.

L'UNION VELOCIPEDIQUE ET LE TOURING-CLUB.

Les nombreuses associations locales d'avant 1870 se sont multipliées.

Baudry de Saunier donnera en 1891 une liste (forcément incomplète) de 274 associations, dans 208 villes différentes³⁷⁴, dont 19 à Paris, 5 à Rouen et Toulouse, 4 à Grenoble et Reims, 3 à Lille, Le Havre, Bordeaux, Lyon, Montpellier, Marseille, Narbonne et Tours, 2 dans 18 villes comme Alençon, Arras, Auch, Bar-le-Duc, Cahors, etc.

Mais, surtout, deux grandes associations nationales se sont créées en 1881 et 1890, l'Union Vélocipédique de France et le Touring-Club de France³⁷⁵.

L'Union vélocipédique de France.

Le 11 février 1881, une réunion à Paris de 10 délégués représentant 12 clubs décide la fondation de l'*Union vélocipédique de France*. dite U. V. F. et forme un premier bureau.

« Mais déjà le "deus ex machina" du nouveau groupement était Henry Pagis, journaliste attaché à La Revue des sports et qui allait succéder à P. Devillers au Sport Vélocipédique³⁷⁶ ».

Le premier Congrès de l'U. V. F. en août 1882, à Grenoble, en fixe les statuts.

L'U. V. F. crée un réseau de « *consuls* » en province.

Elle édite un bulletin bimensuel puis hebdomadaire et un « *annuaire annuel de liaison entre ses membres ou affiliés* ». Elle suscite l'édition des « *cartes vélocipédiques TARIDE* » à partir de 1895. Mais, ses actions hors du domaine sportif resteront limitées. Reconnue d'utilité publique en 1919, elle comptera 200 000 membres à la fin des années 1930. En réalité :

« Elle est véritablement le pouvoir sportif en cyclisme. [...] »

L'U. V. F., ainsi que l'exprime l'article premier de ses statuts a pour objet "d'encourager le cyclisme sous toutes ses formes", et elle n'y a jamais manqué. Mais sa vertu, je le répète, est surtout sportive.³⁷⁷ »

Sa première action a été d'établir des règlements pour les courses. À l'époque, les courses se font essentiellement sur des pistes fermées et des vélodromes.

Elle est aussi, avec quelques autres associations étrangères, à l'origine de « *l'Union cycliste internationale qui réunit toutes les fédérations de sport cycliste dans le monde*³⁷⁸. »

La fixation internationale des règles des courses a été accusée d'avoir stoppé l'innovation technique de la bicyclette³⁷⁹. Il est difficile d'en juger. Mais, on doit constater que,

³⁷⁴ Baudry de Saunier, *Histoire Générale de la Vélocipédie*, 1891, *op. cit.*, pages 301-309.

³⁷⁵ On adoptera la graphie d'origine « *Touring-Club* », alors qu'on trouve couramment « *Touring Club* ».

³⁷⁶ Louis Bonneville, *op. cit.*, pages 133-135, citation page 135.

³⁷⁷ Baudry de Saunier, *Le Cyclisme in L'Illustration*, *op. cit.*, page 189. On peut admirer l'euphémisme de cette appréciation balancée ; en fait, l'U. V. F. ne se soucie pratiquement que des courses.

³⁷⁸ *Ibidem*, page 189.

³⁷⁹ M.G. Lay, *Ways of the World.*, *op. cit.*, pages 143 et 364. "The practical development of cycle technology effectively stopped in 1900, when a committee of cycle racers meeting in Paris determined the form of racing bicycles to that currently in use (Dawson D.G., 1986). Once again regulations had struck a blow against progress." – La référence donnée par Lay est : Dawson D.G., 1986 *Short History of Human-powered Vehicles*, in revue *American Scientist*, 74 (4), pages 350-357 et 74 (6), page 578.

effectivement, la résistance aux innovations sous prétexte de « sportivité » avait auparavant retardé l'utilisation de la transmission à chaîne en faveur du grand-bi, comme elle ralentira la diffusion du dérailleur, jugé lui aussi anti-sportif.

Dès le début, l'Union vélocipédique de France « a été discutée, décriée, calomniée ; elle a été concurrencée, elle a eu ses convulsions internes.³⁸⁰ » Des transfuges créèrent des associations sportives concurrentes, comme *L'Union Cycliste de France* en 1897. En effet, l'organisation des courses constitue un enjeu financier suscitant bien des dissensions.

Les attaques pouvaient être extrêmement violentes, comme celles du *Vélocipède illustré*, vers 1890, qui l'appelle « l'U. V. F. (Une Vieille Farce) » ou bien « *L'Union Vélocipédique de France – l'union par antiphrase*³⁸¹ », etc. Bien entendu, *Le Vélocipède illustré* est lui-même lié à des organisateurs de courses.

L'année 1891 voit le retour de la « course sur route », avec Bordeaux-Paris³⁸² et surtout Paris-Brest-Paris³⁸³ organisée par Pierre Giffard, directeur du service des informations du *Petit Journal* d'Hippolyte Marinoni³⁸⁴, qui se fait en dehors de l'Union Vélocipédique de France. Notons que c'est le même *Petit Journal* où avait travaillé Lesclide, l'un des organisateurs du Paris-Rouen en 1869. Et ce seront encore Giffard et Marinoni qui lanceront la première course automobile en 1894.

La presse cycliste est loin d'être unanimement favorable aux courses sur routes, comme en témoignent de très vives attaques de la revue *Le Cycle*³⁸⁵.

Le Touring-Club de France : cyclisme, tourisme et automobilisme.

Ainsi, les pratiquants du cyclisme moyennement intéressés par les compétitions ne se retrouvaient pas dans l'Union vélocipédique de France, et leurs associations locales cherchaient à se regrouper : ce sera l'origine du Touring-Club de France³⁸⁶.

³⁸⁰ Baudry, *Le cyclisme*, in *L'Illustration*, op. cit., page 189.

³⁸¹ *Le Vélocipède illustré*, 18 juin 1891. Exemples du ton de cet article intitulé « *La débâcle* » : « Des statuts dignes de l'âge de pierre, des tripotages, des vilenies sans nombre [...] des disqualifications lancées à tour de bras, [...] voilà la cause de [...] l'agonie de l'Union vélocipédique de France, cette œuvre si belle et qui commença si bien. ».

À côté de piques incessantes dans la *Chronique*, on y trouve des articles plus circonstanciés : « *Contre l'U. V. F. et pour la vélocipédie* » le 25 septembre 1890, « *Les coulisses de l'U. V. F.* » le 13 août 1891, etc.

³⁸² L'épreuve se courut les 23 et 24 mai, et fut gagnée par le britannique George Pilkington.

³⁸³ La course partit le 6 septembre ; 206 coureurs sont au départ dont 99 arriveront dans les 10 jours. Terront gagne en 71 heures 16 minutes pour 1 200 km. D'autres courses suivirent, dont un Paris-Dieppe.

³⁸⁴ Hippolyte Marinoni (1823-1904), d'origine modeste, « *mécanicien de cœur et de profession* », fut très tôt inventeur et constructeur de presses à imprimer, dont la presse rotative en 1866 et la rotative en quatre couleurs en 1890. Il collabora à ses débuts avec Émile de Girardin, l'inventeur de la presse moderne. Il devint le patron du *Petit Journal* en 1882. En 1890, c'est le plus fort tirage de la presse quotidienne avec 900 000 exemplaires.

Marinoni s'était passionné pour les moteurs à gaz « *qui lui avaient fait perdre beaucoup d'argent* » (Bishop, op. cit., page 101) et pour les véhicules mécaniques et soutint constamment Giffard. Il faillit entreprendre la fabrication des motocyclettes à essence Hildebrand et Wolfmüller. Voir aussi Souvestre, op. cit., page 283, et sa nécrologie dans le Bulletin officiel de l'Union Syndicale des Maîtres Imprimeurs de France, 1904.

³⁸⁵ *Le Cycle*, 24 octobre 1891 et numéros voisins.

³⁸⁶ Les *Archives du Touring-Club* sont déposées au Centre des archives contemporaines à Fontainebleau. Elles ont fait l'objet d'un recensement : *Touring-Club de France (1890-1983), répertoire numérique par Patricia Da Costa sous la direction de Pierre Carouge et Édouard Vasseur*, n°20000028, 2003.

Mais, les archives conservées sont très lacunaires, et manquent notamment la quasi-totalité de celles qui

Ils se prévalaient aussi du Tourisme qui se pratiquait depuis longtemps³⁸⁷.

L'histoire du Touring-Club reste à faire³⁸⁸.

Il est important de s'arrêter sur ses origines, car cette association sera longtemps, de fait, la plus importante association d'usagers, cyclistes et automobilistes confondus, et tentera de devenir l'égale des grandes associations automobiles étrangères dans les années 1960-1970, ce

intéressent plus directement notre sujet : Comité du contentieux, Comité technique des routes et de la circulation, Commission des virages, conférences, actions en faveur des cyclistes et des automobilistes, signalisation routière, création de routes touristiques, organisation de concours dans le domaine des transports, etc.

La *Bibliothèque du Touring-Club*, ou plutôt la partie restante de celle-ci, contenant néanmoins des sources fondamentales, a été déposée à la Bibliothèque du Trocadéro de la Ville de Paris (BT).

³⁸⁷ On peut consulter sur le tourisme en général : Marc Boyer, *L'invention du tourisme*, Gallimard, Découvertes, 160 pages, 1996 et Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, 438 pages, 1999. Voir aussi Alain Corbin (directeur), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Aubier, 471 pages, 1995 ; mais le T. C. F. n'y est que mentionné.

Il existe de rares études sur des activités du T. C. F. qui ne concernent pas le domaine de la circulation : tourisme proprement dit, protection des sites et du patrimoine, etc.

³⁸⁸ Il existe quelques articles sur des sujets très partiels concernant la route et le T. C. F.

La référence la plus utilisée est Catherine Bertho-Lavenir, qui est la seule à avoir consacré une centaine de pages au Touring-Club des débuts et à ses activités concernant la bicyclette et l'automobile.

Mais, on doit se reporter avec beaucoup de précautions à cet ouvrage qui accumule les erreurs de fait et les interprétations malveillantes.

Abel Ballif est présenté (page 108) comme « *avocat occupant une place en vue dans le barreau parisien, [qui] va mener une action juridique systématique pour faire adopter des dispositions favorables aux cyclistes et aux automobilistes. Il est secondé par le redoutable Baudry de Saunier, qui porte la carte de sociétaire numéro deux.* » Or, Ballif n'est nullement avocat... C'est un haut fonctionnaire retraité. Mme Bertho-Lavenir le confond évidemment avec le 2^{ème} président Henri Defert, effectivement avocat.

Quant à Baudry, il n'adhère au T. C. F. qu'en 1892 (la carte « *numéro deux* » est celle de Marcel Viollette) et n'est pas le « *second* » de Ballif. Il n'écrit qu'épisodiquement jusqu'en 1914 dans la *Revue*, dont il ne deviendra le rédacteur en chef qu'en 1920, alors que Ballif a démissionné en 1919.

De même (page 109) : « *Lorsqu'au début des années 1920 Chaix succède au premier président, il est à la tête des imprimeries qui portent son nom [...] Imprimeur de la Revue, il en modernise le format et la diffuse largement.* » Or, Chaix est le 3^{ème} président élu en 1927 (c'est Henri Defert qui succède à Ballif en 1919), et il a toujours refusé d'imprimer lui-même la *Revue* (l'imprimeur était *La Platinogravure*) ; voir la *Revue du T. C. F.*, janvier 1962, page 57). En fait, les imprimeries Chaix ont bien imprimé la revue du T. C. F., mais après 1945.

Mais surtout, à côté de quelques notations justes, sa vision de « *membres de l'association, mondains et pleins de mépris pour leurs concitoyens* » est éminemment contestable. Cette appréciation est émise à propos d'un « *texte caractéristique des débuts de l'association* » relatant les tracasseries faites par un maire aux cyclistes, article sur lequel nous reviendrons (in *Revue du T. C. F.*, octobre 1898, page 100).

Autre notation du même genre, page 125 « *Au-delà du Bois de Boulogne commence, en effet, l'aventure. En 1890, la promenade cycliste sur route manque encore, en France, de modèles sociaux et rien n'est simple. Mépris tranquille, ironie blessante, le ton qui règne dans les recommandations faites aux premiers membres du club montre qu'il existe, sur la route, deux mondes que tout sépare, l'un aristocratique, l'autre à peine humain, et que l'antagonisme règne. Sinon, pourquoi demander aux vélocemen de conserver un cœur chrétien vis-à-vis du manant cheminant sur la route ?* » Or, la route n'est ni vide ni abandonnée aux piétons et la moitié du trafic routier est le fait de voitures particulières, bien autrement onéreuses qu'une bicyclette... Quant à présumer un « *modèle aristocratique* », c'est se méprendre sur l'origine sociale des fondateurs, issus de la classe moyenne, même si les aristocrates cyclistes ne manquent pas parmi les sociétaires.

Enfin, les agressions contre les cyclistes et les obstructions arbitraires opposées par les maires aux vélocipédistes, pourtant citoyens ayant le droit d'utiliser la voirie comme les autres, sont passées sous silence.

Ces distorsions – et bien d'autres – se situent dans la vision globale par Mme Bertho-Lavenir d'une vive opposition à l'automobile, bien illustrée par le titre du chapitre VIII « *Combats pour la route* », et dont nous montrerons qu'elle est fort exagérée.

Voir aussi C. Bertho-Lavenir, *Autos contre piétons : la guerre est déclarée*, in *L'Histoire*, n° 230, mars 1999, texte au titre emblématique de sa vision d'une introduction violente des moyens de transport mécaniques.

qui entraînera finalement sa perte. On l'a illustrée en *Annexe B, Illustrations 25 à 34*.

Or, avant même l'Union vélocipédique de France, le *Cyclists' Touring Club* avait été fondé en Angleterre en 1878³⁸⁹. Il répondait aux demandes spécifiques des cyclistes : tourisme, lobbying, lutte contre les interdictions de circuler locales, revue, guides d'hôtels, cartes routières, ouverture aux femmes, pose de panneaux routiers de danger, etc.³⁹⁰ Aux États-Unis, existaient des groupes analogues, comme la *League of American Wheelmen* fondée en 1880.

Adrien de Baroncelli³⁹¹, « *véloceman voyageur* », qui était dès 1883 « *un des deux consuls à Paris [...] du Bicycle Touring-Club* » (ancien nom du *Cyclists' Touring Club*), proposa vers 1889 d'en implanter une filiale en France (*Annexe B, Illustration 20*).

Un jeune fonctionnaire amateur de bicyclette, Marcel Viollette³⁹² s'appropriä l'idée avec « *Camille Steiner*³⁹³, *président du Club des cyclistes de Paris [...] composé de jeunes gens*

³⁸⁹ Bertho-Lavenir, *op. cit.*, indique 1875 de façon erronée.

³⁹⁰ Chronologie des débuts du *Cyclists' Touring Club* telle qu'on la trouvait en 2005 sur son site www.ctc.org.uk :

1878 : *Bicycle Touring-Club* founded at Harrogate on Aug. 5th by Stanley Cotterell and 80 members elected. Oct. 15. First *Monthly Circular* issued.

1879 : Hotel recommendations system introduced, *Handbook and Guide* first issued. Club uniform (green) adopted.

1880 : First lady member is admitted. Magazine re-styled as *Monthly Circular and Official Gazette*.

1881 : Road routes first issued.

1882 : Magazine title changed to *Monthly Gazette and Official Record*.

1883 : Organization re-titled *Cyclists' Touring Club*.

1884 : Danger' road signs produced (at first jointly with *National Cyclists' Union*) mainly to warn of steep hills and down not up, due to the poor brakes of early bicycles.

1885 : Richmond Park and Regents Park are the first of several royal parks opened to cyclists as a result of CTC action. Membership reached 20,385.

1886 : Life Membership scheme inaugurated. New badge (CTC wheel and wings) adopted.

1887 : The CTC incorporated (company limited by guarantee). Hotel signs adopted.

1888 : Local Government Act declared cycles to be 'carriages' with right to use the roads as a result of CTC action.

1889 : Foreign customs facilities first negotiated (waiving import tax for ridden bicycles when crossing borders). *Continental Handbook* started.

³⁹¹ *La Vélocipédie illustrée*, n°3, 1883, page 19 (portrait de de Baroncelli page 18). Cette revue est liée à *La revue vélocipédique* fondée en 1882. Voir l'*Annexe B, Illustration 20*.

Le baron Adrien de Baroncelli de Javon (1852-1926) pratiquait le vélocipède depuis 1868, à l'âge de 16 ans. En 1883, il avait déjà effectué de nombreuses « *excursions* » (entendons : longs voyages en Europe) et s'apprêtait à éditer *L'Annuaire de la vélocipédie pratique* de 1883 et les premiers de ses célèbres guides pour cyclistes. Il fut un membre très actif du T. C. F. dès 1891. La collection complète du *Vélocipède illustré* conservée à la Bibliothèque du Trocadéro, porte ses armes et est un don de sa part au Touring-Club (qu'il en soit remercié !).

³⁹² Marcel Viollette (1863-1956) était un jeune fonctionnaire de 26 ans (« *disposant de tout son temps* » comme le précise C. Steiner, in *Revue du T. C. F.*, 1892, page 240) lorsqu'il déposa la demande d'agrément du Touring-Club le 26 janvier 1890. Il fut directeur du vélodrome de Clignancourt en 1892, rédacteur en chef de *Paris-Pédale* en 1894, secrétaire de la rédaction de *La Vie au grand air* en 1899, du *Journal des sports* en 1900, et continua une longue carrière de journaliste sportif en collaborant à divers journaux, notamment à *L'Auto*.

Il sera, avec Victor Breyer, à l'origine de la fondation en 1905 de l'Association des journalistes sportifs.

Il collaborera toujours à la *Revue du T. C. F.* où il signe encore des articles à la veille de sa mort.

Nonagénaire, il « *assurait la direction du bureau régional du T. C. F. à Tours* » quand il fut renversé et tué par une automobile « *en se rendant à son travail, à bicyclette comme il le faisait chaque jour* », comme le précise sa nécrologie parue dans la *Revue du T. C. F.* de janvier 1956, page 8, qui loue sa modestie : « *il portait modestement – il aurait pu prétendre au n°1 – le n°2 sur le fichier des sociétaires* ».

³⁹³ Camille Steiner (vers 1860-1916) présida les assemblées générales de mars 1891 et mars 1892, où il fut élu

appartenant principalement au monde de la Bourse, fervents touristes et indifférents à la compétition.³⁹⁴ » (voir l'Annexe B, Illustrations 29 et 30). Avec six amis, il déposa le 26 janvier 1890 la demande de création du *Touring-Club de France* qui réunit son premier Conseil d'administration le 22 mars 1891. Le *Club des cyclistes de Paris* en « constitua le premier noyau d'adhérents³⁹⁵ ».

Les créateurs initiaux du *Touring-Club* sont donc de jeunes gens³⁹⁶ : Viollette et Steiner ont moins de 30 ans, Jacques Ballif moins de 25 ans. Comme le *Cyclists' Touring-Club* anglais, il est ouvert aux femmes, dont l'une, « M^{elle} de Champeaux », fait symboliquement partie du 1^{er} Conseil d'administration : il s'agit de Mme Lesclide³⁹⁷, rédacteur en chef du *Vélocipède illustré* sous le pseudonyme de Jean de Champeaux, qui avait soutenu la création du T. C. F.

La plupart des grandes revues cyclistes saluent cette initiative³⁹⁸.

Marcel Viollette est le premier « secrétaire général » du *Touring-Club* (il n'y a pas encore de « président ») et en assure la direction jusqu'en septembre 1892.

Jacques Ballif en est le « chancelier³⁹⁹ » et démissionne le 25 septembre 1891. Il est alors remplacé à ce poste par son père Abel Ballif, fonctionnaire retraité (Annexe B, Illustration 25).

La première action du T. C. F. fut de recruter des « délégués » en province – le premier numéro de la *Revue*, en janvier 1891, en mentionne plus d'une cinquantaine –, et d'organiser des rencontres entre parisiens et membres des villes du bassin parisien⁴⁰⁰.

Les fondateurs furent surpris par leur succès. Lors de la première assemblée générale en mars 1891, le *Touring-Club* comptait déjà 541 membres, 1 500 fin 1891, 3 000 fin 1893 et

délégué général, fonction qu'il résigna en mai, n'ayant pas suffisamment de temps libre. Il restera « délégué principal de la section de Paris » et écrira longtemps dans la *Revue*.

³⁹⁴ Marcel Viollette, article « *La naissance du Touring-Club* » publié dans *L'Auto* du 12 décembre 1934. Il fallait sept fondateurs pour déposer la demande d'association, qui fut agréée le 11 novembre 1890. C'est nous qui soulignons. En fait, Viollette lui-même est fort intéressé par les courses et fera une carrière de journaliste sportif.

L'histoire de la fondation du *Touring-Club* fit l'objet de présentations déformées par certains de ses membres, présentations qui furent souvent reprises par des journalistes et par des historiens.

³⁹⁵ Baudry de Saunier, *Le Cyclisme* in *L'Illustration*, *op. cit.*, page 190 ; le *Club des cyclistes de Paris* devait compter une quarantaine de membres, d'après la photo de groupe qu'il reproduit. D'autres associations soutiennent le *Touring-Club*, comme La Société d'encouragement pour le développement de la vélocipédie en France, S. E. V. F., qui reçoit Viollette à son banquet annuel le 25 octobre 1890 à Versailles.

³⁹⁶ Pour Bertho-Lavenir, *op. cit.*, page 96, il s'agit de « quelques notables parisiens, au retour d'un séjour à Londres ».

³⁹⁷ Il semble que la dame ait été haute en couleurs selon Steiner, *Revue du T. C. F.*, 1892, pages 242-243.

« Une certaine tendance à dire un peu trop ce qu'elle pense lui a créé quelques inimitiés dans le monde. [...] C'est d'un courage au dessus de la moyenne actuelle. [...] Mme Lesclide est une femme charmante, elle monte à bicyclette comme Masi et tire l'épée comme Saint-Georges. » Louis Masi est un champion amateur, membre du *Club des Cyclistes de Paris* et un des fondateurs du T. C. F.

³⁹⁸ Outre *Le Vélocipède illustré*, citons *Le Cycliste* de P. de Vivie. Tous deux ouvrent volontiers leurs colonnes à Viollette. Beaucoup de revues sont très hostiles à l'U. V. F. et voient dans le T. C. F. une alternative.

³⁹⁹ Voici comment Steiner décrit le rôle du chancelier : « Nos chers sociétaires ne se doutent pas des soucis que donne ce poste à notre honorable chancelier. Quelles réclamations ! grands dieux. Quel courrier ! Il faut à ce poste un homme ayant un esprit d'ordre, une patience, une conscience dont vous ne vous faites pas la moindre idée. M. Ballif père est un galant homme qui possède tout cela. » in *Revue*, 1892, page 241.

⁴⁰⁰ *Revue*, février 1891, page 24. « Un autre genre de réunion consistera à fixer le lieu de rendez-vous pour le déjeuner à une distance de 50 à 60 km [...] ces réunions étant indiquées à l'avance dans le journal, les sociétaires parisiens pourront se rencontrer avec leurs confrères habitant dans un rayon sensiblement égal autour du lieu de rendez-vous. A Rambouillet, par exemple, avec ceux de Chartres, de Dreux, etc. [...] »

4 500 fin 1894⁴⁰¹.

Viollette semble avoir été dépassé par cette croissance. Il est déstabilisé en 1892 par quelques contestataires⁴⁰² et démissionne en septembre 1892.

Abel Ballif⁴⁰³, de chancelier, devient alors secrétaire général. Pour Camille Steiner, c'est « *l'homme à poigne* » qu'il fallait alors au T. C. F.⁴⁰⁴ en remplacement de Viollette. Puis, il prendra le titre de président le 20 septembre 1894, et le restera jusqu'en 1919. Il fut secondé par nombre de bénévoles éminents et fidèles.

On doit souligner l'absence de conflits au T. C. F. durant la présidence de Ballif, ou du moins leur apaisement se fit-il rapidement et sans bruit inutile.

Le Touring-Club de France se lança sur les traces du *Cyclists' Touring Club* : 1891, création en janvier de la *Revue du Touring-Club*, Annuaire du T. C. F., costume du T. C. F., organisation d'excursions ; 1892, ouverture de la Bibliothèque⁴⁰⁵, premier Guide du T. C. F. (La Loire) ; 1893, protestation contre le nouvel impôt sur les bicyclettes ; 1894, pétition pour la création de pistes cyclables ; 1895, boîtes de secours du T. C. F., voyages scolaires à bicyclette, ascensions en ballon, création d'un *Comité du contentieux* ; 1896, premier « *chalet du T. C. F.* » ; 1897, premier guide routier et première carte au 1/400 000 ; 1897, création d'un *Comité technique* ; 1898, bibliothèque photographique, etc.

⁴⁰¹ Puis cela s'accélère, 15 000 membres en juin 1895. Le Touring-Club rassemble de plus en plus largement les cyclistes : en début 1898, il se targue de 60 000 sociétaires sur 300 à 400 000 cyclistes en France ; en décembre 1900, il en compte 73 112.

⁴⁰² *Chronique* d'Alfred Satie dans *Le Vélocipède illustré* du 31 mars 1892 qui fait état de dissensions au sein du T. C. F. et des attaques de « 22 anarchistes » réclamant la démission de Viollette qui « *a été maintenu au pouvoir par une écrasante majorité* ». L'article est sous-tendu par des références à la vive croissance des effectifs du T. C. F. et aux ressources que cela doit procurer. Ce sera la seule crise au T. C. F. avant 1914.

⁴⁰³ Abel Ballif (1844-1934), né à Tours, fonctionnaire, venait de quitter ses fonctions de chef de bureau à la préfecture de la Seine. Sa vie se confond dès lors avec l'histoire du Touring-Club.

Il présidera le Touring-Club jusqu'en 1919, mais, malade, il s'était mis en retrait dès 1916.

Son activité est inlassable. Il dirige la *Revue du T. C. F.*, y écrivant articles et chroniques et collaborant à de nombreuses autres revues. Il participe aux comités d'administration d'autres associations, comme la *Ligue contre la poussière* et aux comités d'organisation des grands congrès. Il est notamment vice-président de l'*Association Internationale des Congrès de la Route* (A. I. P. C. R.). Il fait partie de la totalité des grandes commissions administratives. Il fut un des principaux lobbyistes de l'automobile, tout en conservant une révérence certaine pour l'Administration, comme le montre son attitude en 1899 lorsqu'il approuve contre tous le masculin administratif de « *un automobile* » ou quand il défend l'excellence des routes françaises vivement attaquées après 1910.

⁴⁰⁴ Voici comment C. Steiner commente la nomination de Ballif en présentant le Conseil élu le 11 octobre 1892 :

« *Je n'ai pas à revenir sur les événements qui ont amené M. Ballif au pouvoir. Le T. C. F. déjà grand garçon s'accommodait mal des soins empressés de sa bonne nounou à laquelle nous avions pourtant mis une jolie cape violette et un séduisant bonnet avec des rubans tricolores [Viollette, un fonctionnaire]. L'enfant venait mal, non pas que la nourrice fut sèche, l'enfant devenait homme : il lui fallait un précepteur, un homme à poigne, d'où M. Ballif que son passage à la chancellerie avait signalé à l'attention de ses collègues.*

Ça est un homme, sais-tu ! disait à côté de moi un membre belge ; Ça est vrai, répondis-je !

Le geste prédicant, la voix chaude, le mouvement pathétique. Qui ne l'a vu dirigeant les débats d'une assemblée générale, avouer son impuissance orale et nous débiter un long discours bien pondéré, bien en chair, en situation, d'une minutie héroïque, n'a rien vu ! Les quadragénaires se demandent comment vraiment il y a encore des gens de ce siècle qui s'attachent avec autant de conviction et de désintéressement à une grande idée, qui acceptent un aussi éminent fardeau, le sourire aux lèvres, sans autre récompense que le devoir accompli. Allons, T. C. F. mon ami, tu voulais à un homme à poigne, indépendant, dévoué, tu l'as. » page 229.

⁴⁰⁵ Cette Bibliothèque, recueillie à la disparition du T. C. F. par la Bibliothèque du Trocadéro de la ville de Paris, constitue un fonds inestimable, que nous avons largement utilisé.

Des actions juridiques en faveur d'une nouvelle réglementation de la circulation des cycles, puis des automobiles sont rapidement entreprises. Le T. C. F. se dote d'un « *Conseil juridique de l'association* » dès 1892, Max Vincent, avocat à la Cour d'appel. En 1895, il crée un « *Comité du contentieux* » présidé par Max Vincent, lequel était vice-président du T. C. F. depuis 1894. Il sera remplacé en 1911 à la tête du Comité (et comme vice-président) par Henri Defert, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, membre du Comité du contentieux depuis 1895, lequel succèdera à Ballif à la présidence du T. C. F. en 1919.

La *Revue* prend très vite la forme d'un cahier mensuel de 40 pages, extrêmement dense. À partir de janvier 1895, la couverture⁴⁰⁶ porte pour titre « *Touring-Club de France (Alliance des Touristes-Cyclistes)* », dont le « *T* » est frappé de l'emblème de l'association qui est une roue de vélo. Elle représente un paysage avec, en arrière plan, un modeste village et une ville surmontée de monuments que contemplant 8 cyclistes (avec 7 bicyclettes et un tricycle) et que l'un est en train de photographier. Une grande figure assise au premier plan est un neuvième cycliste, qui écrit ou dessine. Des alpinistes complètent le tableau.

En juin 1896, les personnages sont rhabillés à la dernière mode, et une automobile et ses occupants complètent les cyclistes, dont l'un est maintenant clairement habillé en femme. Le sous-titre « *Alliance des Touristes-Cyclistes* » disparaît en 1897 : l'automobile est désormais bien installée. Voir l'*Annexe B, Illustrations 31, 32 et 33*.

La *Revue* permet à tous les membres de publier comptes rendus et impressions de voyages et visites, et d'attirer l'attention sur les problèmes les plus terre à terre de la pratique de la bicyclette : mauvaises routes, réglementations interdictives, endroits dangereux, etc.

N'insistons pas sur les activités de sociabilité du Touring-Club, excursions, visites de monuments, voyages, réunions et banquets, qui essaient vite hors de Paris avec la création de sections régionales.

L'activité évergétique du Touring-Club est intense : dès 1894, il participe à des actions de promotion et de subvention de « *trottoirs cyclables* » ; en 1895, il lance les « *boîtes de secours* » et « *postes de secours du T. C. F.* » et obtient du ministre des travaux publics que ses services posent les « *poteaux indicateurs de direction et de danger* » qu'il fournit⁴⁰⁷ ; en 1898, il crée et finance une « *caisse de secours aux cantonniers* » ; en 1899, il lance le projet de « *route touristique* » de la corniche de l'Estérel (inaugurée en 1903) ; en 1900, il imagine une « *chambre hygiénique* » pour l'amélioration des hôtels, puis il accordera des aides à l'installation de sanitaires, organisera des « *concours hôteliers* », etc.⁴⁰⁸ Voir l'*Annexe B, Illustrations 89 à 94*.

L'action en faveur des routes elles-mêmes est très précoce. Dès 1892, le T. C. F.

⁴⁰⁶ Une première couverture moins élaborée est utilisée au début (*Annexe B, Illustrations 31*).

Une deuxième comporte un paysage réduit avec deux cyclistes, un homme et une femme. Une publicité en occupe plus de la moitié.

⁴⁰⁷ *PTQ 1895-1896*, pages 346-347. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Routes nationales. Demande de sociétés vélocipédiques en autorisations d'établir des poteaux indicateurs. Instructions. 25 mai 1895.*

⁴⁰⁸ L'activité du Touring-Club est encore plus diversifiée que ce que nous indiquons ; par exemple, il organise des *Concours techniques de bicyclettes*, crée des « *chalets* » dans les sites touristiques, mais devient aussi un propagateur de la photographie, de l'espéranto, etc. Cette boulimie originelle d'activités se poursuivra et sera sans doute en partie à l'origine de sa perte bien plus tard.

s'intéresse à « *l'amélioration des routes*⁴⁰⁹ ». Outre la promotion et le financement de trottoirs cyclables (1894) et d'une signalisation de danger et de direction (1895), il milite à partir de 1902-1903 pour le redressement des virages⁴¹⁰, la suppression des caniveaux, la lutte contre la poussière par la création de chaussées à liants bitumineux, etc.

En 1904, il crée un *Comité des sites et monuments pittoresques*, après s'être intéressé à la protection des sites dès 1899, et commence des activités de mécénat pour le reboisement et la restauration des monuments. Un des animateurs du Comité est le géographe Onésime Reclus.

Puis, en 1906, il crée une *Commission des pelouses et forêts* (par démembrement du *Comité des sites et monuments pittoresques*), laquelle sera extrêmement active jusqu'en 1914.

Ce point est important, car des dissensions apparaissent déjà au sujet des « *arbres de bord de route* ». Nous ferons l'historique complet de cette question, fondamentale pour la sécurité routière, lorsque nous traiterons les années 1970, date où les positions sur le sujet se durcirent.

En 1896, le T. C. F. indique que « *On nous demande de faire campagne pour la plantation de toutes les routes de France* », mais marque quelques réticences à s'engager⁴¹¹.

En 1906, un conseiller général de Seine-et-Marne, M. Desforges, signale par une lettre au président du T. C. F. « *les inconvénients de certains arbres plantés en bordure des routes et champs* ». Et le chroniqueur de la *Revue* de le réfuter et de conclure :

« *Il est à souhaiter que jamais un Conseil général n'autorise d'abattage des arbres en bordure de champs [...] que moyennant le remplacement immédiat [...] Ainsi, au moins, pourrait-on espérer que nos routes, en ne perdant rien de leur valeur, ne perdraient pas de leurs ombrages et retrouveraient toutes leurs beautés.*⁴¹² ».

On rencontre ici le début d'un débat sur les arbres de bord de routes qui se poursuivra au T. C. F. jusqu'à sa disparition – et ailleurs –, et est encore d'actualité aujourd'hui.

Dès 1893, le Touring-Club se voudra la première « association automobile ». Ainsi, lors de l'ouverture du deuxième Salon du Cycle par le ministre du commerce Victor Lourties :

« *M. Pierron*⁴¹³, vice président, [du Touring-Club] a fait remarquer à monsieur le Ministre que notre action ne s'étendait pas seulement à la vélocipédie, mais à toutes les formes de tourisme et que nous comptons déjà dans nos rangs 53 propriétaires de voitures automobiles qui trouveront à leur affiliation au Touring-Club les mêmes avantages que les touristes-cyclistes.⁴¹⁴ »

⁴⁰⁹ Voir, par exemple les lettres d'un sociétaire et de l'agent voyer de l'arrondissement de Melun (Seine-et-Marne) in *Revue du T. C. F.*, janvier 1892, pages 32-33.

⁴¹⁰ Une *Commission des virages* se met en place au T. C. F., voir *Revue du T. C. F.*, 1904, pages, 210-212 et 300.

On trouve aux ADP, cote D9S2 (boîtes 1-2) une « *brochure technique du T. C. F. sur le redressement des virages* », ainsi qu'une collection de documents liés aux activités du T. C. F. sur les techniques de rechargement des chaussées, les pistes et trottoirs cyclables, la signalisation de direction et de danger, les postes de secours.

⁴¹¹ *Revue du Touring-Club*, 1898, page 466. On sent que le rédacteur est conscient du danger des arbres. Et de conclure l'article ainsi : « *Nous appelons l'attention des autorités sur cette intéressante question.* »

⁴¹² *Revue du Touring-Club*, 1906, page 177. La lettre de M. Desforges n'est pas citée entre guillemets.

On retrouvera presque la formule finale dans la célèbre lettre du 17 juillet 1970 du président Pompidou à son premier ministre, lui demandant de rapporter un projet de circulaire sur l'abattage des arbres de bord de route pour des motifs de sécurité.

⁴¹³ Georges Pierron, vice-président du Touring-Club, membre du Comité de l'Automobile-Club, apparaît comme le responsable du secteur automobile du Touring-Club et comme un spécialiste des problèmes de sécurité. Il présentera à ce titre un Rapport « *Circulation. Sécurité des routes.* » au *Congrès Automobile français* de Dijon en 1902. Voir la *Revue du T. C. F.*, 1902, pages 205-206 et l'ouvrage *Congrès Automobile Français de 1902*, Imprimerie Barbier-Marillier, 1902, BT cote C391. Pierron a très largement participé à l'organisation de la course Paris-Bordeaux-Paris en 1895 avant de se déclarer contre les courses sur routes dès 1896.

⁴¹⁴ *Revue du Touring-Club*, 1893, page 256. Le mot souligné est en italiques dans le texte.

La rubrique *Contentieux*, présente dans la *Revue* dès 1891, s'intéressera rapidement à la réglementation de la circulation automobile.

Une rubrique *Automobilisme* apparaît dans la *Revue* en 1895, et une rubrique *Routes* en 1903. La participation des dirigeants du Touring-Club, Ballif le premier, aux associations automobiles comme l'*Automobile-Club de France*, devient vite la règle, et réciproquement.

Le Touring-Club continuera à avoir une action très importante dans le domaine automobile. Face à l'organisation décentralisée des Automobile-Clubs français, et à leurs effectifs restreints, il aurait pu, avec presque 500 000 membres en 1940, jouer le rôle des grandes associations automobiles qui existent dans tous les pays développés. On verra qu'il échoua et que la France présente en la matière un cas exceptionnel à la fin du XX^{ème} siècle de pays développé sans une puissante association nationale d'automobilistes.

PRESSE CYCLISTE ET SALONS.

La presse cycliste se développe avec de nombreuses revues à Paris ou en Province. En 1891, Baudry de Saunier dénombre 16 revues en activité et 11 disparues. Bonneville dénombre 63 titres parus entre 1869 et 1900⁴¹⁵.

Le Vélocipède illustré, disparu en 1872, ne reparaitra qu'en 1890, toujours sous la direction de Lesclide et continuera jusqu'en 1903 au moins.

Le Vélocipède fondé à Voiron en 1868 et transféré à Grenoble en 1869, reparait en 1874 à Paris de façon éphémère.

La *Revue des sports* est fondée en 1876 par Fleuret, président du cercle Nautique de France. Le cyclisme y tient une place de choix ; la rubrique vélocipédique est tenue par Henri Pagis en 1877. Elle est dirigée en 1891 par René de Knyff⁴¹⁶ et est brièvement un quotidien de 1892 à 1893, puis disparaît en 1897, absorbée par *Le Cycle*.

De nombreux titres apparaissent dans les années 1880. Citons les principaux.

Le sport vélocipédique (1880, Devillers) fusionnera en 1886 avec *La revue vélocipédique* (1882) pour devenir *La revue du sport vélocipédique* disparue vers 1896.

Le Véloce-Sport, fondé à Bordeaux en 1885, absorbe en 1886 *Le Véloceman*, fondé à Montpellier en 1885, et devient *Le Véloce-Sport et Véloceman réunis*. Puis, en 1889, *Le Véloce-Sport* est racheté par Maurice Martin et Paul Rousseau⁴¹⁷. Il est alors publié à Paris. Il

⁴¹⁵ Sur la presse en général, Christian Delporte, *Les journalistes en France, 1880-1950*, Le Seuil, 449 pages, 1999.

Sur la presse sportive dans la durée, voir Édouard Seidler, *La presse et le sport*, Armand Colin, 1964.

Sur la presse cycliste des débuts : Baudry de Saunier, *Le Cyclisme in L'Illustration, op. cit.*, pages 184 et 185, et *Histoire Générale de la Vélocipédie*, 1891, *op. cit.*, pages 298 à 300, et Louis Bonneville, *Le Vélo, fils de France, des origines à 1900, op. cit.*, notamment pages 238 à 246.

⁴¹⁶ Le chevalier belge René de Knyff (1865-1955), que l'on voit ici participer au monde cycliste, sera une figure très importante de l'automobile : pilote vainqueur du premier Tour de France de 1899 sur Panhard-Levassor et de nombreuses autres courses, il fera aussi une carrière industrielle comme actionnaire de Panhard-Levassor. Il sera un membre écouté de l'Automobile-Club de France et fera partie de nombreux comités d'associations et de commissions publiques, dont la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles de 1903.

Son cousin Gaétan de Knyff est un coureur cycliste amateur réputé vers 1890.

⁴¹⁷ Paul Rousseau, que Seidler, *op. cit.*, page 19, qualifie de « plus important patron de presse sportive avant l'apparition de Henri Desgrange », sera le cofondateur avec Pierre Giffard du *Vélo*. Il tenait une rubrique dans *Le Temps*, et créera plus tard *L'Argus de l'automobile*.

fusionne en 1895 avec *La bicyclette*, fondée en 1892, et achète *The French Cyclist*, pour prendre en 1896 le nom de *La bicyclette*. Il connaît le plus fort tirage de la presse sportive de l'époque, de l'ordre de 20 000 exemplaires par numéro.

Le mouvement continue autour de 1890. *Le Cycliste*, Saint-Étienne, 1887, fondé par P. de Vivie (dit Vélocio) sert de « *Bulletin officiel* » au T. C. F. durant l'année 1890 ; de Vivie sera longtemps très actif. Puis viennent *Le monde cycliste*, Lyon, 1888 ; *L'Écho des sports*, 1890, *Le Cycle* fondé le 29 août 1891 (Baudry de Saunier y fit ses premières armes de rédacteur en chef quelques mois après), qui absorbe en 1895 *Le Journal des vélocipédistes* (1893, rédacteur en chef Baudry) et la *Revue des sports*. Signalons encore *Les Sports athlétiques*, 1890.

De nombreux titres paraissent en province (Bonneville en cite une trentaine), par exemple *L'Écho vélocipédique*, Bordeaux, 1886, *La France cycliste*, Angers, 1890, et *La France vélocipédique*, Lyon, 1891.

Certaines revues font état de collaborations avec des revues étrangères, comme *Le Cycle*, qui annonce dans son numéro 3 du 12 septembre 1891 « *un accord spécial conclu avec Cycling, le plus important journal anglais de vélocipédie* ».

Le total du tirage de ces revues hebdomadaires et bimensuelles approche 150 000⁴¹⁸.

Il ne faut pas oublier les organes des grandes associations, le bimensuel puis hebdomadaire *Bulletin officiel de l'Union vélocipédique de France* (1881) et la *Revue du Touring-Club de France* (1891, mensuel).

Deux quotidiens⁴¹⁹ couvriront aussi le secteur. *Le Vélo* de Pierre Giffard et Paul Rousseau paraît en 1892. *L'Auto-Vélo*, en 1900, est une création du comte de Dion⁴²⁰ et des industriels de l'automobile, avec Henri Desgrange⁴²¹ comme directeur et Victor Goddet⁴²² comme administrateur. Il deviendra *L'Auto* en 1902 puis éliminera son concurrent. Son héritier actuel est le journal sportif *L'Équipe*.

Il n'y eut, par contre, pas d'éditeur généraliste ayant développé une activité spécialisée dans le cyclisme comme ce fut le cas plus tard pour l'automobile, avec Dunod par exemple.

Les expositions spécialisées de cycles apparurent en Angleterre en 1878 au Crystal Palace. En France, la première fut tenue confidentiellement à Bordeaux le 26 mai 1886, suivie d'une « *exposition de vélocipédie militaire* » à Paris en 1892. Le premier « *Salon du cycle* » fut organisé du 10 au 22 janvier 1894 à la salle Wagram (la Ville lui avait refusé le Palais de

⁴¹⁸ Seidler, *op. cit.*, page 21.

⁴¹⁹ Sans compter l'éphémère *Paris-Vélo*, hebdomadaire créé par de Lucenski en 1893, devenu quotidien et racheté en 1894 par les éditeurs de *La Bicyclette*. Henri Desgrange y écrivit longtemps avant la création de *L'Auto-Vélo*.

⁴²⁰ La création de *L'Auto-Vélo* ne prend son sens que dans le contexte de l'automobilisme. On examinera ci-dessous les circonstances et la signification de cette création.

⁴²¹ Henri Desgrange (1865-1940), clerc de notaire, est un sportif. Il détient le record de l'heure à bicyclette en 1893. Il devient journaliste sportif, directeur du Parc des Princes. Il organise des expositions (note suivante). Il est chef de la publicité de Clément-Bayard qui le propose pour diriger *L'Auto-Vélo* en 1900. Devenu *L'Auto*, ce journal va persister après la Libération sous le titre de *L'Équipe*.

⁴²² Victor Goddet (né en 1868) est un ami de Desgrange à qui il a servi d'entraîneur. Il vont faire équipe dans les affaires et notamment dans la gestion de *L'Auto-Vélo*, où Goddet se charge de l'administration. C'est son fils Jacques Goddet (1905-2000), journaliste sportif et directeur du Tour de France à partir de 1936, qui va reprendre *L'Auto* devenue *L'Équipe* en 1946.

l'industrie), avec 200 exposants et 613 machines.

Au deuxième Salon en décembre 1894, on trouve 350 exposants et 820 machines, une rétrospective (un vélocipède de Michaux de 1865, un Jacquier à roulements à billes de 1869, etc.), et deux vélocipèdes à essence Millet et Wolfmuller (allemands). Lors du quatrième salon, en décembre 1896, apparaissent quelques voitures automobiles. En décembre 1897, deux expositions concurrentes ont lieu, dont l'une s'intitule *Salon du cycle et de l'auto*⁴²³. On est vraiment entré dans l'ère de l'automobile.

3 LES DIFFICULTES DE L'INTRODUCTION DE LA BICYCLETTE.

LES VIOLENCES POPULAIRES CONTRE LES CYCLISTES.

Dès 1869, le *Vélocipède illustré* mentionnait la « *frayeur* » causée aux animaux. Durant sa courte première existence (1869-1872), il n'aura pas le temps de voir se développer les agressions ultérieures envers les cyclistes. De plus, il y avait très peu de cyclistes.

Mais, quand ils se seront multipliés à la fin des années 1880, on enregistrera de nombreux cas de violences rurales contre eux : jets de pierre, bousculades, sans parler d'actes de pur banditisme. Le « *jet de pierres* », en particulier, n'a rien de spécifique et est depuis longtemps connu du *Code pénal*, article 475 § 8 (voir *Annexe A 4 §4*).

Entre 1890 et 1893, *Le Vélocipède illustré*, présente dans de nombreuses caricatures les attaques de chiens⁴²⁴, le parti pris de la Maréchaussée qui ne se soucie pas de les protéger mais ne pense qu'à les sanctionner⁴²⁵, les exactions de la préfecture de police⁴²⁶, etc. Voir l'*Annexe B, Illustrations 24 et 27*.

Une belle planche du jeune O'Galop⁴²⁷ illustre les actes de banditisme contre les cyclistes : on tend une corde en travers de la route pour ensuite dépouiller les accidentés⁴²⁸. Ce scénario est celui d'attaques très réelles contre les cyclistes et les automobilistes qui sont bien attestées par exemple en 1904⁴²⁹ (on y reviendra au *Chapitre 6, I-4 et II-2*).

⁴²³ Il s'agit d'une création de Desgrange et Goddet. Sur les salons du cycle, voir Baudry de Saunier, *Le Cyclisme in L'Illustration, op. cit.*, pages 187 et 188.

⁴²⁴ *Le Vélocipède illustré*, 16 juillet 1891, caricature intitulée « *Représailles* » et « *dédiée à Francisque Sarcey* » montrant un cycliste attaqué par un chien, puis revenant écraser la queue de celui-ci assis au milieu de la rue.

Le chien est évidemment Sarcey qui aboie contre les cyclistes.

⁴²⁵ *Le Vélocipède illustré*, 10 septembre 1891 et 31 mars 1892.

⁴²⁶ *Ibidem*, 9 juin 1892. Voir l'*Annexe B, Illustration 27*.

⁴²⁷ Marius Rossillon (1867-1946) dit O'Galop, dessinateur et affichiste, est un habitué de la presse cycliste et automobile (par exemple *Le Chauffeur* dans les années 1900). Il a signé l'affiche du *Bibendum* des Michelin, illustrant leur slogan sur « *les pneus qui boivent l'obstacle* », et passe pour avoir inventé le nom.

⁴²⁸ *Le Vélocipède illustré* n°34, 25 août 1892. Voir l'*Annexe B, Illustration 24*. La planche de 9 dessins montre deux voyous déposant des pierres sur une route (de campagne) la nuit ; un cycliste arrive, tombe, est roué de coups, dépouillé de ses vêtements et de son vélo, et laissé évanoui. Des gendarmes passent, relèvent le blessé, le conduisent au poste et lui dressent procès verbal pour (sic) « *costume dépravé et atantatoir au bone mors, laquelle ayant cherché a nous doné le change par un comte incongru d'agrécion de vélocipède.* »

⁴²⁹ Trois attaques similaires sont signalées en 1904 à deux semaines d'intervalle sur la route Mantes Paris, par *La Vie Automobile* du 10 septembre, page 579 qui reprend un article de Georges Prade dans *L'Auto* (attaque contre des automobilistes) et du 17 septembre 1904, page 597 (attaque contre des cyclistes dont l'un tire au revolver sur les bandits qui répliquent au fusil). La gendarmerie ne semble pas avoir été très efficace, comme l'exprimait Georges Prade « *Les gendarmes, si zélés à noter les excès de vitesse, ont là une occasion d'employer leurs loisirs.* »

Des faits bien précis et vérifiables sont relatés, au-delà des caricatures.

En 1893, des charretiers renversent un cycliste « *pour faire une farce* »⁴³⁰.

On excite les chiens contre les cyclistes, auxquels il est conseillé de se munir d'un « *revolver à chiens* »⁴³¹. N'oublions pas que le vaccin contre la rage date de 1885 seulement.

En 1895, la *Revue du T. C. F.* signale des violences en réunion répétées : « *M. G. Willemin, avocat distingué du barreau de Nantes et notre délégué* » lance « *une pétition qui se couvre rapidement des signatures les plus autorisées.* » En effet, expose-t-il :

« *C'est que – vraiment – en Loire-Inférieure, la situation devient intenable. Il y a 15 jours, dans un gros bourg, j'étais attaqué – une fois de plus – par une bande de paysans, dont l'un essaya de me culbuter en lançant son parapluie dans ma roue. Je sortis illico mon revolver à chiens et la bande de brutes de déguerpir à perdre haleine. Ces drôles, remis de leur frayeur, et escomptant ce fait que seul au moment de l'agression je ne pourrais produire de témoignage contre les leurs, ont eu le toupet de me citer pour menaces devant le Tribunal correctionnel de Paimbœuf. [...] Ici, nous sommes exaspérés et la requête en question se signe donc d'enthousiasme.*⁴³² »

L'auteur a été témoin (indirect) de ce type d'agression en 1964 : un de ses collègues (et ami) élève officier à Angers circulant en civil sur une (étrange) « *bicyclette militaire* » un week-end dans la campagne s'est vu jeter des pierres par les gamins d'un village de la vallée du Layon⁴³³.

En 1904, les automobilistes seront en butte aux mêmes agressions paysannes répétées :

« *Dans la Seine-Inférieure, il ne se passe pas un jour que nous ne recevions des cailloux lancés par des enfants qui s'embusquent au coin d'une rue, ou derrière une haie à la campagne, pour nous lapider au passage et prendre la fuite, ce qui leur est facile avant qu'on ait le temps d'arrêter la voiture, de descendre et de se mettre à leur poursuite. Pour ma part, je n'ai réussi que trois fois à administrer à ces vauriens la correction qu'il méritaient [...] Bien heureux encore quand, ayant pu en attraper un, je n'ai pas ameuté contre moi les parents et voisins, qui prenaient sa défense et trouvaient qu'il ne s'agissait que d'une espièglerie.*⁴³⁴ »

Les piétons sont eux-aussi lapidés à la campagne, comme il se doit. Le jet de pierres sur l'étranger par les enfants du village est un thème classique de la littérature régionaliste. Le héros de *Maurin des Maures*⁴³⁵ est accueilli ainsi à Gonfaron. Le scénario est le même que ci-dessus : sur la grand place du village des enfants lancent des pierres à Maurin, de passage,

⁴³⁰ En 1893, deux charretiers vont à pied : l'un pousse l'autre sur un cycliste qui les dépasse « *pour lui faire une farce* ». Condamnés par le tribunal de Saint-Étienne. In *Revue du T. C. F.* 1893, page 207.

⁴³¹ Les démêlés des cyclistes avec les chiens – souvent excités par leur maître – font l'objet de nombreuses mentions dans les revues, qui conseillent de se munir d'un revolver pour effrayer les chiens (en voir un exemple dans la citation immédiatement ci-dessous).

⁴³² In *Revue du T. C. F.*, 1895, page 573, qui « *place sous les yeux de nos sociétaires une suite de documents relatifs à ces questions* [les exactions contre les cyclistes] ». L'article contient plusieurs autres cas.

Voir d'autres exemples plus tardifs dans le dernier chapitre de la présente *Première Partie*.

⁴³³ Précisons que la vallée du Layon était un lieu de manœuvres militaires de l'École d'application du Génie, ce qui entretenait peut-être une animosité latente envers les militaires.

⁴³⁴ *La Vie automobile*, 1904, page 399-400. À la Loire-Inférieure de 1895 où l'on agresse les cyclistes, correspond la Seine-Inférieure de 1904 où l'on s'attaque aux automobilistes.

⁴³⁵ Jean Aicard, *Maurin des Maures*, 1908. Pour l'explication des « *ânes qui volent* » il faut lire le livre...

qu'ils trouvent bizarre. Il réplique en blaguant les habitants de Gonfaron, « *le pays où les ânes volent* », ce qui déclenche la violence des adultes.

En 1904, le *Rapport Le Rond* à la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles (voir ci-dessous) rappellera que la responsabilité civile des communes est engagée dans les violences contre les cyclistes et les automobilistes.

LES REGLEMENTATIONS MUNICIPALES « VELOPHOBES » DE 1874 A 1896.

Il fallut plus de 20 ans à partir de la réglementation préfectorale de 1874 dans la Seine pour aboutir à une réglementation nationale. Naturellement, certaines municipalités de la Seine avaient pris entre temps des dispositions spécifiques contredisant celles du préfet de police.

En prolongement du mouvement amorcé dès 1869 et du texte de 1874, des arrêtés municipaux ou préfectoraux réglementèrent la circulation des vélocipèdes un peu partout en France, de façon totalement disparate. Tous s'appuyaient sur les pouvoirs de police des maires et des préfets et non sur la *Police du roulage*. La plupart étaient très restrictifs. Les revues de l'époque font régulièrement état de protestations contre ces dispositions « vélophobes ».

Les associations de cyclistes, Touring-Club en tête, s'évertuaient à obtenir une réglementation nationale uniforme.

Une Commission commune aux ministères de l'intérieur et des travaux publics présidée par M. Bousquet, Conseiller d'État, fut enfin créée en 1894⁴³⁶ pour examiner cette question et fit faire une enquête sur les arrêtés existants. C'était une :

« *commission composée de fonctionnaires [du ministère des Travaux publics] et de celui de l'Intérieur, présidée par M. Bousquet, conseiller d'État [...]*⁴³⁷ ».

La *Revue du Touring-Club*⁴³⁸ s'émerveille de l'imagination débordante des maires « vélophobes », avec les exemples suivants tirés de l'enquête de la Commission :

- « *circulation interdite après le coucher du soleil* » à Deauville, Trouville, Bourges, Issoudun, Orange, Bléneau,
- « *stationnement du vélocipède sur la voie publique considéré comme un encombrement [de voirie]* » (c'est à dire comme un dépôt de matériaux pour lequel l'amende pouvait monter jusqu'à 150 francs, alors qu'une contravention à la police du roulage coûtait quelques francs) à Deauville ou Trouville,
- obligation « *de conduire la machine à la main durant la traversée de la commune* » à Givry, Tarascon, Clamecy,
- « *on exige une lanterne à verre rouge* » à Nîmes et Bourgoin,
- « *circulation des vélocipédistes "inexpérimentés" interdite* » à Vendôme⁴³⁹, Niort,

⁴³⁶ *Revue du T. C. F.*, 1894, pages 257-258. Article de Max Vincent. Nous n'avons pas trouvé la date exacte de la création de la commission. Selon Vincent, Ballif avait saisi le ministre de la question en octobre 1893. Recevant Max Vincent en juillet 1894, le ministre lui avait indiqué qu'une commission venait d'être formée.

Bousquet est un haut fonctionnaire des Finances qui est alors au ministère de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. Il sera directeur général des Douanes en 1899. Il est, en 1894, membre de la Commission mixte des travaux publics (avec les Armées) et de la Commission consultative des chemins de fer. C'est peut-être cette « neutralité » qui lui vaut d'être l'homme *ad hoc* pour présider cette commission mixte Travaux publics-Intérieur.

⁴³⁷ *Ibidem*.

⁴³⁸ *Ibidem*.

⁴³⁹ *Ibidem*. « *On passe sans doute des examens de cycliste, à Vendôme ?* », s'exclame Max Vincent.

Compiègne,

- « *il faut maintenir constamment ses pieds sur les pédales* » dans la Seine-et-Oise,
- « *à Rethel le grelot est interdit, mais dans le Rhône il en faut deux ou quatre* »,
- à Montauban « *il est interdit aux cyclistes de dépasser les voitures* » (à chevaux).

Bien entendu, les interdictions de circuler sur toute l'étendue de la commune, ou dans la traversée de l'agglomération, ou sur telle voie imposant un long détour, ne se comptaient pas.

Ajoutons à ces règles variées l'interdiction très fréquente de circuler sur les bas-côtés des routes, ce qui était une pratique courante (voire une nécessité) pour les cyclistes dès que la chaussée était pavée ou en mauvais état. Parmi de nombreux exemples de protestations, citons *Le Cycliste* du 24 février 1895, à propos de l'arrêté que le préfet de Seine-et-Oise vient de prendre et qui interdit la circulation des cyclistes sur les bas-côtés et trottoirs de toutes les routes du département, alors que la commission Bousquet est en plein travail.

Les tribunaux.

Les tribunaux ne sont pas en reste pour condamner la bicyclette depuis ses débuts. On pourrait multiplier les citations de ce type de jugements.

Nous en choisisons deux exemples, rendus par des tribunaux majeurs et non par tel obscur juge de paix de province ; et nous les prendrons tardifs pour bien illustrer la persistance des oppositions envers les moyens mécaniques à la veille de l'apparition de l'automobile.

Dans une *Tribune* de juillet 1892 consacrée à la « *rage vélophobique* » dans la *Revue du Touring-Club*, Abel Ballif cite ce jugement du tribunal de la Seine :

« J'ai gardé pour la bonne bouche ce jugement rendu par une des chambres du tribunal de la Seine et dans lequel on peut lire ce considérant qui a fait le "tour du monde" vélocipédique.

“La rue, y compris la chaussée, est faite pour les piétons ; les voitures et les omnibus y sont tout au plus tolérés, à une allure tranquille ; quant à la bicyclette, elle n'a rien à y faire et n'a pas d'excuse.”

Ceci a été dit en 1892 ! à la veille du XX^e siècle, le siècle de la vapeur et de l'électricité.⁴⁴⁰ »

En 1894 encore, la Cour de Cassation⁴⁴¹ s'obstinait à juger que :

« une bicyclette ne saurait être considérée comme une voiture »,

en faveur d'un charretier qui ne s'était pas rangé à droite pour laisser le passage à un cycliste, comme le prescrivait l'article 9 du *Décret sur le roulage* du 25 août 1852.

Or, on a vu ci-dessus que certains tribunaux imposaient depuis longtemps aux vélocipèdes certaines des règles applicables aux voitures (interdiction de stationnement, éclairage, plaque).

⁴⁴⁰ *Revue du Touring-Club*, 1892, *Tribune*, pages 170 à 172. L'ensemble de ce long texte mériterait d'être cité.

⁴⁴¹ *Le Cycle*, 10 juin 1894. Par contre, la bicyclette vient d'être imposée comme une voiture particulière. *Le Cycle* signale le 15 juillet le dépôt d'un *projet de loi* par le député Paschal Grousset, amateur de sport, qui proposait que le vélocipède soit enfin considéré comme une voiture.

4 LA REGLEMENTATION NATIONALE DES VELOCIPÈDES DE 1896.

Le premier texte national sur les vélocipèdes est la *Loi portant fixation du Budget général de l'exercice 1893. Article 10. Taxe annuelle sur les vélocipèdes*⁴⁴², du 28 avril 1893. L'impôt est souvent le premier signe de reconnaissance nationale... La taxe est de 10 francs par an, soit trois journées de travail d'un cantonnier par exemple. Les propriétaires devaient remplir une déclaration en mairie chaque année.

La Commission de 1894 finit par aboutir et, en 1896, l'État essaya d'unifier les réglementations locales, avec la *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*⁴⁴³, du 22 février 1896.

L'exposé des motifs est des plus clairs :

« M. le préfet, la circulation des vélocipèdes, tant qu'elle a été restreinte, a pu sans inconvénient ne pas faire l'objet d'une réglementation uniforme applicable à tout le territoire ; mais elle prend de plus en plus d'extension et elle a été l'objet, dans tous les départements, d'arrêtés municipaux et préfectoraux dont les dispositions, souvent divergentes, ne peuvent être connues des vélocipédistes qui circulent à grande distance. L'administration a pensé que le moment était venu de rechercher quelles mesures générales doivent être adoptées, d'une part, au point de vue de la sécurité de la circulation des piétons et des voitures, et, d'autre part, pour protéger les vélocipédistes contre la mauvaise volonté des voituriers. »

Les dispositions du projet d'arrêté préfectoral type sont les suivantes :

- interdiction de circuler sur les voies énumérées en annexe de l'arrêté (Art. 1),
- port d'un « *appareil avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres* » (Art. 2),
- port d'une lanterne allumée à l'avant la nuit (Art. 2),
- port d'une plaque avec nom et adresse du propriétaire ou du loueur (Art. 3),
- « *allure modérée* » dans les agglomérations, aux carrefours et tournants, interdiction de rouler en groupe et de couper les cortèges et troupes en marche (Art. 4),
- se ranger à droite, dépasser par la gauche après avertissement avec leur appareil sonore, et s'arrêter si un cheval s'effraye à leur approche (Art. 5),
- prescription aux conducteurs de voitures 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 mètres de largeur* » (Art. 5) ;
- 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 pavées⁴⁴⁴ ou en réfection, en ralentissant à la rencontre d'un piéton ou d'une habitation isolée (Art. 6),

⁴⁴² *PTQ 1893*, pages 163-164. Cette taxe suscita des protestations véhémentes et durables dans les revues cyclistes (*Le Cycle* contient un article de protestation par mois dès janvier 1893, puis pendant 2 ans au moins) et dans la *Revue du Touring-Club*. Des dégrèvements furent obtenus pour certains usagers et elle fut ramenée de 10 à 6 francs par an une dizaine d'années plus tard.

⁴⁴³ *PTQ 1896*, pages 335-338. Le terme *vélocipédiste* n'est pas défini et est employé par la circulaire concurremment avec *cycliste* et *bicycliste*. Rien n'est dit sur les cycles motorisés qui ne seront réglementés sur le plan national qu'en 1899, avec les automobiles.

⁴⁴⁴ Cela satisfaisait enfin à une revendication fondamentale des cyclistes dont le pavé était l'ennemi reconnu.

- possibilité pour les maires d'interdire certaines voies communales par arrêté municipal dûment signalé (Art. 7), en plus des interdictions préfectorales,
- annulation de tous les arrêtés préfectoraux et municipaux antérieurs (Art. 8),
- contraventions et contrôle (Art. 9 et 10).

Le préfet de police prit cet arrêté sous la forme de l'*Ordonnance portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques*, du 17 juin 1896, avec toutefois deux articles supplémentaires. Il l'adressa aux instances intéressées avec un abondant et intéressant commentaire par une *Circulaire aux maires des communes du ressort de la préfecture de police, au directeur de la police municipale et aux commissaires de police de Paris et de la banlieue, sur la réglementation de la circulation des vélocipèdes*⁴⁴⁵, du 17 juin 1896.

Un premier article supplémentaire sibyllin visait en fait les courses cyclistes :

« Art. 7. Il est interdit aux personnes faisant usage de vélocipèdes de lutter de vitesse entre elles sur la voie publique, sauf autorisations spéciales. »

Le commentaire précisait que cet article avait pour but de permettre au préfet de police d'autoriser les courses sur la voie publique.

« Les mots "sauf autorisations spéciales" qui figurent à la fin de l'article 7, s'appliquent aux courses publiques dont le point de départ ou d'arrivée se trouveraient dans le ressort de la préfecture de police. À Paris, je me réserve de donner ces autorisations. »

Le second article supplémentaire prévoit l'envoi en fourrière pour défaut de plaque :

« Art. 9. Les vélocipèdes circulant sur la voie publique, qui ne rempliront pas les conditions indiquées dans l'article 3 ci-dessus [le port d'une plaque], seront saisis et envoyés à la fourrière, sauf le cas où leurs propriétaires-possesseurs seraient en mesure de justifier de leur identité d'une façon suffisante. »

Le commentaire de l'arrêté (voir ci-dessous) instituait, en alternative à la *plaque* dont le défaut entraînait l'envoi en fourrière, des « *cartes d'identité* » facultatives de vélocipédistes avec photographie, nom et adresse. Voir l'*Annexe B, Illustration 23*.

Outre un certain nombre de gloses⁴⁴⁶, parfois quelque peu byzantines, sur les articles de l'arrêté, la *Circulaire d'envoi* traite deux points plus importants.

Elle précise d'abord la question des vitesses maximales, précisions d'ailleurs fort ambiguës, pour ne pas dire incompréhensibles⁴⁴⁷ :

« L'allure modérée, dont il est question à l'article 4, § 1, et l'article 6, § 4, doit être entendue d'une vitesse telle que le cycliste puisse au besoin arrêter sa machine dans l'espace de 4 à 5 mètres, c'est-à-dire ne dépassant pas 10 kilomètres à l'heure pour les lignes droites et de 8 kilomètres pour les carrefours et les tournants. »

⁴⁴⁵ *PTQ 1896*, pages 417-418 pour l'*Ordonnance* et 419-421 pour la *Circulaire*. Les vélocipèdes motorisés sont déjà réglementés dans le ressort de la préfecture de police depuis 1893.

⁴⁴⁶ Quelques exemples de ces gloses. Comment définir une *agglomération* ? Une « *lanterne vénitienne en papier blanc ou de couleur* » convient-elle à l'éclairage ? La distance de 1,5 mètres à laisser par les voitures et cavaliers entre eux et le vélocipède s'entend-t-elle à partir de l'extrémité du moyeu ou du chargement ? La faculté de circuler sur le trottoir avec un vélo à la main n'autorise pas les usagers à désobéir aux injonctions d'un agent chargé du maintien de l'ordre qui estimerait « *qu'il est nécessaire de les faire descendre sur la chaussée* ».

⁴⁴⁷ À moins qu'il ne faille entendre que la vitesse de 16 km/h soit une tolérance par rapport aux 10 km/h qui constituent la vraie « *allure modérée* » en ligne droite. De plus, l'appréciation de la vitesse réelle était impossible.

À Paris, dans les quartiers même les moins peuplés, une allure dépassant la vitesse de 16 kilomètres sera considérée comme excessive. »

Le préfet de police exhorte enfin les maires des communes de son ressort à ne pas abuser de leur pouvoir réglementaire propre pour maintenir « l'unicité de la réglementation »⁴⁴⁸.

Le 31 août 1897, le préfet de police fit paraître une *Ordonnance Générale concernant la conduite et la circulation des bêtes de trait ou de charge, des voitures et des appareils de locomotion de toute sorte dans Paris et les communes du Ressort de la Préfecture de Police*⁴⁴⁹. Six articles sont consacrés aux « Cycles (bicyclettes, tricycles, tandems, etc.) » : le préfet étend ainsi aux tandems, tricycles, etc., l'*Ordonnance portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques*, du 17 juin 1896. Notons que les vélocipédistes de 1896 sont enfin définitivement devenus des « cyclistes » en 1897. Le libellé des articles reproduit presque sans modification les prescriptions de l'*Ordonnance* de 1896⁴⁵⁰.

La presse cycliste se réjouit hautement, mais un peu vite :

*« C'est en grande partie aux incessantes démarches du Touring-Club de France que nous sommes redevables de cette réglementation définitive et uniforme qui reconnaît nos droits à la route et nous met à l'abri des arrêtés parfois ineptes, et toujours vexatoires, dont certains maires nous gratifiaient de temps à autre selon l'état de leur vélophobie ou de leurs rhumatismes. »*⁴⁵¹

Et toujours des « municipalités vélophobes » !

Les maires de la Seine ne se privèrent évidemment pas d'édicter leurs propres règles, au mépris de « l'unicité de la réglementation » et malgré les exhortations du préfet de police.

Les municipalités « vélophobes » de province ne voulurent pas être en reste et prirent à nouveau leurs propres arrêtés, les anciens ayant été annulés par l'article 8 de la circulaire de 1896. Les revues font état de protestations « par paquets »⁴⁵².

Deux exemples d'arrêtés pris dès 1897 parmi de nombreux autres : ceux de La Garde (Var)

⁴⁴⁸ « L'article 8 admet que des arrêtés municipaux pourront interdire aux cyclistes tout ou partie de la voie publique. Je crois devoir vous faire remarquer que les municipalités devront se borner, dans le cas où elles le jugent très utile, à déterminer certains points de la voie publique où il y aurait danger à laisser passer les cyclistes, mais qu'elles ne sauraient modifier les mesures d'ordre général qui font l'objet de l'ordonnance du 17 juin, spécialement dans les articles 2 à 6 inclus. L'unité de la réglementation ne peut en effet qu'être profitable à la sécurité des piétons et des vélocipédistes eux-mêmes, comme l'ont fait ressortir MM. les ministres de l'intérieur et des travaux publics dans leur circulaire relative à cette réglementation. [...] J'ajoute que MM. les maires devront soumettre à mon "visa" les arrêtés qu'ils se proposeraient de prendre par application de l'article 6 [sur les interdictions locales]. » in *Circulaire* de commentaire.

⁴⁴⁹ OPP, 1897, pages 425-675.

⁴⁵⁰ Une seule modification de détail, charmante : aux cortèges, convois et troupes en marche qu'il est interdit aux cyclistes de couper depuis 1896, s'ajoutent désormais « les files de jeunes écoliers traversant en rangs les voies publiques » (Art. 386, OPP, 1897, page 633).

⁴⁵¹ Revue *Le Cycliste*, 31 mars 1896, page 68.

⁴⁵² Par exemple, *Revue du Touring-Club*, 1898, page 328. « Le règne du bon plaisir. – Les maires se font les complices de véritables actes de brigandage. Par lâcheté envers l'opinion, ils légifèrent, infligent des peines, des amendes [...] C'est par paquets que nous sont arrivés ce mois-ci les protestations indignées de citoyens que des maires, aussi ignorants de leurs droits que de leurs devoirs traitent comme s'ils étaient des hors-la-loi, parce qu'ils ont commis ce crime de marcher autrement que sur leurs pieds. » C'est nous qui soulignons.

« enjoignant à toute personne circulant à bicyclette de mettre pied à terre pour traverser la commune » et de Hyères (Var) spécifiant que les bicyclettes « devront être munies d'un grelot ou d'une trompe », contre lesquelles le Touring-Club intervenait auprès du ministre par lettre du 2 février 1898⁴⁵³.

De nombreux arrêtés municipaux persistent à interdire aux cyclistes les bas-côtés des routes, même non communales, et même hors agglomération, où ils étaient pourtant autorisés à rouler en cas de routes pavées ou en mauvais état, comme dans un village non nommé qui offre, en 1898, au Dr Léon Petit⁴⁵⁴, membre dirigeant du T. C. F., l'occasion de signer une charge hilarante intitulée « *Au pays des croquants*⁴⁵⁵ », sur ses propres démêlés et ceux du T. C. F. avec « *le maire d'E...* ». Au passage, il signale un « *ukase historique en Gascogne* » et des arrêtés vélophobes à Épinay, Montgeron, Villeneuve (Villeneuve-Saint-Georges ?), Alfort. En 1901, un arrêté du même type est encore signalé à Maisons-Alfort⁴⁵⁶.

Les pratiques municipales peuvent être encore plus curieuses... (toujours en 1898⁴⁵⁷).

« Deux membres du Touring-Club, revenant de Chantilly, le 14 juillet, se reposent un instant sur la lisière d'un champ dépendant de la commune de M...

Deux individus les interpellent [...] se déclarent garde-messiers, s'emparent des bicyclettes, emmènent de force nos camarades chez le maire, où procès-verbal leur est dressé.

Le maire refuse de rendre les bicyclettes, mais déclare que si on veut bien lui verser 10 francs par tête pour la Caisse des écoles, il les rendra et classera le procès-verbal. Nos camarades "casquent". [...] Sur la foi d'habitants de la localité, auxquels le fait fut conté, c'était la sixième fois qu'il se représentait dans le cours de la journée !

De retour à Paris, l'affaire fut mise aux mains d'un avocat qui crut devoir prévenir le maire avant d'entamer toute action. Le maire reconnut avoir outrepassé ses droits et rapporta lui-même les pièces de 10 francs.

Voulez-vous nous dire ce qu'eût fait de plus la bande à Mandrin ?

*Et notez que ce n'est pas là un cas isolé ni exceptionnel.*⁴⁵⁸ »

⁴⁵³ *Revue du Touring-Club*, 1898, page 55. Vu la date, ces arrêtés ont dû être pris dès 1897. Ils furent annulés.

Beaucoup d'arrêtés se contentent d'édicter des interdictions de circuler sur certaines voies plus ou moins étendues. Dans certains cas, le trajet sur le grand axe traversant l'agglomération est rallongé de plusieurs km.

⁴⁵⁴ Le Dr Léon Petit († 1910), médecin chef de l'hospice d'Ormesson, président (ou un des dirigeants) de l'Œuvre des Enfants tuberculeux, entre tôt au T. C. F. et fait partie du Conseil d'administration dès 1895. Il est « *présosé aux conférences* ». Il écrit régulièrement dans la *Revue* des articles sur l'hygiène du cycliste, et surtout des articles relatant les excursions des membres sur un ton humoristique.

⁴⁵⁵ *Revue du Touring-Club*, octobre 1898, pages 361 à 365. C'est dans cet article que C. Bertho-Lavenir croit voir des « *membres de l'association, mondains et pleins de mépris pour leurs concitoyens* ».

Léon Petit raconte sur 4 pages la « *guerre* » contre les cyclistes menée par le maire du « *village d'E... 1 816 habitants, aux confins de Bièvre et Oise* ». Celui-ci finit par céder après que ses administrés aient pris conscience que le T. C. F. venait de donner 800 francs à la commune voisine « *pour les aider à refaire leurs chemins* ». Tout finit par la transformation des anciens panneaux « *Défense aux vélocipédistes de circuler sur les trottoirs sous peine d'amende. Arrêté du 5 septembre 1898.* », repeints aux couleurs du T. C. F. et portant désormais « *Prière à MM. les vélocipédistes de circuler sur les trottoirs afin d'éviter le pavé. Vœu municipal du 5 septembre 1898.* »

⁴⁵⁶ *Revue du Touring-Club*, 1901, page 205. Voir la note suivante.

⁴⁵⁷ Autre exemple des mêmes pratiques illégales : Abel Ballif, dans la *Revue du Touring-Club*, 1901, page 205, signale que, à Maisons-Alfort (Seine), où un dépôt de sable (qu'il insinue avoir été fait *ad hoc*) sur la chaussée « *pavée* » oblige les cyclistes à passer sur le bas-côté interdit par arrêté municipal. Les gendarmes auraient dressé 150 procès-verbaux en 2 heures et aiguillé les cyclistes vers la mairie où « *un employé offre de transiger [... pour] six francs et il annulera le procès-verbal* ». Pratique évidemment illégale. Ceci d'autant plus, ajoute Ballif, que l'ordonnance du préfet de police de 1896 (article 6) autorise le passage sur les bas-côtés des routes pavées hors agglomération, ce qui était le cas en l'espèce.

⁴⁵⁸ *Revue du Touring-Club*, 1898, page 328. Le « *garde-messier* » est une variante de garde-champêtre chargé de

L'automobile prit bientôt la relève de la bicyclette parmi les phobies municipales à partir de 1900, mais on continue à relever des arrêtés comme celui du maire d'Ussel (Corrèze) en 1904 qui oblige les cyclistes à « *tenir leur machine à la main en ville* » et à ne pas dépasser 8 km/h « *sur les principales routes* », tandis qu'il impose une limite de vitesse de 10 km/h aux automobiles⁴⁵⁹.

La plupart des arrêtés municipaux pris au sujet des automobiles de 1899 à 1914 régleront aussi la vitesse des bicyclettes, généralement à 10 ou 12 km/h⁴⁶⁰.

En 1904, l'inspecteur général des ponts et chaussées Le Rond dans son « *Rapport préliminaire sur la législation française concernant les voies publiques de communication*⁴⁶¹ » à la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles, croit bon de rappeler la responsabilité civile des communes vis-à-vis des « *dégâts ou dommages* » commis dans les violences en réunion contre les cyclistes et automobilistes. Un tel rappel n'était pas sans motif. On a vu que les cyclistes avaient depuis longtemps été exposés à de telles violences qui s'étaient étendues aux automobiles. Pour Le Rond, il paraissait évident que les municipalités ne faisaient toujours guère d'effort pour prévenir de tels débordements.

5 LES PARCS ET LES TRAFICS DES BICYCLETTES ET MOTOCYCLES.

Les parcs.

Les cycles sont soumis à un impôt à partir de 1893. On dispose donc de données fiscales détaillées⁴⁶² :

- de 1893 à 1898, il s'agit d'un impôt direct « *sur rôle déclaratif* » ; le *BSLC* donne le total en fin d'année des nombres imposés de vélocipèdes avec et sans moteur (sans distinction) ; cette période est caractérisée par une fraude massive⁴⁶³ ;
- de 1899 à 1906, le paiement se fait par « *place* » au moyen de « *plaques* » achetées chez le percepteur ; les motocycles et les bicyclettes sont séparées ; la fraude est très diminuée ; le *BSLC* donne les nombre « de véhicules » et « de places ». Les données du *BSLC* incluent les véhicules détruits et comptent double chaque véhicule revendu dans l'année ; mais le *BSLC* donnant les états au 1^{er} janvier et au 31 décembre, il est donc facile de reconstituer les parcs en fin d'année à partir des parcs au 1^{er} janvier de l'année suivante ;
- de 1907 à 1925, l'impôt par place est toujours payé par « *plaque* », mais il n'y a plus

surveiller les champs et leurs produits, d'accompagner les convois des récoltes, les livraisons vers les marchés, etc. Il n'est évidemment pas habilité à constater quoi que ce soit en matière de police de la circulation.

⁴⁵⁹ *La Locomotion automobile*, 1904, page 242.

⁴⁶⁰ C'est le cas de presque tous les arrêtés (une centaine) conservés aux Archives du Loiret et de l'Indre-et-Loire.

⁴⁶¹ *Rapport Le Rond*, BT, C492. Citation page 48.

« *Il est une dernière disposition de la loi du 5 avril 1884 qu'il est intéressant de rappeler. Il est arrivé quelquefois que des particuliers circulant sur les routes, notamment à bicyclette ou en automobile, se sont vus, à la suite d'accidents, ou des plus légers incidents, ou même sans motif, pris à partie ou molestés par des groupes d'habitants qui allaient dans certains cas, jusqu'à commettre des actes de violence sur eux et sur leurs véhicules. Ces faits paraissent entrer dans les cas prévus par les dispositions suivantes de la loi municipale :*

“*Article 106. Les communes sont civilement responsables des dégâts ou dommages résultant des crimes ou délits commis à force ouverte ou par violence sur leur territoire par des attroupements ou rassemblements armés ou non armés, soit envers les personnes soit contre les propriétés publiques ou privées.*” »

⁴⁶² Elles sont publiées dans le *BSLC* comme pour les voitures attelées.

⁴⁶³ Voir, sur le tableau suivant, le passage de 1898 à 1899.

de double paiement pour les véhicules revendus. Malheureusement, les états du *BSLC* donnent uniquement le total annuel des « places » imposés selon deux catégories : « vélocipèdes » et « vélocipèdes à moteur ». Le *BSLC* ne donne que des états au 31 décembre ; seul subsiste en trop le décompte des véhicules détruits en cours d'année.

L'hétérogénéité de ces données – et la fraude – impose de faire une analyse statistique poussée pour les rendre cohérentes ; on la trouvera en *Annexe A 11*.

Le tableau ci-dessous présente une statistique redressée au 31 décembre sur 1893-1914.

Tableau 24. Parc des bicyclettes et motocyclettes en fin d'année de 1893 à 1914.

	Données fiscales brutes			Parcs réels estimés		
	Vélocipèdes avant 1899	Cycles et bicyclettes*	Motocycles **	Vélocipèdes avant 1899	Cycles et bicyclettes	Motocycles
1893	151 043			197 069		
1894	203 026			264 892		
1895	256 084			334 118		
1896	329 816			430 318		
1897	408 869			533 460		
1898	483 414			630 721		
1899		831 739	7 117		735 330	6 292
1900		975 878	11 252		876 317	10 104
1901		1 094 286	12 482		968 701	11 050
1902		1 191 554	15 188		1 060 483	13 517
1903		1 310 223	19 816		1 166 098	17 636
1904		1 520 458	27 435		1 350 198	21 432
1905		1 633 769	29 954		1 470 745	23 829
1906		1 790 679	31 863		1 609 820	28 645
1907		2 059 740	27 473		2 055 629	25 089
1908		2 244 594	27 715		2 240 114	25 427
1909		2 471 040	26 840		2 466 108	24 737
1910		2 697 406	27 061		2 692 022	25 056
1911		2 980 985	28 641		2 975 035	26 643
1912		3 168 521	30 413		3 162 197	28 423
1913		3 477 973	35 141		3 471 031	33 152
1914		3 552 447	37 761		3 545 356	35 792

* À partir de 1907, les données fiscales brutes ne décomptent plus les véhicules, mais uniquement les nombres de places, qui sont en italiques dans le tableau.

** La réforme de 1907 fait passer une partie des motocycles dans la catégorie « *voiturettes* » des automobiles, ce qui explique la diminution du nombre des motocycles recensés.

La fraude est massive jusqu'en 1898. On notera que le nombre de véhicules passera de 483 414 recensé en 1898 à 735 000 environ lorsqu'on passe, en 1899, à un impôt indirect. L'impôt direct nécessitait la tenue du rôle des déclarations et l'envoi du titre de recouvrement au contribuable. La prescription était de 3 ans, et le contrôle des non-déclarations était onéreux pour un impôt finalement minime.

Comme on le voit, l'expansion du parc des cycles et bicyclettes a été extrêmement vigoureuse. Par contre la croissance du parc des motocycles s'est vite arrêtée (même si on tient compte de la diminution artificielle due au passage d'une partie des motocycles dans la catégorie « *voiturettes* » en 1907).

Les trafics.

Les recensements des trafics sur les routes nationales commencent à prendre en compte les cycles en 1903. Il est toutefois possible, sur la base des parcs déjà connus en 1894, de remonter jusqu'à 1894 par interpolation du trafic de 1903.

L'étude générale des trafics de l'Annexe A 10 permet donc de calculer les trafics.

Le tableau suivant permet de comparer leurs débits et leurs trafics par rapport à ceux des voitures attelées et des automobiles.

Tableau 25. Débits et trafics des cycles comparés à ceux des autres véhicules.

Débits sur les routes nationales (véhicules par jour moyen)					Pourcentage des cycles dans le trafic total
	Voitures attelées	Cycles- bicyclettes	Motocycles	Automobiles	
1894	186,9	4,5		0,0	
1903	203,3	31,8	1,1	4,1	
1913	194,2	80,1	2,9	36,3	
1921	145,7	105,0	4,5	67,2	
1934	29,9	144,0	35,0	396,8	
Trafics annuels sur l'ensemble des réseaux (milliards véhicule.km/an)					
	Attelés	Cycles-bicyclettes	Motocycles	Automobiles	
1894	9,3	0,23		0	
1903	10,3	1,6	0,03	0,13	13 %
1913	10,3	4,3	0,10	1,2	27 %
1921	8,0	5,8	0,16	2,7	35 %
1934	1,8	8,5	1,7	19,7	27 %

Comme on le voit, la bicyclette a pris une place de plus en plus importante sur la route : de 2 % du trafic total en 1894, elle est passée à 13 % en 1903, 27 % en 1913 et 35 % en 1921.

En 1934, elle représentera encore 27 % du trafic sur l'ensemble des réseaux.

Les motocyclettes ne se développèrent vraiment que dans les années 1920.

Lors de l'élaboration du *Code de la route*, juste avant la guerre, la circulation est encore dominée par le cheval et la bicyclette.

6 DU CYCLE A L'AUTOMOBILE : INDUSTRIELS, COUREURS, JOURNALISTES.

Les industriels de la bicyclette vont prendre une part extrêmement active à l'industrie automobile naissante, lui fournissant de très nombreux grands constructeurs et cadres.

Les hommes venant de l'industrie des moteurs à vapeur ou à gaz comme Amédée Bollée et ses fils, Levassor et Panhard, les allemands Daimler, Maybach et Benz, ou de l'industrie des

matériels pour chemins de fer (Mors), constituent un second groupe, à côté de très rares hommes nouveaux comme de Dion ou Louis Renault⁴⁶⁴.

Les constructeurs de voitures hippomobiles seront quelques-uns à sauter le pas, comme Léon Auscher ou Charles Jeantaud⁴⁶⁵ mais resteront à des rangs très secondaires.

Pour la presse automobile, cette filiation est encore plus fondamentale : ses ténors et ses tâcherons seront presque tous issus des milieux de la presse cycliste.

Parmi les nombreux industriels automobiles venus de l'industrie des cycles, citons quatre précurseurs ayant connu une réussite industrielle éminente et ayant eu une action d'importance dans l'organisation du « monde premier de l'automobile »⁴⁶⁶.

Armand Peugeot⁴⁶⁷, à l'origine des cycles et automobiles Peugeot, fut le promoteur du « *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles* » en opposition à de Dion qui souhaitait – et avait initié en 1898 – une union professionnelle plus large.

Adolphe Clément-Bayard⁴⁶⁸, fabricant de cycles, introducteur en France du pneumatique

⁴⁶⁴ Louis Renault (1877-1944), fils d'un industriel du textile (et des boutons), se lance dans l'étude d'automobiles après son baccalauréat. Brièvement associé avec ses frères Marcel (1872-1903), tué dans la course Paris-Madrid de 1903, et Fernand (1865-1909), il va créer en 1899 une firme qui sera la marque française plus puissante à la fin des années 1930. Voir Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault*, *op. cit.*

⁴⁶⁵ Léon Auscher (1866-1942) fut un des principaux dirigeants du T. C. F., vice-président en 1919. Élu président en 1927, il refusa le poste. Il sera dans les années 1920-1930, le président de la puissante Union Nationale des Associations de Tourisme (U. N. A. T.) à laquelle l'État confiera l'examen du permis de conduire et d'autres tâches administratives. L'U. N. A. T. est en fait une émanation du T. C. F., même si les associations regroupées sont nombreuses.

Charles Jeantaud (voir sa notice plus loin) est « l'inventeur » de la voiture électrique. Il y eut aussi un certain nombre de carrossiers de province à se lancer dans l'automobile comme Delaugère, Clayette et Cie à Orléans.

Les carrossiers classiques habillent des châssis avec moteur, vendus nus à l'époque.

⁴⁶⁶ Il y en eut d'autres : Clément Ader, les frères Richard, H.-O. Duncan, Henri Depasse, Fernand Forest, etc.

Le livre de référence, malgré ses insuffisances, sur l'ensemble des constructeurs français des débuts est : Charles W. Bishop, *La France et l'automobile, Contribution française au développement économique et technique de l'automobilisme des origines à la deuxième guerre mondiale*, Éditions M.-Th. Génin, Paris, 447 pages, 1971. On y trouvera notamment plusieurs chapitres sur Clément et Darracq, ainsi que sur les autres « *Marques secondaires* ». Sur Peugeot et Michelin, il existe de nombreux ouvrages.

⁴⁶⁷ Armand Peugeot (1849-1915) faisait partie d'une dynastie industrielle du Doubs, spécialisée en mécanique, qui produisait des cycles depuis 1882 et en deviendra le 1^{er} constructeur français (activité cédée après 1987).

Après des tricycles à vapeur (Exposition internationale de 1889), il réalise un quadricycle utilisant un moteur Daimler fourni par Panhard Levassor, qui suivit la course cycliste Paris-Brest-Paris du 6 au 8 octobre 1891 sur plus de 1 200 km. Puis, il produisit 29 quadricycles en 1893. En 1896, il fonde la Société des Automobiles Peugeot, laissant à son frère Eugène la construction des cycles. Les deux sociétés seront réunies en 1910.

Armand Peugeot fut un membre très actif du « monde premier de l'automobile ». Membre de la « *Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent* » (y compris les cycles) créée à l'initiative de de Dion en 1898. Il soutint très tôt une position d'autonomie des constructeurs automobiles « *construisant dans leurs établissements le moteur et les principaux organes mécaniques de leur châssis, et faisant le montage de ces châssis* » (in *La Locomotion*, 1901 n°1, pages 11-13), excluant les constructeurs achetant leurs moteurs, ce qui était le cas général à l'époque. Cela aboutit à la création par une scission en 1909 de la « *Chambre Syndicale des constructeurs automobiles* ». Sa conception allait d'ailleurs triompher en France et dans le monde.

⁴⁶⁸ Gustave Adolphe Clément (1855-1928), dit Clément-Bayard à partir de 1903, serrurier d'origine modeste, commença à réparer et fabriquer des vélocipèdes à Paris en 1878, et à participer à des courses. Sa marque de cycles fusionnera avec Gladiator (Darracq) et Humber pour devenir Clément-Gladiator en 1896, premier constructeur de l'époque. Il créa en 1893 le Vélodrome de la Seine à Levallois.

Un coup de génie, obtenir la représentation des pneumatiques Dunlop en France en 1891, en fit un homme très riche. Il put ainsi souscrire un million de francs sur cinq en 1897 au capital de la société Panhard-Levassor,

Dunlop, associé important de la maison Panhard et Levassor, puis constructeur lui-même, fut le partenaire de de Dion dans la plupart de ses actions d'organisation du système automobile.

Édouard et André Michelin⁴⁶⁹, inventeurs du pneu démontable pour les cycles, puis pour l'automobile, devinrent enfin des industriels de l'automobile en rachetant Citroën.

Alexandre Darracq⁴⁷⁰, au tempérament d'inventeur, partit du cycle et devint le seul grand industriel français des débuts de l'automobile qui rêva d'une destinée internationale.

De nombreux coureurs cyclistes, professionnels et amateurs, se retrouveront dans les premières courses automobiles. Citons en quelques-uns : Paul Baras, les frères Farman qui s'illustreront aussi dans l'aviation, Fernand Charron.

Le spécialiste des tenues automobiles sera la maison Ström & Fils, qui était déjà vers 1890 le principal fournisseur des tenues cyclistes élégantes, « *pour dames* » notamment.

qu'il codirigera un temps avec Arthur Krebs.

Il fabriqua lui-même des automobiles sous la marque Clément-Bayard. Son fils Albert se tua en 1907 lors des épreuves préparatoires du Grand prix de l'Automobile Club de France à Dieppe. Clément vendra son usine de Levallois à Michelin après la guerre, entraînant la disparition de la marque.

Il fut avec de Dion un des créateurs de *L'Auto-Vélo*, avec 50 parts sur 400, juste après de Dion (192 parts), après avoir été un des initiateurs de L'Automobile-Club. C'est lui qui proposa Henri Desgrange, son chef de la publicité à l'époque, pour diriger le journal.

Il créa aussi des usines de métallurgie et s'intéressa aux dirigeables.

Son gendre Fernand Charron (1866-1928), coureur cycliste (et jockey) célèbre, puis coureur automobile (vainqueur de la première coupe Gordon-Bennett en 1900) et constructeur automobile innovant, fut l'initiateur et le principal promoteur du volant à gauche parmi les constructeurs.

⁴⁶⁹ La maison Michelin est issue de la mise au point par Édouard Michelin (1859-1940), héritier d'une famille d'industriels d'Auvergne, du pneumatique démontable pour les bicyclettes (breveté le 18 juin 1891) avec lequel Charles Terront triomphera dans Paris-Brest-Paris en 1891. Cette invention assurera la fortune d'une petite firme familiale travaillant le caoutchouc qu'il avait reprise en 1889. Son frère André (1853-1931), centralien et fonctionnaire, le rejoint et se révélera un génie de la publicité, avec *Bibendum* (1898), le *Guide Michelin* (1900) et un évergétisme bien orienté (les bornes et poteaux indicateurs), la pétition de 1912 pour le numérotage des routes, etc.

Les frères Michelin produiront rapidement des pneus pour l'automobile, courant eux-mêmes dans Paris-Bordeaux en 1895 (classés 9^{èmes}). Le pneumatique démontable triomphera dans Paris-Berlin où 44 des 51 voitures arrivées sont équipées par Michelin. Michelin grandit, reprend après la guerre les usines de Clément à Levallois, dont il fait son pôle des pièces détachées, et, en 1934, c'est le rachat de Citroën.

⁴⁷⁰ Alexandre Darracq (1855-1931), d'origine modeste, a un tempérament d'inventeur. Après un début de salarié dans les machines à coudre, il fabrique avec un associé, Jean Aucoc, des « articles de cave » et des cycles sous la marque Gladiator créée en 1891. Celle-ci connaît de nombreux succès en course et une belle réussite industrielle. Elle fusionnera dans Clément-Gladiator-Humber en 1896 (au capital considérable de 22 millions de francs).

Il tâtonne dans le domaine automobile : voitures électriques, licence de fabrication de la voiturette Léon Bollée 5 CV en 1898. En 1897, avec l'ingénieur Ribeyrolles, il crée une usines de motocycles et automobiles, sous la marque Perfecta, puis Automobiles Darracq. Ses productions, très en avance techniquement, ce qui n'allait pas sans échecs, allèrent de la voiturette à de très grosses voitures. Elles connurent de très nombreux succès en course, comme dans la Coupe Vanderbilt aux États-Unis en 1905 et 1906, et détinrent le record mondial de vitesse le 13 novembre 1904 avec 167,23 km/h, et le 30 décembre 1905 avec 175,44 km/h.

Darracq fut un des rares constructeurs français tournés vers l'étranger. Après des collaborations erratiques avec Opel en Allemagne, la création de sociétés en Angleterre (1905), en Italie (1906, qui sera à l'origine d'Alfa-Romeo) ou en Espagne (1907), Darracq fusionna en 1920 avec les sociétés anglaises Sunbeam et Talbot, associées depuis 1919, sous le nom de Darracq-Talbot, qui deviendra la marque Talbot.

Il s'intéressera aussi à l'aviation, achetant en 1907 des brevets à Wilbur Wright. Il est crédité par Baudry de Saunier d'avoir eu l'intuition de « *la fabrication en séries* » dès 1898 (in *L'automobile in L'Illustration, op. cit.*, page 343).

Pour revenir sur la presse automobile, dont nous ne saurions trop souligner l'importance dans cet « âge d'or de la presse » que fut la fin du siècle, elle fut bâtie essentiellement par les journalistes de la presse « sportive » ou/et « cycliste »⁴⁷¹. Citons, parmi tant d'autres comme Viollette, Vuillemot, Georges Prade, Victor Breyer⁴⁷², etc. :

- Paul Meyan, journaliste sportif au *Figaro*, organisateur pour *Le Matin* (entre autres choses) du désastreux « Concours de vélocipédie militaire » du 30 novembre 1891, puis l'un des trois convives du déjeuner historico-mythologique de septembre 1895 qui décida de la création de l'Automobile-Club, et enfin créateur de *La France automobile* en 1896, revue qui durera jusqu'en 1914,
- Pierre Giffard, organisateur des deux premières grandes courses sur route, cycliste en 1891 et automobile en 1896, et créateur du *Vélo* avec Paul Rousseau,
- Paul Rousseau, le « plus important patron de presse sportive avant l'apparition de Henri Desgrange » selon E. Seidler, patron de *Vélocé-Sport*, puis cofondateur du *Vélo*, et qui fondera plus tard *L'Argus de l'Automobile* en 1907,
- Henri Desgrange (ancien recordman de l'heure à bicyclette) et Victor Goddet, organisateurs du 6^{ème} Salon du cycle en 1897, créateurs de *L'Auto-Vélo* en 1900.

Louis Baudry de Saunier (1865-1938)⁴⁷³ est la figure la plus emblématique par sa curiosité universelle, son activité de journaliste et d'écrivain et son implication dans le monde associatif du Touring-Club et de l'Automobile-Club (et de l'hôtellerie). Il est aussi un des plus jeunes et, de ce fait, accompagnera plus longtemps le développement de l'automobile.

Il débute comme « historien » en publiant l'*Histoire Générale de la Vélocipédie* en 1891.

Il devient rédacteur en chef du *Cycle* en 1891, puis directeur du *Journal des vélocipédistes* (ex *Revue des Sports*) en 1893 et collabore régulièrement à la *Revue du T. C. F.* dont il est membre depuis 1892. Il écrit dans les années 1890 plusieurs ouvrages sur la bicyclette.

Puis, il passe à l'automobile et écrit des articles et ouvrages sur le sujet (dont le premier est *L'automobile théorique et pratique*, 1897). On le retrouve en 1900 à la revue *La Locomotion* (qui deviendra *La Vie automobile*) créée fin 1899 par l'imprimeur Dunod et Paul Meyan ; il en prend la tête de fin 1901 à fin 1905. En 1906, il crée la revue *Omnia* qu'il dirigera jusqu'à sa disparition en 1936. À partir de 1920, il est, en plus, rédacteur en chef de la *Revue du T. C. F.*

Il s'intéresse à l'hôtellerie dès 1902, devient président du Comité de l'Hôtellerie française, et collabore à la création des Écoles hôtelières, de la Chambre nationale de l'Hôtellerie, etc.

Il a une longue activité d'éditeur, écrit – ou fait écrire⁴⁷⁴ – et publie de très nombreux ouvrages sur le cyclisme, la motocyclette, l'automobile, le *Code de la route*, l'aviation.

Il fait de la vulgarisation sur la TSF, la photo, le cinéma, l'électricité au foyer, etc., avec de très nombreux articles dans *Omnia*, *L'Illustration*, *La Nature*, *Sciences et Vie*, etc. Il écrit aussi des livres sur les sujets les plus divers, de l'éducation sexuelle à l'interprétation des rêves, en passant par le camping, la décoration intérieure et « *Le canon de 75* »...

Ce fut un pilier des commissions administratives : *Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles* de 1903, *Commission du Code de la route* de 1909-1912, *Commission centrale des automobiles* de 1919 à 1938.

⁴⁷¹ Voir l'étude fondamentale (quoique ancienne) de Nicolas Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914. Étude de Presse*, maîtrise d'histoire contemporaine sous la direction de M. Lévy-Boyer, Université de Paris X, 1973. Ce sujet mériterait d'être repris et développé.

⁴⁷² On trouvera plus loin des éléments biographiques sur Meyan, Giffard, Rousseau et Desgrange, ainsi que sur d'autres journalistes sportifs cyclistes et automobilistes comme Victor Breyer, Georges Prade, H. O. Duncan, etc.

⁴⁷³ Voir son article nécrologique dans la *Revue du T. C. F.* de 1938, pages 47-48.

⁴⁷⁴ De nombreux livres signés d'autres auteurs paraissent aux éditions *Omnia*. Mais, il est probable que Baudry a aussi employé des nègres pour certains de ceux qu'il a signé, selon les pratiques d'époque.

Vers la fin de sa vie, il fera à nouveau œuvre d'historien avec *Le Cyclisme et L'Automobile*, dans *L'Histoire de la Locomotion de L'Illustration*, parue en 1936.

N'oublions pas les rédacteurs de la revue du « *Touring-Club de France (Alliance des touristes cyclistes)* », laquelle n'a pas de « rédacteur en chef » en titre, ce rôle étant joué (après le départ de Viollette) par Abel Ballif, qui signe généralement trois à quatre articles par numéro, sans compter la chronique « *De-ci, De-là* ».

Tous ces industriels et journalistes, grands ou petits, possédaient évidemment une bonne mémoire des vicissitudes récentes de l'histoire de la bicyclette.

CONCLUSION : LA DIFFICILE ACCEPTATION DES INNOVATIONS DANS LES TRANSPORTS.

Au terme de cette première partie de l'histoire de la bicyclette, qui se termine au moment où l'automobile prend réellement son essor dans les premières années 1900, on peut formuler une question historique majeure : qu'est ce que l'usage de la bicyclette a apporté à l'usage de l'automobile ?

Une première thèse répond paresseusement : « *rien* ». En voici une formulation, parmi d'autres :

« Lorsque l'automobile apparaît, tout est à inventer : la forme des véhicules tout autant que leur place sur la route, les modalités du voyage et le savoir-vivre des chauffeurs et même les punitions qui attendent les fauteurs d'accidents. Rien de tout cela ne s'impose d'emblée.⁴⁷⁵ »

Au contraire, nous pensons avoir montré que la bicyclette avait rencontré exactement les mêmes problématiques que rencontrera l'automobile, de techniques, d'utilisation ou de compétition avec les autres usagers de la route, et que les automobilistes allaient trouver des « modèles » dans le long combat que les cyclistes durent mener pour être acceptés.

En fait, 30 ans après la glorieuse année 1869 qui vit « *l'adolescence de la vélocipédie* », les municipalités opposantes étaient loin d'avoir désarmé. Le nombre des arrêtés restrictifs, englobant désormais « *la bicyclette et l'automobile* », augmentera dans les années 1900-1910, mais ils avaient été précédés des nombreux arrêtés « vélophobes » de 1869 à 1900.

L'argument de la sécurité, mis en avant pour justifier ces règlements était largement imaginaire. On a vu ci-dessus que l'enquête de 1903 montrait que, sur 1 613 tués sur les routes de France, le million et demi de cyclistes de l'époque étaient les « auteurs » – qu'on ne peut pas tout à fait assimiler aux « responsables » au sens moderne – d'accidents ayant causé seulement 90 tués, dont 75 étaient les cyclistes eux-mêmes et 15 des piétons. Qu'on juge de l'ampleur réelle du danger créé par les quelques milliers de vélocipèdes contre lesquels avaient été pris les premiers règlements !

Quant aux nuisances de la bicyclette, elles étaient, comme aujourd'hui, pratiquement

⁴⁷⁵ Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo*, op. cit., page 158. Elle vient pourtant de traiter longuement de *L'âge d'or de la bicyclette...*

inexistantes, à part « l'effroi des animaux de traction », qu'on a du mal à classer entre nuisances et causes d'accidents.

De leur côté, les cyclistes, même (et surtout ?) s'ils appartenaient aux classes aisées, pouvaient légitimement ressentir comme une injustice les brimades qui les excluaient de la route ou de la rue, alors que les voitures particulières attelées bien plus coûteuses que leurs engins y jouissaient d'une place ancestrale et du respect de la police et des populations (sinon de celui des charretiers).

Il paraît évident que les relations entre le cyclisme et la société se sont jouées sur de tout autres plans que la simple matérialité des faits, accidents et nuisances.

Les antagonismes de classe sont évidemment à l'œuvre lorsque la police parisienne interdit aux vélocipédistes le Bois de Boulogne, lieu de promenade des voitures des très riches dans les années 1869-1870 (ceci sans qu'il existe aucun texte y prohibant les vélocipèdes).

Les « *têtes jeunes du Sport vélocipédique parisien* » à l'origine de la manifestation de mai 1879, contre les interdictions de circuler dans les 8 premiers arrondissements de l'*Ordonnance du préfet de police* du 9 novembre 1874 font apparaître une autre ligne de conflit, entre les « jeunes », principaux utilisateurs de ce mode de transport très physique, et une vision policière méfiante envers la jeunesse et le vélocipède. Celle-ci traduisait-elle la position d'une majorité de la population parisienne ? Il est très probable que non, mais le prouver est difficile...

De même, les caricatures de vélocipédistes montrent presque toujours des jeunes gens. Ainsi, en 1893, une caricature met en scène un jeune homme percutant une famille avec un déjà obsolète grand-bi.

Quant aux violences populaires *sans motif*, on doit plutôt les relier aux antagonismes des ruraux envers les étrangers à la région, voire envers ceux du village ou de la ville voisins.

Un dernier acteur s'oppose furtivement à la bicyclette, nous voulons parler des compagnies de chemins de fer qui seront plus tard un opposant majeur à l'automobile. Les revues font état de nombreux conflits avec les cyclistes au sujet des conditions de transport des bicyclettes. On doit noter aussi que les compagnies de chemins de fer subventionnent par leurs publicités exclusivement les revues sportives non cyclistes, comme *Les Sports athlétiques*, créé en 1890 et où Pierre de Coubertin écrit régulièrement⁴⁷⁶.

Le monde cycliste s'était donc puissamment organisé pour, outre la communion autour des courses, du sport et des loisirs, faire face aux tracasseries administratives et judiciaires, avec ses associations locales et nationales et ses liens entre les industriels et une presse spécialisée, abondante, passionnée et pugnace.

En Europe et aux États-Unis⁴⁷⁷, l'acceptation de la bicyclette avait suivi un déroulement assez semblable à celui qu'elle eut en France, avec ses interdictions – la bicyclette fut interdite à New-York (jusqu'en 1887 !) et ne fut pleinement considérée en Angleterre comme

⁴⁷⁶ Voir Seidler, *op. cit.*, page 27. Seidler indique même que c'est l'aide des chemins de fer qui « permet de couvrir les frais de l'entreprise ». Il note à ce propos que « les dirigeants du sport amateur considèrent d'ailleurs le mécénat comme chose normale ».

⁴⁷⁷ Voir Lay, *Ways of the World.*, *op. cit.*, pages 143-144.

“a 'carriage' with right to use the roads” qu'en 1888 –, ses protestations, ses clubs locaux, ses associations nationales⁴⁷⁸, sa presse cycliste⁴⁷⁹ et ses champions cyclistes.

Ses cadres passèrent aussi de la bicyclette à l'automobile, comme le coureur anglais Selwyn Francis Edge⁴⁸⁰ (vainqueur de la 3^{ème} Coupe Gordon-Benett⁴⁸¹ en 1902) ou les industriels du cycle passés à l'automobile, comme les fondateurs des firmes Opel, Morris, Rover, Winton, Willis ou certains des créateurs de General Motors : Charles et Frank Duryea, William Knudsen.

L'automobile allait simplement reproduire ce modèle, avec les adaptations nécessaires, notamment du fait de sa diffusion beaucoup plus restreinte, elle-même liée à son prix élevé.

Et elle allait largement utiliser les hommes de la bicyclette pour ce faire.

⁴⁷⁸ Le *Cyclists' Touring Club* anglais date de 1878, la *League of American Wheelmen* de 1880, le *Deutscher Radfahrer Bund* et les diverses Unions vélocipédiques sont créées autour de 1880, le *Touring-Club de France* voit le jour en 1890, suivi des *Touring-Club* italien, belge, allemand, autrichien, suisse, etc.

⁴⁷⁹ En 1891, Baudry de Saunier, *Histoire générale de la vélocipédie*, *op. cit.*, page 300, indique les noms de 4 revues en Allemagne, 7 en Angleterre, 3 en Autriche-Hongrie, 2 en Belgique, 1 en Espagne, 2 en Hollande, 1 en Italie et 1 en Suisse. Il existe aussi des équivalents du *Touring-Club* dans presque tous les pays de l'Europe de l'Ouest.

⁴⁸⁰ Selwyn Francis Edge (1868-1940), né en Australie dans une famille aisée, débuta comme vendeur de cycles en 1884, fonda à 19 ans un club cycliste, et fut un champion cycliste reconnu. Vers 1890, il entre dans la société de Dunlop. Il conduit des automobiles et collectionne procès-verbaux et condamnations, ce qui lui vaut une grande notoriété. En 1895, il crée avec le richissime industriel Montague Napier la firme de construction automobile Napier. Il pilote ses voitures en course avec succès : vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett de 1902 et titulaire du record des 24 heures en juin 1907 à 106 km/h de moyenne.

⁴⁸¹ James Gordon-Bennett, richissime fils du fondateur du *New-York Herald Tribune*, lance, en 1899, cette épreuve internationale courue de ville à ville entre les *Automobile-Clubs* nationaux qui alignent trois champions. L'*Automobile-Club* vainqueur doit organiser la course suivante. Les courses de 1900, 1901, 1904 et 1905 sont gagnées par la France. La dernière coupe eut lieu en 1905 et fut remplacée en 1906 par le Grand Prix de l'A. C. F.

Chapitre 3

LA LOCOMOTION MOTORISEE DES ORIGINES A 1914.

*À l'âge de l'adolescence, je me demandais, avec mes camarades, mes amis, pourquoi les voitures ne marcheraient pas toutes seules.
Cela se passait vers 1866.*

Pierre Giffard, 1899 ⁴⁸²

L'automobile, au sens actuel de ce mot, est un véhicule à moteur à explosion. Le même type de moteur anime les deux-roues motorisés. Celui-ci triompha vers 1900 de ses concurrents, électriques ou à vapeur qui subsistèrent néanmoins durant un moment.

La scansion des temps de cette histoire pourrait reposer sur trois périodes :

- avant 1900, c'est l'ère des expériences qui débouche en 1899 sur une réglementation nationale spécifique à l'automobile qui permettra ses développements ultérieurs ;
- le triomphe de l'automobile à l'Exposition Universelle de 1900 entraînera sa première contestation ;
- l'adaptation de la réglementation sera menée vigoureusement, malgré la persistance de la circulation attelée et l'évolution rapide de l'automobile elle-même : le *Code de la route*, prêt en 1914, ne sera promulgué qu'en 1921 du fait de la guerre.

Le développement du parc se fit avec des décalages selon les diverses déclinaisons des véhicules : motocycles légers, voitures particulières, bus et cars, poids lourds. Les raisons de ces différences de rythme furent essentiellement techniques et non sociales, comme il est courant de le lire dans les quelques études sur cette période de l'automobilisme.

La réflexion sur la prospective de ce développement, qui se fit dès les années 1903-1905, nous permettra de mettre en pleine lumière les réalités de l'évolution de la circulation et des accidents durant la période qui s'étend de 1900 à 1921.

Rappelons ici que la littérature historique « grand public » sur l'automobile est immense, surtout faite de « beaux livres » illustrés consacrés aux véhicules et à leurs constructeurs, d'une part, et aux courses d'autre part. Nous n'en indiquerons pas ici.

Certains ouvrages consacrés à des firmes automobiles anciennes, ou toujours en activité, proposent des vues sur l'usage des véhicules, ou plutôt sur les interventions des ancêtres fondateurs dans ce domaine. La plupart, souvent ouvrages de commande de ces firmes,

⁴⁸² Pierre Giffard, *La fin du cheval*, op. cit., 1899.

adoptent un point de vue hagiographique qui en rend l'utilisation difficile.

Il existe plusieurs histoires des véhicules routiers motorisés contemporaines des débuts de l'automobile⁴⁸³, œuvres de journalistes ou d'ingénieurs, tous participants passionnés.

D'autres auteurs, dans les années 1930, ont une double position de témoin et d'historien⁴⁸⁴, notamment Baudry de Saunier, Duncan, Breyer et Bonneville⁴⁸⁵. On s'y réfèrera, plutôt qu'à des textes ultérieurs qui ne reflètent évidemment pas les préoccupations de l'époque.

L'usage de l'automobile, comme nous l'avons indiqué dans notre *Introduction*, n'a fait l'objet que d'un petit nombre de travaux modernes. Les plus intéressants ici étant *La Révolution Automobile* et celui de Bishop⁴⁸⁶.

⁴⁸³ Louis Lockert, *Traité des véhicules automobiles*, éditeur Touring-Club, 4 volumes (*1 Les vélocipèdes, 2 Les voitures à vapeur, 3 Les voitures à pétrole, 4 Les voitures électriques*), 1896-1897.

Lucien Périssé, *Automobiles sur routes*, in-8, 206 pages, Encyclopédie scientifique des Aide-mémoire, Gauthier-Villars, non daté, mais certainement de 1898, comprenant un très intéressant *Historique* de 35 pages.

E. Pérignon, « 2^{ème} section, Mécanique et ses applications – machines à vapeur », chapitre « *Automobilisme, Historique* », Mémoires et comptes-rendus des travaux de la Société des ingénieurs civils de France (volume du cinquantenaire), 1898, 2^{ème} volume, bulletin de juillet 1898.

John Grand-Carteret, *La voiture de demain, histoire de l'automobilisme*, Paris, Fasquelle, 1898, 436 pages.

Pierre Giffard, *La fin du cheval*, Armand Colin, 238 pages, 1899, pages 135-179.

Congrès international d'automobilisme. 9-15 juillet 1900. *Annales du Congrès*, 605 pages, Imprimerie Hemmerlé et Cie, non daté, vraisemblablement 1900.

Georges Forestier, *Mémoire n°19, Les Automobiles, Extrait du Rapport du Jury de la Classe 30 de l'Exposition Universelle de 1900*, in *Annales des ponts et chaussées*, volume 1, pages 5 à 130, 1902.

Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et Pinat, 1907, 800 pages.

⁴⁸⁴ Quatre « histoires » plus tardives, mais faites par des « témoins » du développement de l'automobile :

Louis Baudry de Saunier, *L'automobile*, in *Histoire de la Locomotion, L'Illustration*, pages 259-436, 1936.

Herbert Osbaldeston Duncan, *The World on Wheels*, Published by the author, 32 rue des Mathurins, Paris (France), imprimé par Herbert Clarke, 338 rue Saint Honoré, 1 200 pages, 1938. Ouvrage fondamental (monumental et parfois fantaisiste) qui traite de tous les pays. L'anglais H. O. Duncan (1862-1945) fut champion cycliste des années 1880-90, journaliste en France (*Le Véloceman* fondé avec Subergie à Montpellier, 1884-1886), auteur de manuels cyclistes, entraîneur dans les années 1890 de Charles Terront, vendeur de bicyclettes et motocyclettes, et se recycla enfin comme journaliste et consultant pour l'industrie automobile.

Victor Breyer signe dans *La Vie automobile* de Charles Faroux une série de chroniques historiques. De février à octobre 1941, ce sont 14 « *Souvenirs épars des temps anciens* », puis, de novembre 1941 à mars 1943, 21 « *Figures de précurseurs* ». Ces articles ont été réunis dans *L'Épopée automobile. Grands Faits et Grands Hommes*. Imprimerie Danel, 160 pages, 1943. Enfin, de janvier 1944 à décembre 1954, sa chronique « *Il y a 50 ans...* » donne jour par jour les événements de janvier 1894 à décembre 1904. Les « *commentaires* » de Breyer sont très intéressants en ce qu'ils restituent l'esprit de l'époque. Sur la carrière de Breyer, voir ci-dessous.

⁴⁸⁵ Louis Bonneville (1865-après 1938), ingénieur, sportif (bicyclette, aviron, course à pied, aviation), industriel constructeur d'automobiles mineur, créateur et exploitant de garages, président de la Chambre syndicale de l'Automobile et des Transports, fait aussi œuvre d'« *écrivain et journaliste* » (selon ses propres termes) avec « *quelques milliers d'articles, reportages ou chroniques* ». Il signe sur le tard plusieurs ouvrages assez bizarres d'après « *des recherches historiques sur des documents irréfutables et datés* » (tous à la Bibliothèque du Trocadéro) :

Les locomotions mécaniques, Histoire du Cycle, de l'Automobile et de l'Aviation, Dunod, 280 pages, 1935.

L'auto et l'Amérique, 200 pages, Éditions E. T. A. C., 1936.

Le Vélo, fils de France, des origines à 1900, 278 pages, Éditions E. T. A. C., 1938.

Le Moteur-Roi, origines de l'automobile, Éditions S. N. E. E. P. Bibliothèque de l'Argus de l'automobile, 215 pages, 1938. Les citations sont extraites de l'introduction de ce dernier ouvrage, très inégal.

⁴⁸⁶ Bishop, *La France et l'automobile*, *op. cit.*, et Bardou *et al.*, *La révolution automobile*, *op. cit.*, 1977.

Pour des synthèses sur l'histoire de l'automobile, vue surtout sous l'angle du véhicule :

Jacques Rousseau et Michel Iatca, *Histoire mondiale de l'automobile*, Hachette, 512 pages dont 200 consacrées à l'automobile avant 1918, 1958 (voir les autres œuvres de J. Rousseau).

Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, 571 pages, 2001. Voir aussi ses autres œuvres.

Il y a peu d'ouvrages de synthèse centrés sur l'évolution technologique des grandes fonctions de sécurité du véhicule⁴⁸⁷.

Parmi les ouvrages pour le grand public, quelques-uns présentent des historiques de ses débuts, soit à l'occasion de commémorations, soit sous la forme de souvenirs de témoins où l'anecdote peut néanmoins être significative⁴⁸⁸.

⁴⁸⁷ *L'année automobile*, éditions Edita, Lausanne, est une revue annuelle en français, anglais et allemand, paraissant depuis 1953, plutôt axée sur les courses, mais qui contient de très intéressants articles de fond sur l'histoire des technologies de la sécurité des automobiles dès l'origine.

⁴⁸⁸ Quelques exemples de livres « commémoratifs » et/ou anecdotiques :

Jacques Ickx, *Ainsi naquit l'automobile*, Edita, Lausanne, Suisse, 244 pages, 1971.

L'automobile, cette folie ! Edita, Lausanne, Suisse, 142 pages, 1982.

Numéro spécial d'*Historia*, *L'automobile a 100 ans, 1884-1984*, n° spécial 449, avril 1984, 144 pages.

100 Jahre AvD, 100 Jahre mobilität, éditeur Heel, 328 pages, 1999, réalisé pour les 100 ans de l'Automobile-Club allemand (Automobilclub von Deutschland, AvD).

Un exemple de livre anecdotique d'un « témoin » tardif : Hervé Lauwick, *Grand-Papa était enragé, l'incroyable histoire de l'automobile*, Arthème Fayard, 239 pages, 1960. Né en 1891, il n'avait fait ses débuts de reporter pour *L'Auto* qu'au Grand Prix de Dieppe en 1907. Il fit une longue carrière de journaliste sportif (automobile et aviation) dans la presse écrite puis radiophonique. Il a publié d'autres ouvrages utiles à notre sujet à des périodes plus récentes comme : *L'auto et son cœur*, Nouvelle Société d'Édition, Paris, 213 pages, 1929 ; *Faire de l'automobile à bon marché*, Hachette, 127 pages, 1924 ; *Roulez sans péril !*, Fayard, 194 pages, 1962.

I Du chariot de Cugnot à l'Exposition universelle de 1900.

... les améliorations lentement réalisées, depuis le commencement du XIX^e siècle, dans la fabrication des diverses pièces et l'exécution des véhicules, de la carrosserie et du charronnage, ainsi que les résultats obtenus par les fabricants de cycles et d'automobiles qui, mettant à profit les procédés de leurs précurseurs, ont su, en quelques années, porter leurs industries nouvelles à un degré de perfectionnement inouï.

Georges Forestier, 1900 ⁴⁸⁹

Le chariot de Cugnot marque le début de la locomotion motorisée sur route en 1769⁴⁹⁰. Durant la première période du développement des machines et locomotives à vapeur, qui se fait principalement en Angleterre avant 1825, le choix entre la route et le rail n'est pas encore fait.

Nous n'examinerons pas cette période, et nous commencerons aux premières tentatives d'utilisation commerciale de véhicules mécaniques sur route autour de 1830, toujours en Angleterre, pour des transports en commun.

Si nous définissons *l'automobile* proprement dite comme un véhicule mécanisé léger destiné au transport « particulier » (quelques passagers), elle apparaît dans les années 1870 avec des machines à vapeur, le pas décisif étant fait avec la mise au point, peu avant 1890, des moteurs à pétrole qui ne commenceront à conquérir le domaine du transport de voyageurs qu'en 1906 et du transport routier de marchandise qu'après 1910 (ou plutôt après la Guerre).

I-1 LES PREMIERS VEHICULES ROUTIERS A MACHINE A VAPEUR.

Les historiens modernes se sont toujours étonnés de ce que l'industrie automobile ne soit pas née en Grande-Bretagne, première nation industrielle à la fin du XIX^{ème} siècle, mais en France et en Allemagne.

« Pendant la première partie des années 1890, le génie inventif des Britanniques, à

⁴⁸⁹ Georges Forestier, in *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Rapports du jury international. Groupe VI. – Génie civil. – Moyens de transport. Classe 30, Carrosserie, Charronnage, Automobiles, Cycles*, citation page 581. Les Rapports de l'Exposition de 1900 sont disponibles sur le site du CNAM cnam.cnam.fr

⁴⁹⁰ Sur les premiers véhicules à vapeur routiers, voir Charles Dolffus, *La locomotion mécanique*, in *Histoire de la Locomotion, L'Illustration*, pages 211 à 256, 1936, et certains des ouvrages indiqués dans les notes précédentes.

peu d'exceptions près, ne s'exerce pas sur les véhicules légers motorisés. [...] On ne peut que spéculer sur les raisons du manque d'intérêt des Britanniques pour l'automobile à cette époque. S'explique-t-il par l'immense prestige, parmi les ingénieurs britanniques, de la machine à vapeur ? Ou par la réglementation très stricte des "locomotives sur route" ? Dans un souci de sécurité, les autorités avaient limité la vitesse de ces engins à 3,2 km/h en ville et à 6,5 km/h en rase campagne par la "loi du drapeau rouge". Cette réglementation confine dans les limites très étroites toute expérimentation sur des moyens de transport mécanisés.⁴⁹¹ »

En fait, l'histoire des « locomotives routières » en Grande-Bretagne est beaucoup plus complexe. Elles apparurent à l'aube des chemins de fer, et leur rejet ne fut pas immédiat :

« Pourtant, il ne faut pas croire que le législateur de l'époque ne portait pas d'intérêt au développement révolutionnaire des "voitures sans chevaux".⁴⁹² »

De nombreux essais furent faits autour de 1830, mais ils aboutirent à un blocage.

« Car la "voiture sans chevaux" apparaissait non comme un bienfait, mais comme un danger de mort et de blessures et une menace contre la tranquillité générale, sans parler des intérêts financiers des fermiers et éleveurs de chevaux. [...] l'opinion majoritaire était qu'il fallait résister à cette invention diabolique et la restreindre par tous les moyens possibles. Les moyens typiques utilisés contre les nouveaux véhicules furent des interdictions d'utiliser diverses routes et ponts, et l'instauration de péages élevés sur ceux qui leur restaient ouverts.⁴⁹³ »

Sans vouloir détailler les péripéties de cette histoire⁴⁹⁴, la relation de son premier épisode « commercial », vers 1830, permettra de mettre en opposition les évolutions différentes de la question en France et en Angleterre.

Le chemin de fer pour voyageurs n'en est encore qu'à ses tout débuts : la première ligne pour voyageurs n'a été ouverte que le 27 septembre 1825 entre Stockton et Darlington et le réseau ferré britannique ne compte que 187 km en 1830. La concurrence entre le rail et la route reste ouverte.

Le pionnier en matière de transport routier est Goldsworthy Gurney⁴⁹⁵. Il mit au point entre 1825 et 1829 une première diligence à machine à vapeur, qui effectua le trajet Londres-Melksham (à 13 miles de Bath), soit 200 miles environ, atteignant sur le trajet de retour une vitesse moyenne de 12 miles par heure. Puis, il concéda son invention à divers partenaires pour l'exploitation commerciale de lignes régulières. Voir l'Annexe B, Illustrations 35 et 35 bis.

En 1831, la première ligne utilisant les véhicules de Gurney⁴⁹⁶ fut établie par Sir Charles

⁴⁹¹ Bardou J.P., Chanaron J.J., Fridenson P., Laux J., *La révolution automobile, op. cit.*, pages 28-29.

⁴⁹² T. C. Willett, *Criminal on the Road, a study of serious motoring offences and those who commit them*, Tavistock Publications, Grande-Bretagne, 8 avril 1971, pages 64-65. Les passages cités sont de notre traduction.

⁴⁹³ *Ibidem*, page 65. Les « intérêts financiers » ont dû être plus importants que Willett ne veut le croire.

⁴⁹⁴ Voir par exemple Charles Dolffus, *La locomotion mécanique*, in *L'Illustration, op. cit.*

⁴⁹⁵ Sir Goldsworthy Gurney (1793-1875), inventeur éclectique – on lui doit la lumière oxhydrique (limelight) – fut le premier à tenter d'exploiter un service de transports sur route. Il y avait eu néanmoins d'autres engins routiers auparavant ; sur ceux-ci voir Charles Dolffus, *La locomotion mécanique*, in *L'Illustration, op. cit.*

⁴⁹⁶ Les éléments ci-dessous sont tirés du *Report from the Select Committee on Mr. Goldsworthy Gurney's case; with the minutes of evidence, Ordered by the House of Commons to be printed, 10 July 1835*, 34 pages. Il contient de larges citations du *Rapport* du premier *Select Committee* de 1831. Une reproduction intégrale de ce document capital a été publiée sur Internet par BOPCRIS (British Official Publications Collaborative Reader Information Service). Les éléments cités sont de notre traduction ; 1 mile vaut 1 609 mètres.

Les histoires précoces de l'automobile (Souvestre, Grand-Carteret) développent toutes l'affaire Gurney.

Dance entre Gloucester et Cheltenham (9 miles), transportant 4 000 passagers pour la moitié du tarif des voitures à chevaux. Elle eut à faire face à divers sabotages (rochers sur la route). Le Parlement autorisa, dans les 3 mois suivants, des tarifs de péage prohibitifs sur tous les itinéraires envisagés par Gurney et ses contractants, atteignant 15 à 30 fois le tarif imposé à une voiture normale. Ce qui fit stopper la première expérimentation.

Une Commission d'enquête parlementaire (*Select Committee*) fut chargée en 1831, à la demande de Gurney, de s'informer et faire un rapport. La commission fut d'avis que la faisabilité du service était « *parfaitement établie* » et proposa de légiférer sans délai pour encourager cette innovation.

En 1832, un *projet de loi (Bill)* fut donc déposé pour « *supprimer les péages prohibitifs portant sur les voitures à vapeur* ». Accepté au Communes, il fut rejeté par la Chambre des Lords « *au motif [...] que les véhicules à vapeur étaient préjudiciables à l'agriculture ou aux exploitants des voies à péages* ».

En 1835, un troisième *Select Committee* (après une commission avortée en 1834) publia un *Rapport* définitif sur l'affaire le 10 juillet 1835, relatant les projets de Gurney et ses contractants et toutes les péripéties ultérieures.

Comme on l'imagine, l'invention passionna l'opinion, donnant libre cours aux caricaturistes qui représentaient dès 1828 les rues de Londres parcourues de véhicules collectifs et voitures particulières et utilitaires à vapeur de toutes formes et de toutes tailles⁴⁹⁷.

On touche ici, sur un mode ludique, une vérité souvent déniée : le « public » attendait dès l'origine des équivalents de toute la gamme des véhicules attelés.

Il y eut d'autres essais de lignes régulières de transport de voyageurs sur route utilisant des véhicules à machine à vapeur. Citons Walter Hancock (1799-1852) qui exploita plusieurs autobus à vapeur de 1833 à 1840. Il ouvrit à Londres une ligne régulière avec le véhicule « *Enterprise* » entre London Wall et Paddington le 22 avril 1833, puis, en 1836, son autobus de 22 places « *Automaton* », qui atteignait 20 miles par heure, effectua 700 trajets et transporta 12 000 passagers. Voir l'*Annexe B, Illustrations 35 et 35 bis*.

En 1834, J. Scott Russel créa la Steam Carriage Company of Scotland sur la route Glasgow-Paisley, dont les 11,2 kilomètres étaient parcourus en 34 minutes. Le 29 juillet 1834, la chaudière explosa dans un accident causé par la rupture d'une roue, causant la mort des cinq premières victimes de l'histoire des locomotives routières.

Malgré d'autres tentatives ultérieures, notamment en 1839 sur Londres-Brighton, ce mouvement d'innovation cessa du fait des taxes et péages élevés spécifiques à ces véhicules, et de la concurrence du chemin de fer. Puis, il ne se passa plus rien pendant 20 ans.

Le *Locomotive Act*⁴⁹⁸ du 1^{er} août 1861, régla favorablement – enfin ! – les péages, mais imposa un poids maximum de 12 tonnes et une limitation de vitesse de 5 miles par heure en ville et 10 miles par heure (16 km/h) en rase campagne à tous les véhicules sans chevaux.

Il est probable que le problème venait de renaître avec l'apparition des « *locomotives routières agricoles* » présentes à l'Exposition de Londres de 1862. Le *Locomotive Act* de 1861 leur permettait de se développer en abaissant les péages et en augmentant les poids autorisés.

⁴⁹⁷ John Grand-Carteret, *La voiture de demain, op., cit.*, reproduit une gravure de Alkea du 28 février 1828 sur ce thème (et comportant un accident), ainsi qu'une autre du 12 décembre 1827 représentant la diligence de Gurney. Le même thème futuriste est traité à Vienne en Autriche vers 1830.

⁴⁹⁸ Voir Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et Pinat, 1907, 800 pages, pages 100-102.

Enfin, le 5 juillet 1865, le *Locomotive Act*, connu sous le nom de *Red Flag Act*, prit des mesures quasi prohibitives pour les usages non agricoles⁴⁹⁹ :

- il portait le poids autorisé à 14 tonnes ;
- il réduisait les vitesses à 2 miles par heure en ville et 4 miles par heure en rase campagne (3,2 et 6,4 km/h respectivement) ;
- il permettait à l'État « *de faire interdire l'emploi des locomotives dans tel lieu ou district où il serait destructif pour les routes ou dangereux pour le public* » ;
- il imposait un conducteur, un chauffeur (pour la chaudière), plus un surveillant s'il y avait plus de 2 voitures attelées ;
- et un piéton précédant la machine à 60 yards (54 m) avec un drapeau rouge.

Un *Amendment Act* du 16 août 1878, supprima les interdictions dans certaines zones, mais le piéton précédant la *locomotive* subsista, à 20 yards désormais.

Ce n'est que le 14 novembre 1896 que cette législation prohibitive fut partiellement supprimée par le *Locomotives on Highways Act*, qui autorisait une vitesse de 14 miles par heure (soit 22,5 km/h) pour les véhicules légers (moins de 1,8 tonnes), éventuellement abaissée par le *Local Government Board* en réponse à des demandes locales.

En 1903, le *Motor Car Act*⁵⁰⁰ établit une réglementation nouvelle. La limite de vitesse est portée à 20 miles/h (32 km/h), toujours avec la possibilité de restrictions locales. Il met en place un système détaillé de sanctions pour conduite dangereuse, avec des moyens de contrôle (plaques minéralogiques). Il prévoit la délivrance d'une autorisations ("*license*") pour le véhicule et le conducteur. Mais, pour obtenir la "*license*", il n'y a aucun « *examen sur la conduite* » analogue à celui édicté en France par le *Décret* du 10 mars 1899.

En France, le développement des locomotives routières commença de façon analogue à celui de la Grande-Bretagne.

La tentative française la plus notable de créer des services de diligences à vapeur sur route est due à Charles Dietz⁵⁰¹. Fils d'un fabricant de machines à vapeur installé à Bruxelles, il s'était spécialisé dans la construction de *remorqueurs* à vapeur. S'étant installé à Paris en 1834, il effectua avec un de ses véhicules un trajet de démonstration, le 26 septembre 1834 sous le contrôle technique de commissions nommées par l'Académie de l'Industrie et le préfet de police. Le remorqueur *Protée*, attelé à deux voitures occupées par les membres des commissions fit un aller-retour du Rond-point des Champs-Élysées à Saint-Germain-en-Laye.

En septembre 1835, Charles Dietz lança un service régulier entre la place du Carrousel et Versailles, lequel fut arrêté en raison des réticences du public après soixante-dix trajets. Les tentatives suivantes de Dietz pour faire fonctionner des services sur Bordeaux-Libourne et Paris-Calais furent aussi des échecs. Comme en Grande-Bretagne, le développement du chemin de fer stérilisa bientôt ce type d'initiative.

⁴⁹⁹ Nous faisons l'hypothèse que les locomotives routières agricoles, engins lents, ne devaient pas souffrir de la limitation de vitesse qui était par contre prohibitive pour les transports en commun. De plus, elles étaient forcément accompagnées d'ouvriers agricoles qui pouvaient manier le drapeau rouge.

⁵⁰⁰ Voir un résumé des controverses passionnées tenues en 1903 à propos de ce texte, Souvestre, *op. cit.*, pages 68 à 71. Le *Motor Act* fut d'ailleurs établi à l'essai pour 3 ans seulement, afin de calmer les esprits. La Commission de révision réunie *ad hoc* préconisa en 1906 l'abandon de la limite de vitesse en rase campagne et divers autres changements. Mais en vain ; le *Motor Act* resta presque inchangé jusqu'en 1930.

⁵⁰¹ Charles Dietz (1801-1888). Voir Charles Dolffus, *La locomotion mécanique, op. cit.*, pages 243-244.

I-2 L'ARRETE DU 20 AVRIL 1866 SUR LES « LOCOMOTIVES ROUTIERES ».

La législation française, contrairement à celle de la Grande-Bretagne, encouragea l'utilisation de locomotives sur route. Les « locomotives routières » furent reconnues et encouragées en 1866 par un *Décret* qui se rattache, non pas à la *Loi sur le roulage* de 1851, mais à la législation des chemins de fer⁵⁰².

LES LEGS DE LA LEGISLATION DES CHEMINS DE FER A LA REGLEMENTATION AUTOMOBILE.

On peut prendre comme point initial la *Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer*⁵⁰³, du 11 juin 1842, prise après la catastrophe de Meudon du 8 mai 1842⁵⁰⁴. Elle définit le « grand programme » du réseau ferroviaire français. Elle décide que :

« Art. 9. *Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation de chemins de fer et de leurs dépendances.* »

Elle s'accompagne de trois ordonnances instituant les moyens administratifs nécessaires, au niveau national, à la réalisation de ce réseau. Ceci en créant trois organismes distincts :

- une commission supérieure chargée de donner son avis sur le tracé des réseaux⁵⁰⁵,
- une inspection du service des chemins de fer, intégrée dans la « *section des chemins de fer* [du Conseil général des ponts et chaussées] *instituée par l'article 5 de notre ordonnance du 23 décembre 1838* »⁵⁰⁶,
- une commission administrative chargée des « *documents statistiques* » et des règlements concernant l'établissement ou l'exploitation des chemins de fer⁵⁰⁷.

Ce sont cette dernière commission et la section des chemins de fer du Conseil général des ponts et chaussées qui vont élaborer, au titre de l'article 9 de la *Loi* de 1842, les textes concernant l'exploitation des chemins de fer, dont un certain nombre de règles seront à l'origine de diverses dispositions du *Code de la route*.

Une *Commission des machines à vapeur* avait, par ailleurs, été créée entre 1830 et 1839⁵⁰⁸.

⁵⁰² Sur les chemins de fer, voir Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire – La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Belin, 480 pages, 1993 ; et François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, tome 1, Fayard, 700 pages, 1997 et tome 2 « 1883-1937 », 1 028 pages, 2005.

⁵⁰³ *PTQ 1841-1847*, pages 131-135. Le « système de chemins de fer » prévu comporte six lignes de Paris aux frontières, une « *de Paris sur le Centre de la France par Bourges* », et deux lignes transversales, Rhin-Méditerranée par Lyon et Océan-Bordeaux-Marseille.

⁵⁰⁴ Sur les problématiques et les acteurs de la *Loi* de 1842, et sur l'organisation qui en découla, voir Caron, *op.cit.*, pages 148-150 et 150-162. La catastrophe de Meudon, 55 morts presque tous brûlés vifs et plus de 100 blessés graves, ne fut qu'un déclencheur de ces innovations réglementaires (Caron, *op.cit.*, pages 100-103).

⁵⁰⁵ *Ordonnance portant création d'une commission supérieure chargée de donner son avis sur les choix à faire entre les différents tracés, pour l'établissement des lignes de chemins de fer*, 22 juin 1842, *PTQ 1841-1847*, pages 135-136.

⁵⁰⁶ *Ordonnance portant que le territoire du royaume, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sera divisé en cinq inspections, et que le nombre des inspecteurs divisionnaires adjoints des ponts et chaussées sera porté de deux à cinq*, 22 juin 1842, *PTQ 1841-1847*, page 134-135.

⁵⁰⁷ *Ordonnance prescrivant la formation d'une commission administrative pour la révision et le contrôle des documents statistiques sur les chemins de fer, et l'examen des questions réglementaires relatives à l'établissement ou à l'exploitation des chemins de fer*, 22 juin 1842, *ibidem*, page 136-137.

⁵⁰⁸ La première mention dans les textes du recueil Potiquet d'une « *Commission des machines à vapeur* » se

Elle prend, avant 1843⁵⁰⁹, le nom de *Commission centrale des machines à vapeur* qu'elle gardera jusqu'au XX^e siècle. Son domaine était celui de la technique, les problèmes d'exploitation des voies ferrées étant traités par les commissions citées précédemment.

Les circonstances feront que la Commission centrale des machines à vapeur traitera des problèmes techniques de l'automobile (à moteurs à vapeur ou à explosion) lors de son apparition, et ce seront quelques-uns de ses membres qui prépareront les textes la concernant.

Cette commission sera démembrée lors de la création de la *Commission centrale des automobiles*, en 1911, qui prendra le relais.

L'*Ordonnance relative aux machines et chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux*⁵¹⁰, du 22 mai 1843, précise dans son «*Titre IV, Section 2, Des machines locomotives*» leurs conditions d'exploitation sans spécifier, d'ailleurs, si elles circulent sur rails ou sur route. Elles les définit ainsi :

«*Art. 52. Les machines à vapeur locomotives sont celles qui, en se déplaçant par leurs propres forces, servent au transport des voyageurs, des marchandises ou des matériaux.*⁵¹¹ »

Puis elle précise les conditions administratives auxquelles elles doivent satisfaire :

«*Art. 55. Aucune machine locomotive ne pourra être mise en service sans un permis de circulation, délivré par le préfet du département où se trouvera le point de départ de la locomotive.*

Art. 57. Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur des mines ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts et chaussées, délivrera, s'il y a lieu, le permis de circulation.

Art. 60. Les conditions auxquelles sera assujettie la circulation des locomotives et des convois, en tout ce qui peut concerner la sûreté publique, seront déterminées par arrêté du préfet du département où sera situé le lieu de départ, après avoir entendu les entrepreneurs et en ayant égard tant au cahier des charges des entreprises qu'aux dispositions des règlements d'administration publique concernant les chemins de fer.

*Art. 61. Les ingénieurs des mines et, à leur défaut, les ingénieurs des ponts et chaussées, sont chargés, sous l'autorité du préfet, de la surveillance des machines et chaudières à vapeur.*⁵¹² »

En pratique, cette surveillance consiste en un avis sur les demandes d'autorisation et la direction des épreuves du matériel (article 62), un contrôle annuel (article 63) et des enquêtes

trouve dans l'*Ordonnance sur les épreuves à faire subir aux chaudières des machines locomotives tubulaires*, du 22 juillet 1839 (*PTQ 1817-1830*, page 345). Les textes immédiatement précédents et concernant le même domaine du 7 et 25 mai 1828, 23 septembre 1829 et 25 mars 1830 (tous recueillis dans *PTQ 1817-1830*), ne la mentionnent pas. On peut donc situer sa création entre 1830 et 1839.

⁵⁰⁹ Son avis est mentionné dans l'*Ordonnance relative aux machines et chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux*, du 22 mai 1843, *PTQ 1841-1847*, page 159. L'*état général du personnel du ministère des travaux publics au 1^{er} juillet 1845* (annuaire du ministère) indique qu'elle se compose de 7 ingénieurs des Mines (dont son président) et 3 ingénieurs des ponts et chaussées, de grades divers.

⁵¹⁰ *PTQ 1841-1847*, pages 159-171. Notons que cette ordonnance vise divers textes antérieurs concernant les machines et chaudières à vapeur, en 1823, 1828, 1829, et 1830, et les locomotives employées sur les chemins de fer, le 22 juillet 1839 (toutes reproduites dans *PTQ*).

⁵¹¹ *Ordonnance* du 22 mai 1843, *PTQ 1841-1847*, pages 159-171. Cet article les distingue des machines «*placées à demeure*» (fixes) ou *locomobiles*. «*Art. 47. Sont considérés comme locomobiles les machines à vapeur qui, pouvant être transportées facilement d'un lieu dans un autre, n'exigent aucune construction pour fonctionner à chaque station.* »

⁵¹² *Ibidem*.

systematiques sur tout accident suivies d'un rapport sur ses causes (article 75)⁵¹³.

On trouve donc dans l'*Ordonnance* du 22 mai 1843 l'origine d'un certain nombre de dispositions qui seront applicables aux locomotives routières, puis aux automobiles :

- l'attribution générale de compétence aux préfets de département,
- la délégation de compétence administrative, sous l'autorité des préfets, aux ingénieurs des mines ou, à défaut, aux ingénieurs des ponts et chaussées, pour la mise en service des véhicules et des contrôles annuels,
- le « *permis de circulation concernant les machines locomotives* » qui comporte l'autorisation de mise en service de la machine d'un point de vue technique ;
- « *l'arrêté du préfet sur les conditions de circulation* »,
- les enquêtes sur les accidents, la recherche de leurs causes et la centralisation des comptes-rendus auprès du préfet.

L'*Ordonnance* du 22 mai 1843 sera complétée et explicitée par deux nouveaux textes.

La *Loi sur la police des chemins de fer*⁵¹⁴ du 15 juillet 1845 n'aura pas d'influence sur les règlements des véhicules routiers à traction mécanique.

L'*Ordonnance portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*⁵¹⁵, du 15 novembre 1846, est à l'origine du permis de conduire automobile. Ses deux objectifs étaient :

- de définir et de contrôler les relations des compagnies, en situation de monopole⁵¹⁶, avec le public (nombre de trains et des places offertes, tarifs, horaires, exclusion des personnes étrangères au service, etc.),
- d'imposer des règles techniques et des règles d'exploitation assurant la sécurité (*sûreté*), lesquelles font l'objet de près de la moitié des articles.

Elle est précédée d'un très long *Rapport au roi sur la police des chemins de fer*⁵¹⁷, du 15

⁵¹³ *Ibidem*. « Art. 62. Ces ingénieurs donnent leur avis sur les demandes en autorisation d'établir des machines et des chaudières à vapeur et sur les demandes de permis de circulation concernant les machines locomotives ; ils dirigent les épreuves des chaudières et des autres pièces contenant la vapeur ; ils font appliquer les timbres constatant les résultats de ces épreuves, et poinçonner les poids et les leviers des soupapes de sûreté.

Art. 63. Les mêmes ingénieurs s'assurent, au moins une fois par an, et plus souvent, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre du préfet, que toutes les conditions de sûreté prescrites sont exactement observées. [...]

Art. 75. En cas d'accident, l'autorité chargée de la police locale se transportera, sans délai, sur les lieux, et le procès-verbal de sa visite sera transmis aux préfets et, s'il y a lieu, au procureur du roi.

L'ingénieur des mines ou, à son défaut, l'ingénieur des ponts et chaussées, se rendra aussi sur les lieux immédiatement, pour visiter les appareils à vapeur, en constater l'état et rechercher la cause de l'accident. Il adressera sur le tout un rapport au préfet.

En cas d'explosion, les propriétaires d'appareils à vapeur ou leurs représentants ne devront ni réparer les constructions, ni déplacer ou dénaturer les fragments de la chaudière ou machine rompue, avant la visite et la clôture du procès-verbal de l'ingénieur. »

⁵¹⁴ *PTQ 1841-1847*, pages 416-420. Elle traite essentiellement (comme son titre ne l'indique pas) de la conservation des voies, soumises à la réglementation traditionnelle de la grande voirie, et de la répression visant, d'une part, les atteintes volontaires aux voies et, d'autre part, les diverses maladroites, imprudences, négligences, abandons de poste par les employés et inobservations des règlements ayant causé des accidents.

⁵¹⁵ *PTQ 1841-1847*, pages 517-529.

⁵¹⁶ « Les chemins de fer sont des voies de monopole ; avec eux toute concurrence est généralement impossible [...] », *ibidem*, page 514.

⁵¹⁷ *PTQ 1841-1847*, pages 503-516.

novembre 1846, plus long que l'*Ordonnance* elle-même. Ce texte, fondamental pour l'histoire des chemins de fer, est intéressant à plusieurs titres pour celle de la sécurité routière.

D'abord, il est prémonitoire sur le déclin radical à moyen terme de la circulation des voitures publiques collectives sur les grandes routes⁵¹⁸.

Mais, surtout, ce texte fondateur apparaît comme hanté par la question des accidents⁵¹⁹, au-delà de la prescription de règles pragmatiques pour les éviter. Le mot *accident* y apparaît 13 fois, plus une vingtaine d'occurrences des termes *danger*, *sécurité*, *sûreté*, *catastrophe*, *incendie*, *collision*.

Georges Ribeill, historien des chemins de fer, parle même d'une « *emprise omniprésente de la sécurité*⁵²⁰ » dans la réalisation des chemins de fer français. Cette obsession va se poursuivre tout au long du siècle et au début du XX^{ème} siècle, tandis que le nombre des accidents et des tués sur les chemins de fer ira croissant, jusqu'à près de 1 000 morts par an avant 1914⁵²¹.

Par contre, l'administration des Travaux publics, celle-la même qui gérait les chemins de fer, restait indifférente à la question des accidents de la circulation hippomobile, ce qui pose un problème historique. Deux raisons peuvent en être la cause : le sentiment ancestral de fatalisme envers les dangers du cheval et le fait que la grande majorité des routes (et des accidents) dépendaient du ministère de l'intérieur.

Le principal apport de l'*Ordonnance* du 15 novembre 1846, est la création du « *certificat de capacité* », qui sera à l'origine de la création du *certificat de capacité pour la conduite des automobiles* en 1899, et qui prit (officiellement) le nom de *permis de conduire* en 1922 :

« Art. 74. Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacités délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics.⁵²² »

Le *Rapport au roi* accompagnant l'*Ordonnance* précise à ce sujet :

« L'article 74 exige des mécaniciens conducteurs de train la justification de certaines conditions de capacité. Il n'est pas besoin, sans doute, d'insister longuement sur l'utilité de cette clause : un mécanicien tient dans ses mains la vie de plusieurs centaines de personnes ; ne doit-on pas dès lors soumettre à des garanties spéciales le choix d'hommes sur lesquels pèse une si grave responsabilité ?

Le règlement, au surplus, ne demande pour les conducteurs de locomotive autre chose que ce qui a été jugé nécessaire pour les mécaniciens placés à bord des bateaux à vapeur.⁵²³ »

⁵¹⁸ *Ibidem*, page 508. « Il est évident que, les chemins de fer devenant en quelque sorte pour les localités qu'ils traversent une voie unique de communication, par la suppression presque immédiate de tout moyen de transport sur les anciennes voies parallèles, il est indispensable de poser la règle générale que tout convoi ordinaire doit contenir un nombre suffisant de voitures de toutes classes. » C'est nous qui soulignons.

⁵¹⁹ Sur la nature de ces accidents dans les débuts, dus surtout à l'imprudence des voyageurs et des agents, voir Caron, *op. cit.*, pages 245-251. Les problèmes « d'apprentissage » y apparaissent de façon massive.

⁵²⁰ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire*, *op. cit.*, pages 273-281.

Il ajoute que cette « *pression administrative [...] imprimera au chemin de fer une coloration générale "à la française" qui le distinguera durablement des modèles plus libéraux anglais ou américain.* »

⁵²¹ Jean-Claude Chesnais, *Les morts violentes en France depuis 1826. Comparaisons internationales*, Presses universitaires de France, 1976, page 138. Si le décompte avait appliqué la règle pratiquée de 1967 à 2005 pour la sécurité routière (tués à six jours), le nombre de 1 000 tués par an aurait été probablement proche de 1 300.

⁵²² *PTQ 1841-1847*, page 528.

⁵²³ *PTQ 1841-1847*, page 516.

La délivrance du *certificat de capacité* va rester de la responsabilité des compagnies de chemins de fer jusqu'en 1892. Pour les conducteurs de tramways, le certificat fut délivré sur dossier par l'administration préfectorale à partir de 1881 et, à partir de 1888, après un « *examen* » dans le ressort de la préfecture de police.

Un second apport de l'*Ordonnance* du 15 novembre 1846 à l'organisation des transports est qu'elle amorce la centralisation du système. Alors que le préfet du « *département de départ* » était responsable de tout auparavant, son article 71 stipulait que :

« *Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des préfets des départements traversés.* »

Cette disposition sera rapidement reconnue comme problématique et abrogée par un *Arrêté du ministre des travaux publics sur le contrôle et la surveillance des chemins de fer*⁵²⁴, du 15 avril 1850, qui répartit les attributions administratives entre le niveau ministériel et le niveau préfectoral, selon des dispositions qui s'appliqueront aussi aux débuts de l'automobile.

LE DECRET DE 1865 ET L'ARRETE DE 1866 SUR LES LOCOMOTIVES ROUTIERES.

En 1865, apparaissent de nouveaux textes qui étendent les possibilités de développement des chemins de fer, avec la *Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local* du 12 juillet 1865⁵²⁵.

Le *Décret portant règlement sur les chaudières à vapeur autres que celles qui sont sur les bateaux*⁵²⁶ du 25 janvier 1865 modernise l'*Ordonnance* du 22 mai 1843, en prévision de la création des réseaux d'intérêt local (en préparation). Un long *Rapport du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics à l'Empereur*⁵²⁷ expose les motifs de cette mise à jour : il s'agit de lever certaines contraintes techniques liées à la sécurité des appareils à

⁵²⁴ *PTQ 1848-1851*, pages 302-303. Une *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets*, de la même date, expose les motifs de ces changements (pages 303-306).

« *Article premier. Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies sont exercées directement par le ministre des travaux publics, pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public.*

Art. 2. Les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, [...] y compris la police des cours dépendant des stations [...] sont dans les attributions des préfets des départements traversés.

Art. 6. Sont et demeurent rapportées les décisions précédentes par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer a été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés. »

⁵²⁵ *PTQ 1863-1866, Loi* du 12 juillet 1865, pages 283-284, et *Circulaire* du 12 août 1865, pages 306-312. Sur les origines et les conséquences de la loi de 1865, voir Caron, *op. cit.*, pages 430-438.

⁵²⁶ *PTQ 1863-1866*, pages 251-256.

⁵²⁷ *PTQ 1863-1866*, pages 245-251. Le *Rapport* justifie donc les motifs de cette libéralisation ainsi (page 246) :

« [On avait] assujéti l'emploi de ces machines à des prescription nombreuses et sévères, de nature à prévenir les accidents [...] par] diverses ordonnances déterminant les mesures de sûreté auxquelles devait être subordonné l'emploi de la vapeur, et en dernier lieu l'ordonnance du 22 mai 1843 [...] »

L'administration pour suivre l'industrie dans ses progrès, a dû, usant de la faculté que le règlement lui-même lui conférait, accorder certaines dérogations aux conditions de sûreté que ce règlement prescrivait.

Mais ces concessions limitées et partielles étaient devenues insuffisantes, et chaque jour révélait l'utilité de modifications essentielles dans les règlements actuels ; ces modifications ont été mises à l'étude ; l'administration a ouvert sur toute la surface de l'Empire une vaste enquête ; [...] À la suite de délibérations approfondies, la commission [centrale des machines à vapeur] a proposé un règlement nouveau qui dégage l'industrie d'entraves devenues inutiles. »

vapeur, qui seraient devenues inutiles (et qui seraient coûteuses pour les futurs réseaux locaux, dont il ne peut pas encore parler)⁵²⁸.

Le *Décret* du 25 janvier 1865 est pourtant fondamental pour notre histoire, car il marque l'apparition des « *locomotives routières*⁵²⁹ », évidemment conçues, elles aussi, comme une technique possible pour constituer une partie du futur réseau d'intérêt local.

« Art. 27. *La circulation des locomotives sur les chemins de fer a lieu dans les conditions déterminées par des règlements d'administration publique.*

*Un règlement spécial fixera, s'il y a lieu, les conditions relatives à la circulation des locomotives sur les routes autres que les chemins de fer.*⁵³⁰ »

Ce « *règlement spécial* » est rapidement promulgué par l'*Arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics fixant les conditions de circulation des locomotives routières*⁵³¹, du 20 avril 1866. Il constitue le véritable point de départ du développement de la circulation des véhicules routiers à moteur mécanique, qui s'appelleront plus tard les automobiles. Il aura une belle longévité, s'appliquant encore jusqu'en 1921 aux « *trains de véhicules* » (et camions articulés).

La coïncidence de la prise en 1865-1866 d'une réglementation française qui s'affichait ouvertement favorable aux locomotives routières, et du *Red Flag Act* anglais de 1865 qui les interdisait pratiquement, ne laisse pas d'être intrigante.

Le ministre signataire du *Décret* de 1865 et de l'*Arrêté* de 1866 (et des trois textes mentionnés à la page suivante) est Armand Béhic⁵³², haut fonctionnaire, puis industriel du transport maritime, qui fut ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics du 23 juin 1863 au 20 janvier 1867. Ce ministère capital avait été occupé de 1855 à 1863 par Eugène Rouher, un des principaux collaborateurs de Napoléon III, bon connaisseur de la Grande-Bretagne car il avait participé aux négociations sur les accords de libre échange de 1860. On connaît par ailleurs l'intérêt personnel que portait l'Empereur aux chemins de fer et sa propre expérience de la vie anglaise en plusieurs séjours entre l'année 1831, où il avait pu voir des autobus à vapeur, et 1848. Il est probable, sinon certain, que tous trois connaissaient la législation britannique de 1861 et les controverses qu'elle avait soulevées.

⁵²⁸ Les simplifications décidées par le *Décret* ne concernent en fait que les machines à vapeur elles-mêmes :

- simplification des épreuves techniques des machines,
- suppression des spécifications détaillées visant les chaudières (épaisseurs de parois),
- remplacement de l'autorisation préalable pour les machines fixes par une « *simple déclaration faite au préfet du département* ».

Sur le plan administratif, le *Décret* n'apporte en fait rien de nouveau en ce qui concerne les voies ferrées : des autorisations particulières restent exigées pour la circulation des locomotives et l'implantation des lignes.

⁵²⁹ *PTQ 1863-1866*, page 250. *Rapport* du 25 janvier 1865: « *Quant aux locomotives, on se réfère purement et simplement aux règlements d'administration publique qui règlent les conditions de la circulation de ces machines sur les chemins de fer. Il est seulement ajouté à l'article relatif aux locomotives un paragraphe qui prévoit le cas où elles viendraient ultérieurement à circuler sur les routes de terre.* » C'est nous qui soulignons.

⁵³⁰ *PTQ 1863-1866*, *Décret* du 25 janvier 1865, page 255. C'est nous qui soulignons.

⁵³¹ *PTQ 1863-1866*, pages 368-369.

⁵³² Armand Béhic (1809-1891), fils de banquier, de sensibilité saint-simonienne, appartient d'abord aux ministères des Finances puis de la Marine et des colonies, et devint Inspecteur général des finances avant 1848. Il poursuivit une carrière d'industriel aux Forges de Vierzou et aux Messageries Impériales (ancêtre de la Cie des Messageries maritimes), avant de fonder en 1856 la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée, à La Seyne, qu'il présidera jusqu'à sa mort. Voir B. Yvert, dir., *Le Dictionnaire des Ministres de 1789 à 1889*, Perrin, 1 028 pages, 1990.

En fait, une forte demande était apparue. D'abord, les « *locomotives routières agricoles* », apparues à l'Exposition de Londres de 1862, se développaient très rapidement.

De plus, des industriels proposaient des matériels de transport en commun, dont Lotz et Larmanjat⁵³³.

Il convient d'analyser ce texte en relation avec trois textes quasi contemporains, les trois *Circulaires du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics aux préfets*⁵³⁴ ayant les objets suivants :

- *Envoi d'un règlement pour la circulation des locomotives sur route ordinaire*, du 30 avril 1866,
- *Appareils à vapeur. Accidents*, du 30 avril 1866,
- *Circulation des locomotives sur les routes ordinaires. Instructions complémentaires*, du 30 juin 1866.

La *Circulaire* du 30 avril 1866 qui envoie aux préfets l'*Arrêté* du 20 avril comporte un exposé des motifs particulièrement clair sur la volonté de ne pas freiner le développement de l'utilisation des locomotives routières, dans la même ligne que les simplifications apportées aux réglementations sur les machines à vapeur par le *Décret* du 25 janvier 1865.

Nous citerons largement ce texte⁵³⁵ capital pour la compréhension de l'attitude des pouvoirs publics français vis-à-vis de cette innovation, à l'inverse de la position anglaise du *Red Flag Act*.

« Monsieur le préfet, un certain nombre de demandes ayant été présentées dans ces derniers temps pour obtenir l'autorisation de faire circuler des locomotives sur les routes ordinaires, l'administration s'est occupée de déterminer la forme dans laquelle cette autorisation pourrait être accordée et les conditions auxquelles les permissionnaires devraient être assujettis.

Une commission composée des hommes les plus compétents a été chargée d'étudier les dispositions à adopter : j'ai fait ensuite moi-même l'examen des questions auxquelles elles donnaient lieu [...]

On ne saurait assimiler les machines circulant sur les routes aux autres appareils à vapeur astreints [...] à une simple déclaration : le contact direct de ces machines avec le public, l'intérêt de conservation des routes et particulièrement des ouvrages d'art qui exige une limitation de poids des locomotives, a fait considérer comme indispensable un examen et une autorisation préalable, et l'article 2 du règlement exige qu'on se procure d'une permission qui sera délivrée par le préfet [...]

L'instruction doit d'ailleurs être très sommaire. La locomotive reconnue apte au service sera autorisée à circuler aux conditions générales posées par le règlement : il y aura seulement à examiner les limites de poids que comporte son itinéraire, et c'est de ce point de vue que l'affaire devrait être traitée par les ingénieurs pour les routes

⁵³³ Voir Louis Lockert, *Les voitures à vapeur*, 1898, et Bishop, *op. cit.*, qui est détaillé sur Lotz (pages 76-84). Lotz fit des essais de lignes régulières Nantes-Niort et Nantes-Clisson en 1865, effectua un voyage Nantes-Paris en 1865 ou 1866, et établit une ligne Paris-Champigny en 1869. Lotz est crédité par Bishop d'avoir fabriqué un petit « *véhicule particulier* » sans qu'il précise la date.

J. Larmanjat développa son système avant 1866. Il fut appliqué sur plusieurs lignes en France et au Portugal.

Les locomotives routières Albaret circulèrent dans le Jura et le Nord de 1865 à 1867. Autres constructeurs : Gellerat, Cail, Feugères, Michaux. Voir aussi ci-dessous le cas du « remorqueur » de Michaux.

⁵³⁴ *PTQ 1863-1866*, pages 370-371, 371-373 et 414-415, pour les trois circulaires respectivement.

⁵³⁵ *PTQ 1863-1866*, pages 371-373. C'est nous qui soulignons.

impériales et départementales, et par les agents voyers pour les chemins vicinaux (Art. 4.) [...]

Le maximum de la vitesse est fixé à 20 kilomètres par heure. Ce maximum est probablement supérieur à celui qui sera réalisé dans la pratique, mais j'ai pensé qu'il fallait se montrer assez large sur ce point afin de permettre la concurrence avec les autres moyens de transport déjà en usage. [...]

Telle est, Monsieur le préfet, l'économie générale du règlement dont je vous adresse ampliation. Il me paraît comprendre les dispositions nécessaires pour que les essais auxquels l'industrie va se livrer sur cette application nouvelle de la vapeur se fassent le plus librement possible, et dans des conditions qui sauvegardent l'intérêt des passants, des riverains et de la conservation des routes.

Je dois, en terminant, vous recommander d'apporter à l'instruction de ces affaires la plus grande célérité possible. Il importe en effet, qu'à ses débuts, l'industrie des transports n'éprouve dans ces entreprises aucun retard provenant du fait de l'administration. Les autorités locales ne devant point d'ailleurs être consultées et les ingénieurs étant seuls appelés à donner un avis [...], cette instruction peut être fort prompte. Je vous prie de veiller à ce que les décisions ne se fassent jamais longtemps attendre.

Nous marchons ici dans une carrière nouvelle, disposé que je suis à introduire dans le règlement les modifications dont l'expérience démontrerait la nécessité, je désire que vous recueilliez avec soin les faits qui vous paraîtront de quelque importance, et je recevrai avec plaisir les observations que vous jugerez utile de me communiquer. »

La question des accidents reste très présente. Le même jour que la déclaration de libéralisme technique ci-dessus, Armand Béhic envoie une *Circulaire sur les appareils à vapeur et les accidents*⁵³⁶ qui rappelle aux préfets la nécessité de transmettre des comptes-rendus d'accidents sur tous les appareils à vapeur, y compris naturellement ceux des locomotives routières, dont la réglementation vient d'être précisée dix jours auparavant.

Il y indique que ces demandes de « *comptes-rendus* » et des « *suites données par les tribunaux aux procès-verbaux qui doivent, en pareil cas, être dressés* » ont pour but de nourrir des « *publications* ». Il mentionne des articles « *dans le Moniteur, le 2 octobre 1865 et le 17 février 1866, [...] les Annales des mines et les Annales des ponts et chaussées* » et précise :

« Pour que d'ailleurs les publications dont il s'agit aient toute leur utilité, il est nécessaire que chaque accident ayant eu quelque gravité s'y trouve signalé, avec les causes qui l'ont produit et ses circonstances principales. »

Il faut noter ici que l'administrations de la dernière moitié du XIX^{ème} siècle apparaît comme absolument obsédée par la production de règlements pour prévenir les accidents de chemins de fer, à partir des comptes-rendus d'accidents et de statistiques, qui font l'objet de publications officielles⁵³⁷.

« Alfred Picard, dans son traité de 1887, n'a pas recensé moins de 154 textes réglementaires publiés entre 1847 et 1886, destinés à prévenir les accidents. La plupart

⁵³⁶ *PTQ 1863-1866*, pages 370-371. Cette circulaire est adressée aux préfets, avec ampliation aux ingénieurs des mines, et non aux seuls ingénieurs du contrôle des chemins de fer comme celles spécifiques aux chemins de fer.

⁵³⁷ 30 ans après la circulaire de Béhic, le ministre des travaux publics décidait que « *les rapports du service du contrôle sur les accidents de train ayant occasionné mort ou blessures, ainsi que les avis y relatifs du comité de l'exploitation technique, feraient l'objet d'une insertion spéciale au "Journal officiel"*. » Il réclamait pour ce faire que les rapports lui parviennent dans un délai d'un mois. *Circulaire* du 8 février 1893, *PTQ 1893*, page 37.

*tiraient la leçon de l'un d'entre eux.*⁵³⁸ »

Deux *Circulaires du ministre de l'agriculture, du commerce des travaux publics aux ingénieurs en chef du contrôle des chemins de fer*, avaient fixé les modalités :

- de la *Production d'un état des relevés des accidents de chemin de fer*⁵³⁹, le 28 juillet 1852,
- des *Conditions de transport des dépêches concernant les avis à donner aux autorités en cas d'accident*⁵⁴⁰, le 16 octobre 1856.

Les « *recueils Potiquet* » mentionnent entre 1852 et 1899 pas moins de 25 instructions modificatives relatives à la transmission par télégraphe des comptes-rendus, ou modifiant les formes des états périodiques. Par exemple, en 1866, le 17 juillet, une *Instruction du directeur général des lignes télégraphiques au sujet des transmissions gratuites des dépêches officielles*⁵⁴¹, accorde la « *première priorité* » aux dépêches officielles concernant les accidents de chemin de fer.

Pour terminer cette très brève histoire de la sécurité ferroviaire, signalons que le *Comité de l'exploitation technique des chemins de fer* se préoccupe beaucoup des accidents à tel point qu'en 1905 on y crée une « *4^{ème} Commission – Accidents* » spécialisée et permanente à l'occasion de la création de 5 commissions permanentes en son sein.

En 1911, 1912 et 1913, on frôlera les 1 000 morts par an dans les chemins de fer⁵⁴².

Cet exposé sommaire sur l'organisation de la sécurité ferroviaire (qui englobe les locomotives sur route) et de ses statistiques, explique pourquoi ce sera la *Commission centrale des machines à vapeur* qui sera chargée de réfléchir sur la prévention des accidents de l'automobile naissante, et non les instances chargées des routes qui ne se préoccupaient pas du tout des accidents de la circulation attelée.

Il nous faut analyser maintenant les principaux points de la *Circulaire sur les locomotives routières* du 20 mai 1866, que nous donnons en annexe dans son intégralité.

Elle applique aux locomotives routières le dispositif administratif de l'*Ordonnance* du 22 mai 1843, maintenu pour les locomotives par le *Décret* du 25 janvier 1865 :

- attribution générale de compétence aux préfets de département,
- délégation de compétence administrative, sous l'autorité des préfets, aux ingénieurs des mines ou, à défaut, aux ingénieurs des ponts et chaussées, pour la mise en service des véhicules et des contrôles annuels.

Elle distingue, pour les locomotives routières, comme l'*Ordonnance* du 22 mai 1843 :

- la « *mise en service* » de la locomotive, après vérification qu'elle satisfait bien aux conditions techniques (Titre II),

⁵³⁸ François Caron, *op. cit.*, tome 1, page 249. Il cite Alfred Picard, *Traité des chemins de fer*, 4 tomes, 1887.

⁵³⁹ *PTQ 1852-1855*, pages 156-157.

⁵⁴⁰ *PTQ 1856-1862*, page 86.

⁵⁴¹ *PTQ 1863-1866*, pages 416-417. « Art. 13. Les dépêches officielles sont transmises avant celles des particuliers. Toutefois, les dépêches des administrations de chemin de fer qui intéresseraient la sécurité des voyageurs obtiendront, dans tous les cas, la priorité sur les autres communications.

Art. 65. Les directeurs doivent signaler à l'administration, le plus promptement possible, les accidents graves de chemins de fer parvenus à leur connaissance. Ils devront s'en dispenser lorsque le même accident aura été l'objet d'une dépêche destinée à Paris ou devant passer par Paris. »

⁵⁴² En 1911, 1912 et 1913, il y a respectivement 832, 846 et 957 morts sur le coup. In Chesnais, *op. cit.*, p. 323.

- l'obtention d'un « *autorisation de circulation* » (Titre I), liée aux itinéraires prévus, qui remplace « *l'arrêté du préfet sur les conditions de circulation des locomotives* ».

Elle applique aux *autorisations de circulation* la hiérarchisation des responsabilités prévues par l'Arrêté du 15 avril 1850 :

« *L'autorisation de circulation [...] sera délivrée par le préfet, si le service est compris dans un seul département, et par le ministre des travaux publics, s'il en embrasse deux ou un plus grand nombre.* » (Art. 2).

« *L'autorisation de circulation* » est établie sur la base suivante (Art. 3) :

- « *1° L'itinéraire détaillé que le pétitionnaire a l'intention de suivre ;*
- 2° Le poids des wagons chargés et celui des machines, avec leur approvisionnement, et, pour ces dernières, la charge de chaque essieu ;*
- 3° La composition habituelle des trains et leur longueur totale, machine comprise.* »

En effet, on envisage le déplacement de véhicules très lourds, « *la charge pourra être portée à 8 000 kg [par essieu] et la longueur du convoi à 25 mètres* » (Art. 5). Il convient donc de s'assurer spécifiquement de la possibilité d'utiliser chaque itinéraire demandé « *eu égard à l'état des routes et chemins que les locomotives doivent emprunter, ainsi qu'à la nature des ouvrages d'art qui se trouvent sur le parcours* » (Art. 4)

L'autorisation de « *mise en service* » des locomotives est soumise à la vérification par « *les ingénieurs des mines* » (Art. 11) de deux groupes de conditions⁵⁴³ (titre II) :

- « *qu'elles satisfèrent, en ce qui concerne leur générateur, aux prescriptions du décret du 25 janvier 1865* » (Art. 7) ;
- « *l'accomplissement de conditions spéciales* » aux véhicules (Art. 8 à 10) qui prescrivent :
 - un appareil de changement de marche (avant-arrière),
 - un frein sur l'essieu moteur,
 - « *un avant-train mobile [...] permettant de tourner avec facilité dans des courbes de petit rayon* »,
 - un dispositif fumivore,
 - une largeur inférieure à 2,5 m,
 - des bandages de roues à surface lisse.

Le véhicule ou le *train* doit en outre être muni des autres équipements suivants (titre III) :

- « *une trompe, une corne ou tout autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet employé dans les locomotives qui circulent sur les chemins de fer* »,
- « *à l'avant un feu rouge et à l'arrière un feu vert* »,
- « *un frein placé à l'arrière du train toutes les fois que la machine remorquera plus d'un véhicule. Ce frein sera d'une puissance suffisante pour retenir le train entier, sauf la machine, sur les pentes les plus fortes que présentera le parcours.* »,
- pour la machine et chaque voiture, une plaque métallique portant le nom et le domicile de l'entrepreneur, et un numéro d'ordre ou un nom particulier pour la machine (Art. 19).

Les conditions de circulation sont assez simples.

⁵⁴³ Certaines de ces dispositions reproduisent celles de la *Loi sur le roulage* (largeur, bandages lisses, plaques).

La vitesse est limitée à 20 km/h.

« Cette vitesse devra d'ailleurs être réduite à la traversée des lieux habités ou en cas d'encombrement sur la route.

Le mouvement devra également être ralenti, ou même arrêté, toutes les fois que l'approche d'un train, en effrayant les chevaux et autres animaux, pourrait être cause de désordre ou occasionner des accidents. » (Art. 12).

L'approche des trains devra être signalée au moyen de la trompe ou de la corne (Art. 13).

Les feux devront être allumés la nuit, avec une tolérance d'une demi-heure par rapport au coucher de soleil (Art. 14).

La conduite de la machine nécessite un *mécanicien*⁵⁴⁴ et un *chauffeur* plus, éventuellement, un *conducteur* préposé à la manœuvre du frein placé à l'arrière lorsque la machine remorque plus d'un véhicule (Art. 15).

« Le machiniste devra se ranger à sa droite à l'approche de toute autre voiture, de manière à laisser libre au moins la moitié de la chaussée. » (Art. 16)

Le stationnement *« prolongé et sans nécessité »* sur la voie publique est interdit (Art. 17).

Plus généralement, les locomotives routières sont *« soumises aux dispositions des lois et règlements sur la police du roulage, notamment à celle des titres I et III du décret du 10 août 1852. »* (Art. 20).

Notons enfin ici que l'Arrêté du 20 avril 1866 ne dit mot de la réglementation du *« certificat de capacité »* prévue par l'article 74 de l'Ordonnance du 15 novembre 1846, dont le texte d'application n'avait toujours pas été promulgué.

La nouveauté de l'Arrêté du 20 avril 1866 semble avoir suscité des remous, à telle enseigne que le ministre envoya aux préfets une nouvelle *Circulaire*⁵⁴⁵ le 30 juin pour commenter sa précédente *Circulaire* d'envoi de l'arrêté, datée du 30 avril :

« Quelques doutes s'étant manifestés sur le sens de quelques-unes des dispositions de cet arrêté, je viens vous adresser les explications nécessaires pour lever toute incertitude. »

Le ministre précise que la limite de charge par essieu de 8 000 kilos est absolue :

« Elle ne devra jamais être dépassée, et toutes les fois que la charge devra excéder 6 000 kg par exemple, il y aura lieu d'examiner avec une très grande attention si cette charge n'est pas hors de proportion avec l'épaisseur et la force résistante de la chaussée ou des ouvrages d'art. »

Puis, il prescrit aux préfets :

« de n'autoriser, en aucun cas et sous aucun prétexte, les permissionnaires à dépasser [la vitesse maximale de 20 km à l'heure ...] En général, et jusqu'à ce que ce mode de locomotion soit entré dans les habitudes, que les animaux circulant sur les routes y soient plus accoutumés, la vitesse de marche devra rester au-dessous de 20 kilomètres ; on ne devra le permettre jamais que sur les routes en plaine, larges, à courbes peu prononcées, éloignées de toute habitation et peu fréquentées. »

La réglementation des locomotives routières va rester inchangée pendant près de 55 ans.

⁵⁴⁴ Les trois termes s'entendent à l'époque de la façon suivante : le *mécanicien*, plus précisément le *mécanicien conducteur du train* conduit la locomotive, le *chauffeur* charge le foyer de la chaudière (et aide le mécanicien à certaines manœuvres) et les *conducteurs* sont en fait des *gardes-frein*.

⁵⁴⁵ *PTQ 1863-1866*, pages 415-416. *Circulaire aux préfets sur la circulation des locomotives sur les routes ordinaires. Instructions complémentaires*, du 30 juin 1866. Des *ampliements* sont adressés directement *« à MM. les ingénieurs »*, pratique inhabituelle. La circulaire, manifestement uniquement destinée à calmer des inquiétudes, ne change rien à l'arrêté lui-même.

Le développement des locomotives routières paraît avoir été extrêmement vif.⁵⁴⁶ Voir l'Annexe B, Illustrations 37 à 40.

En banlieue parisienne, des lignes régulières firent mises en service dès 1868⁵⁴⁷.

En 1868, Larmanjat réalisa une ligne utilisant des locomotives routières attelées de 3 voitures, entre Le Raincy et Montfermeil (dans l'actuel département de Seine-Saint-Denis). Elles avaient la particularité d'être guidées par un rail unique. Cette invention de J. Larmanjat avait figuré à l'Exposition universelle de Paris de 1867. Le système de Larmanjat fut aussi utilisé au Portugal sur deux lignes joignant Lisbonne à Sintra et Torres Vedra, sur 70 km environ, de 1873 à 1877.

En 1869, le matériel Lotz servit sur une ligne Paris-Champigny et sur une ligne entre Marseille et Aix en 1868-1869.

Les Archives départementales du Loiret conservent, pour la période antérieure à 1870, pas moins de 5 autorisations de locomotives routières⁵⁴⁸ :

- la *Compagnie de l'Usine à gaz portatif* d'Orléans est autorisée le 22 octobre 1867 à faire circuler une locomotive entre Orléans, Beaugency, Neuville et Jargeau⁵⁴⁹ ;
- le sieur Lecocq est autorisé le 30 novembre 1867 pour des trajets entre Orléans, Gien, Bourges, Aubigny, Salbris dans le Loiret et le Cher ;
- la Compagnie des Messageries à vapeur demande l'autorisation ministérielle en octobre 1866, qu'elle obtient le 23 avril 1867, pour un service de voyageurs et marchandises sur le trajet Alençon-Orléans dans l'Orne, la Sarthe, l'Eure-et-Loire et le Loiret ; il est fait allusion dans une lettre du ministre au préfet à d'autres autorisations demandées par la Compagnie (Orléans-Saint-Malo) ;
- le sieur Chagot demande une autorisation le 19 novembre 1866 et l'obtient du préfet le 23 février 1867 ; plusieurs correspondances traitent de réclamations ultérieures dont le sujet est l'effroi des animaux causé par l'engin de Chagot ;
- le sieur J. Paulet, de Paris, demande l'autorisation ministérielle le 11 janvier 1870 pour faire traverser le Loiret le long de la Nationale 20 à une locomotive destinée à une ligne Narbonne-Carcassonne, à laquelle le préfet donne un avis favorable (on ne sait si cette ligne fonctionna).

D'autres utilisations peuvent être repérées dans le Nord, autour de Marseille, etc.

Ernest Michaux, le chef du clan qui avait fait fortune avec le vélocipède, réalisa un véhicule articulé à 23 passagers qui fonctionna en 1870. Il fit notamment un voyage Paris-Rouen à une moyenne de 18 km/h, arrêts et ravitaillement compris. En 1871, la voiture fut vendue à René Olivier, l'ancien associé des Michaux, qui l'emmena à Marseille par la route et l'utilisa, semble-t-il, quelques années⁵⁵⁰. Ernest Michaux, ruiné par la guerre de 1870, ne poursuivit pas dans cette voie et mourut prématurément. Il fut donc le premier fabricant de bicyclettes ayant poursuivi ses activités dans la locomotion mécanique. Sans la guerre, il aurait

⁵⁴⁶ Voir l'Annexe B, Illustrations 37 à 40.

⁵⁴⁷ Les Archives de Paris n'ont rien conservé à ce sujet pour la période d'avant 1870.

⁵⁴⁸ ADL, 206W 46370c.

⁵⁴⁹ Voir l'affiche reproduite en Annexe B, Illustration 38. La locomotive circule de nuit, car « la circulation est peu active et la majorité des voitures [...] appartiennent au roulage, dont les chevaux marchant au pas sont peu susceptibles de s'effrayer et peuvent être dans tous les cas facilement maintenus par leurs conducteurs ».

⁵⁵⁰ Voir Bishop, *op. cit.*, pages 85 à 87. Lors de son premier essai, sur Paris-Saint-Germain, Richard Lesclide faisait partie des 23 passagers. On ne sait si Ernest Michaux avait envisagé la commercialisation de sa réalisation. La guerre et les difficultés ultérieures de ses entreprises l'en empêchèrent en tout cas ; il mourut à 40 ans en 1882.

pu occuper dans l'histoire de l'automobile la place d'Amédée Bollée, son cadet de 2 ans.

La guerre de 1870 ne brisa pas le mouvement.

Le ministre autorise « *par arrêté du 19 septembre 1871, MM. Cail et Cie à faire circuler, de leurs ateliers à Paris à Senlis (Oise) une locomotive routière avec ses trois chariots* » et transmet son arrêté aux trois préfets de la Seine, de la Seine-et-Oise et de l'Oise⁵⁵¹.

Un arrêté du préfet de la Seine⁵⁵² du 21 mars 1872 prescrit pour le cylindrage des chaussées l'utilisation des « *rouleaux à vapeur du système Gallerat en remplacement des cylindres à chevaux* », lesquels rouleaux relevaient de la catégorie des locomotives routières.

Le 21 mai 1873, Amédée Bollée⁵⁵³, industriel au Mans, obtient une autorisation du préfet de la Sarthe, puis l'autorisation ministérielle⁵⁵⁴ (pour 9 départements) le 26 août 1875 pour sa célèbre *Obéissante*, à 12 passagers (voir l'Annexe B, *Illustrations 41 et 42*). Le ministre des travaux publics est Eugène Caillaux⁵⁵⁵, député de la Sarthe, ancien ingénieur des chemins de fer. Il dispense Bollée de l'autorisation préalable liée à l'itinéraire du fait de son poids limité, sous réserve de notifier son passage :

« La voiture que j'ai moi-même examinée et vu fonctionner ne pèse que 4 000 kilos répartis sur quatre roues, savoir : 2 800 kilos sur les roues de derrière et 1 200 kilos sur les roues de devant ; sa longueur est de 4,5 m et sa largeur de 1,78 m. Dans ces conditions, la demande de M. Bollée m'a paru pouvoir être accueillie sans instruction préalable. J'ai donc, par décision de ce jour, autorisé M. Bollée à faire circuler sa voiture à vapeur dans les neuf départements ci-dessus relatés, sous cette seule réserve qu'avant d'entrer sur le territoire de chaque département, le pétitionnaire devra le faire connaître au moins trois jours à l'avance à M. l'ingénieur en chef. »

Le 9 octobre 1875, l'*Obéissante*⁵⁵⁶ reliait Le Mans à Paris, soit 230 km, en 18 heures, repas et arrêts de ravitaillement compris.

La légende de l'automobile rapporte que Bollée affirmait avoir été l'objet de 75

⁵⁵¹ ADP, D8S2 1.

⁵⁵² ADP, D9S2 1. Le rouleau compresseur à vapeur, apparu vers 1854, n'est d'ailleurs pas une nouveauté.

⁵⁵³ Amédée Ernest Bollée (1844-1917) était l'héritier d'une dynastie de fondeurs de cloches du Mans, active depuis le XVI^{ème} siècle, qui fabriquait vers 1860 des cloches, des éoliennes, des « béliers hydrauliques » (appareils à enfoncer les pieux de fondation). Il s'intéressait déjà aux locomotives routières avant 1870. Ses réalisations font apparaître de nombreux éléments destinés à devenir classiques : le volant, le double essieu moteur des camions.

Ses fils, Amédée Ernest Marie (1867-1926), dit « Amédée Bollée fils », et Léon (1870-1913) furent parmi les premiers constructeurs d'automobiles à moteur à explosion (et aussi de voitures à vapeur). Léon Bollée fut aussi un coureur automobile et un pionnier de l'aviation. Leur importance dans le développement du système automobile est mineur, exception faite de leur rôle dans la création du puissant Automobile-Club de la Sarthe, futur organisateur des 24 heures du Mans.

⁵⁵⁴ L'original autographe se trouve aux Archives de Paris, ADP, D8S2 1 et une copie aux ADIL, 206W 46370c.

⁵⁵⁵ Eugène Caillaux (1822-1896), ingénieur en génie civil, fit carrière dans les chemins de fer dans l'ouest. Député de la Sarthe de 1871 à 1875, il fut ministre des travaux publics du 22 mai 1874 au 9 mars 1876, puis ministre des finances de l'éphémère ministère de Broglie en 1877. C'était le père de Joseph Caillaux.

⁵⁵⁶ L'*Obéissante* pouvait transporter 12 passagers et atteindre 40 km/h. Elle présentait diverses innovations : un train directeur à deux pivots au lieu des systèmes antérieurs à cheville ouvrière centrale ou monoroue, un volant de direction au lieu du levier dit « *queue de vache* », deux moteurs à vapeur en V entraînant chacun une roue motrice, une pédale permettant au conducteur de régler leur fonctionnement.

contraventions sur ce trajet, qu'Eugène Caillaux fit annuler, et y voit⁵⁵⁷ :

« [la] date mémorable des débuts en France de "l'escamotage des contraventions" ».

I-3 L'APPARITION DE « L'AUTOMOBILE ».

LES « VOITURES PARTICULIERES » A VAPEUR.

Ce qui va tout changer, c'est l'apparition de véhicules à traction mécanique légers destinés au marché des voitures particulières de transport de personnes, et non plus au transport collectif comme *L'Obéissante* et ses 12 passagers (voir l'*Annexe B, Illustrations 43 à 45*).

Amédée Bollée inaugura ce marché avec *La Mancelle*, en 1878. De type *Victoria*, pour 4 passagers plus les chauffeurs, dépassant 35 km/h, ce véhicule fut construit en petite série par Bollée en France, et en Allemagne par Barthold Aerous à qui il en avait concédé la fabrication (certains auteurs parlent de plusieurs centaines d'exemplaires). L'autorisation de circuler restait encore nécessaire pour chaque département.

On avait vu aussi apparaître des « vélocipèdes à machine à vapeur ». Au début des années 1880, divers inventeurs s'essayèrent à la création de véhicules très légers, comme les frères Mors qui firent un tricycle à vapeur en 1885, ou Léon Bollée créateur d'un mail-coach en 1883 et d'une voiturette à 2 places en 1884.

Le principal innovateur dans ce domaine est alors Albert de Dion⁵⁵⁸, qui entreprend des

⁵⁵⁷ Baudry de Saunier, *L'automobile*, in *L'Illustration*, *op. cit.*, page 262.

⁵⁵⁸ Le marquis Albert de Dion Wandonne de Malfiance (1856-1946), d'une famille de noblesse ancienne, s'intéresse à l'automobile dès 1882 et finance une société avec Georges Bouton et Charles Trépardoux, fabricants de machines scientifiques, dont des modèles réduits de locomotive à vapeur. Ils réalisent entre 1883 et 1895 plusieurs véhicules à vapeur, dont l'un lui permet de gagner la première course sur route Paris-Rouen en 1894.

Il s'intéresse au moteur à explosion dès 1889 et mène des recherches près d'aboutir en 1893, ce qui va entraîner le départ de Trépardoux resté fidèle à la vapeur, et la création de la société *De Dion-Bouton*. Sa production est soutenue par des innovations nombreuses en matière de moteurs et de dispositifs mécaniques, dont l'utilisation en 1893 de la première transmission à cardans et surtout son moteur à essence à rotation rapide breveté en 1895. Il lance alors son premier tricycle à essence. Vers 1900, ses moteurs équipaient, dit-on, la moitié des automobiles et motocycles français.

La société De Dion-Bouton est commanditée par le baron de Zuylen à partir de 1898. Elle produira des voiturettes en 1899, des automobiles en 1902, des camions, des autobus, des automotrices ferroviaires, des bicyclettes, etc., ainsi que des équipements, piles, allumages, etc. La société connaîtra son âge d'or en 1908-1914. Elle déclinera de 1918 à 1927 et, après diverses péripéties, sera dépecée en 1930-1931.

En 1895, de Dion est à l'origine de l'Automobile-Club de France avec de Zuylen comme président. Celle-ci s'assure la maîtrise des grandes courses et des Salons de l'automobile. De Dion lance en 1898 la « *Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent* ». À la suite de conflits à l'A. C. F., il est à l'origine de la création de l'« *Association Générale Automobile* » en 1902. Son influence décline à partir de 1909 avec la création de la « *Chambre syndicale des constructeurs automobiles* » qui organise les Salons à partir de 1910.

De Dion fut aussi à l'origine de la création de l'Aéro-Club de France.

Il se fait élire conseiller général de Loire-Inférieure en 1899, puis député de 1902 à 1923 et sénateur de 1923 à 1940. Il est bonapartiste, donc exclu des majorités au pouvoir. Son activité parlementaire est surtout tournée vers le lobbying de l'automobile. Voir J. Jolly, *Notices biographiques des parlementaires*, 1889-1940, *op. cit.*

Voir Gaëlle Beaussaron, *Le « Système de Dion » (1882-1932) : un réseau complexe de relations et de structures*, in Anne-Françoise Garçon (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses universitaires de Rennes, 1998, pages 19-30. La thèse sur de Dion que prépare G. Beaussaron n'a pas encore vu le jour.

Aussi, Anthony Bird, *De Dion-Bouton, first automobile giant*, Ballantine Books, 159 pages, 1971.

Voir aussi les nombreuses pages consacrées à de Dion par Bishop, *op. cit.*

recherches à partir de 1882 avec Georges Bouton et Charles Trépardoux (voir l'Annexe B, Illustration 51 et 45). Il est très significatif que ces deux derniers aient été des fabricants de « locomotives miniatures ». Leur société réalise plusieurs véhicules allant du tricycle à vapeur à des véhicules d'une ou deux tonnes.

Autre inventeur célèbre, Léon Serpollet⁵⁵⁹ met au point des machines à vapeur de petite taille très performantes (à vaporisation très rapide) et réalise divers véhicules tout à la fin des années 1880. Voir l'Annexe B, Illustrations 49, 53 et 58.

En 1887, le Conseil général des ponts et chaussées est saisi pour avis, par la société du comte de Dion⁵⁶⁰, d'une demande d'autorisation pour « une voiture automobile à vapeur », dont le propriétaire entendait être totalement dispensé de l'autorisation préalable liée à l'itinéraire⁵⁶¹. En effet, faisait-il valoir, la voiture « ne rentre pas dans la catégorie des locomotives routières » et est moins lourde et « moins encombrante qu'une voiture à chevaux ».

Le Conseil général des ponts et chaussées (C. G. P. C.) délibère sur ces arguments et :

« est d'avis [...] que la voiture particulière à vapeur construite par MM. Trépardoux et Cie [...] peut librement circuler, sans autorisation spéciale, à la seule condition de se conformer aux lois et règlements sur la police du roulage et aux règlements spéciaux sur les machines à vapeur.⁵⁶² ».

Aussi, *Images du passé, 1883-1926, Texte élaboré par G. Baudry*, éditions Blondel-La Rougery, 123 pages, 1937, et *De Dion-Bouton, une aventure industrielle*, éditions de la réunion des Musées nationaux, 95 pages, 1993. ⁵⁵⁹ Léon Serpollet (1858-1907) et son frère Henri (1848-1915) sont issus d'une famille d'artisans menuisiers de l'Ain. Ils mettent au point un « générateur à vaporisation instantanée » très novateur, breveté en 1881.

Léon se révèle un entrepreneur très persuasif et Henri et lui fondent avec l'industriel Larsonneau la *Société des moteurs Serpollet frères et Cie* en 1886. Ils réalisent leur premier tricycle à vapeur en 1888. Léon s'associe en 1889 avec Ernest Archdeacon (voir sa biographie ci-dessous au chapitre 6, II-4) qui le financera un temps. Il construit diverses automobiles plus importantes et les frères Peugeot réalisent des motocycles avec ses machines à vapeur avant de passer au moteur à essence. Il fabriquera aussi des tramways à vapeur.

Rapidement très connu, notamment grâce aux courses (4^{ème} du « concours Paris-Rouen » de 1894), il fait partie des organisateurs de la course Paris-Bordeaux-Paris de 1895. Puis, il se prononce contre les courses et est, en 1900, un des fondateurs et le président du Moto-Club qui s'oppose à l'Automobile-Club de France de de Dion.

Fournisseur des têtes couronnées en voitures à vapeur de grand luxe, détenteur du record de vitesse avec 123 km/h en 1903, il reste le chef de file des « vaporistes », jusqu'à sa mort prématurée à 49 ans en 1907.

Il fut inhumé en grande pompe. Son monument commémoratif, construit dès 1909 place Saint-Ferdinand dans le 17^{ème} arrondissement de Paris, existe toujours (Annexe B, Illustration 58).

⁵⁶⁰ La société « Trépardoux et Cie, ingénieurs-constructeurs », qui demande l'autorisation, a été fondée en 1882 par Albert de Dion, Georges Bouton et son beau frère Charles Trépardoux. Elle porte le nom de ce dernier car il est le seul des trois associés à avoir un titre d'ingénieur civil (Arts et Métiers d'Angers, promotion 1871).

Il s'agit très probablement du véhicule fabriqué pour l'industriel Albert Menier en 1886, plutôt que du « dog-cart » de 1885, et certainement pas du tricycle à vapeur de 1887, trop léger. Voir *De Dion-Bouton, une aventure industrielle, Catalogue de l'exposition de 1993, op. cit.*, et Baudin et de Dion, *Images du passé, op. cit.*

⁵⁶¹ In *Minutes des délibérations de l'Assemblée plénière du C. G. P. C.*, 1887, premier et second trimestre, Archives nationales, cotes F 14/16004 et 16005 ; cité dans Étienne-Gérard Merlo, *Aperçu sur les archives du C. G. P. C.*, page 21, Ministère de l'équipement, C. G. P. C., Bureau des activités et des archives, 5 janvier 1996.

⁵⁶² *Ibidem*. La délibération du CGPC présente la demande ainsi :

« MM. Trépardoux et Cie, constructeurs à Puteaux, ont construit une voiture automobile à vapeur, dont ils produisent une photographie et ils demandent l'autorisation pour leur client de circuler, avec sa voiture, dans son département et les départements limitrophes.

Nous ne pouvons pas, ajoutent-ils, ainsi que l'exige l'art. 9 de l'arrêté du 20 avril 1866, vous fixer l'itinéraire, ni la longueur de train ; notre système ne rentre pas dans la catégorie des locomotives routières remorquant des wagons ; c'est une voiture moins encombrante que les voitures à chevaux, manœuvrant facilement dans des courbes de petit rayon, munie de changement de marche, de frein, d'une direction sûre et ne pesant que 1 000 kilos à 1 100 kilos répartis sur quatre roues à bordage lisse, soit environ 700 kilos sur les deux roues directrices. La chaudière est de type inexplosible de la 3^e catégorie, et le chauffage se fait indistinctement

Les dernières restrictions imposées à l'*Obéissante* en 1875 avaient disparu.

On peut dire qu'une nouvelle catégorie de véhicule est née pour la réglementation en 1887 : « *la voiture automobile*⁵⁶³ », différente de la locomotive routière.

C'est la première action en matière de réglementation d'Albert de Dion, pionnier en cette matière comme en bien d'autres, et principal organisateur du « système automobile » français.

Un nouveau pas – purement symbolique – sera franchi en 1891. Léon Serpollet avait soumis au service des mines deux véhicules en 1889 et 1891, dont le premier avait été examiné en personne par l'ingénieur en chef des mines Michel-Lévy, chef du *Service de surveillance des appareils à vapeur, usines métallurgiques et statistiques de l'industrie minérale dans le département de la Seine*. L'autorisation de circuler fut délivrée par le préfet de la Seine⁵⁶⁴ en application de l'arrêté de 1866. Jusqu'ici, rien que d'ordinaire...

« *Mais, en avril 1891, un agent trop zélé fait retirer l'autorisation de circuler donnée à Serpollet [...]*⁵⁶⁵ ». Le préfet de police, après des interventions, donne des « *instructions* » le 16 avril 1891 au commissaire de police du quartier des Grandes Carrières, 18^{ème} arrondissement de Paris, lequel « *notifie* » le lendemain 17 avril 1891 :

« *à MM. Serpollet et Avezard [...] qu'ils sont autorisés à faire circuler, sur toutes les rues de Paris, indistinctement, les deux voitures à vapeur soumises au Service des Mines les 16 août 1889 et 8 janvier dernier [1891].* »

Ce document est présenté comme « *le premier permis de conduire* » dans les revues d'époque et dans les histoires précoces de l'automobile comme celle de Souvestre, et sera reproduit maintes fois. Pourquoi ? Ce document sans valeur juridique ne faisait, en effet, que confirmer les autorisations antérieures du préfet de la Seine.

Ce qui frappait probablement, une dizaine d'années au moins après les faits, c'est que cela avait été la « *première intervention de la police* » dans la réglementation des automobiles.

LES « AUTOMOBILES » A MOTEUR A EXPLOSION A ESSENCE.

Le moteur à explosion est adapté aux voitures particulières vers 1885.

Celles-ci vont supplanter les voitures à vapeur et les voitures électriques⁵⁶⁶ en moins de 20 ans, même si les « *vaporistes* » ne rendent pas totalement les armes avant 1910.

Le moteur à essence venait d'une lignée d'innovations qui débute en 1805 avec le moteur à explosion d'Isaac de Rivaz qui fonctionnait à l'hydrogène avec un allumage par étincelle⁵⁶⁷.

Le premier moteur à explosion utilisant le gaz d'éclairage non comprimé fut mis au point

au côté, à la houille ou au bois ; un cendrier fermé retient les cendres et escarbilles. D'après les essais que nous avons faits, cette voiture circule sans embarras pour le public et pour les chevaux [...] »

⁵⁶³ On notera l'utilisation de ce terme de *voiture automobile* à la date extrêmement précoce de 1887.

⁵⁶⁴ Voir la revue *Le Chauffeur-Le Technologiste*, 1900, pages 463-481, qui donne la première version de cette histoire (ou une des premières). Serpollet fit de nombreux voyages avec ces véhicules, dont une ascension de la Butte Montmartre en présence d'une délégation de la Société des ingénieurs civils et une célèbre expédition Paris-Lyon en compagnie d'Ernest Archdeacon en janvier 1890.

⁵⁶⁵ *Ibidem*, page 472. Voir l'*Annexe B, Illustration 107*.

⁵⁶⁶ La première voiture électrique de Jeantaud date de 1881. Voir quelques éléments sur le sujet ci-dessous.

⁵⁶⁷ François Isaac de Rivaz (1752-1828), suisse né à Paris, déposa un brevet français (la Suisse francophone fait alors partie de l'Empire) et construisit un véhicule à moteur sans l'endemain. L'hydrogène, fabriqué par électrolyse, était évidemment trop onéreux. Il fit d'autres inventions et fut un important homme politique suisse.

vers 1860 par Jean-Joseph Lenoir⁵⁶⁸. Il en fabriqua de nombreux exemplaires pour l'industrie. Et il l'utilisa pour construire en 1863 un véhicule resté sans lendemain.

La théorie du cycle « à compression » à 4 temps avait été proposée par Beau de Rochas en 1862⁵⁶⁹, mais ce principe ne connaîtra de réalisations effectives qu'en Allemagne vers 1876 par Nicolas Otto, toujours pour des moteurs à poste fixe.

Les moteurs à explosion à gaz ou essence offraient une alternative à la machine à vapeur, longue à mettre en route, encombrante, et qui nécessitait un chauffeur pour charger le foyer⁵⁷⁰.

Le marché visé était d'abord celui des moteurs d'usine à poste fixe. Ils vont donc faire l'objet de recherches très actives après les succès commerciaux des appareils de Lenoir. Sans vouloir entrer dans les détails, on peut noter qu'elles se déroulèrent parallèlement en France et en Allemagne.

Cependant les moteurs à gaz non comprimés, trop volumineux, restaient inadaptés à l'automobile qui devra attendre la mise au point des moteurs comprimés à essence. Ce n'est que le succès de l'automobile (et la disparition des moteurs à explosion à poste fixe) qui développa l'illusion que les moteurs à essence avaient été liés dès l'origine à l'automobile⁵⁷¹.

Du côté français, les deux principaux noms sont Forest et Delamare-Deboutteville.

Fernand Forest⁵⁷² est un des inventeurs les plus prolifiques dans l'histoire du moteur à 4 temps, réalisant notamment le premier bateau à moteur à 4 temps en 1883. Il invente notamment la « valve d'admission des gaz » qui permettra de réguler la puissance du moteur depuis le poste de conduite : c'est « l'accélérateur ».

⁵⁶⁸ Jean-Joseph, Étienne Lenoir (1822-1900), ingénieur français d'origine belge, est un inventeur éclectique (émail, galvanoplastie, verre, électricité, freins et signaux pour le chemin de fer) plus qu'un industriel. Il dépose un brevet pour un « *moteur à gaz et à air dilaté* » en 1859. Il réalise le premier moteur à combustion interne en 1860, non comprimé, et utilisant du gaz de houille. Ses moteurs furent construits en série par lui-même et utilisés à poste fixe. Il construit un bateau à moteur en 1861.

Il construit une voiture à moteur à gaz en 1863, qui fait beaucoup parler d'elle, mais déçoit. Bishop, *op. cit.*, pages 93-103, analyse « *L'œuvre de Lenoir* » et conclut que ce véhicule, mis en doute par certains historiens, exista bien, mais fut sa seule réalisation, quoique certains le créditent d'un véhicule à carburant liquide. De même, il est douteux qu'il ait réalisé dès 1863 des moteurs comprimés à 4 temps, comme il en fera après 1883.

⁵⁶⁹ Alphonse Eugène Beau, dit Beau de Rochas (1815-1893), d'une famille bourgeoise de Digne, travaille d'abord comme ingénieur dans les travaux publics, puis aux Chemins de fer du Midi. Il se consacre ensuite à une carrière d'ingénieur-conseil et d'inventeur théoricien. Il dépose en 1862 un brevet « fourre-tout » qui contient le principe du moteur comprimé à 4 temps. Il ne parviendra pas à intéresser des industriels et son moteur ne sera pas construit. En 1887, il posera les principes du moteur à réaction, construit 50 ans plus tard.

La querelle d'antériorité sur le brevet du cycle à 4 temps fut vidée par un arrêt du tribunal de Paris en 1885 lors d'un procès en contrefaçon que l'allemand Otto (voir ci-après), qui avait déposé un brevet en 1878 – et réalisé effectivement le moteur – faisait à Lenoir qui s'était mis à fabriquer aussi des moteurs à 4 temps.

⁵⁷⁰ On vit apparaître à la fin des années 1870 des machines à vapeur utilisant des « combustibles » liquides au lieu du charbon, ce qui permettait une alimentation automatique.

⁵⁷¹ Il ne peut être question de faire un exposé, même résumé, des nombreuses phases de la mise au point des moteurs à explosion. Il ne semble pas exister d'histoire du développement des moteurs à explosion dans l'ensemble de leurs applications. Pour leur utilisation automobile, voir Bishop, *op. cit.*, pages 93-114.

⁵⁷² Fernand Forest (1851-1914), fait un apprentissage de mécanique, puis fonde en 1874 une fabrique de bicyclettes à Paris avec Paul et Charles Renard (qui sera un des pionniers de l'aviation et l'inventeur du « *train automobile Renard* »). Puis, il devient un inventeur vivant de ses brevets dans le domaine des moteurs, qui lui apportèrent la fortune. En 1881, il crée son premier moteur à explosion en 1881. En 1883, il réalise un bateau à moteur. Il accomplit une œuvre considérable jusqu'à sa mort : on le crédite de l'invention de la magnéto d'allumage, de la valve cylindrique de contrôle d'admission, du carburateur à flotteur et gicleur, du premier moteur à 4 cylindres en ligne refroidi par « chemises à eau », de l'avance variable, de moteurs d'avions, etc.

Mais c'est Edouard Delamare-Deboutteville⁵⁷³, industriel et grand innovateur en matière de moteurs, qui réalisera le premier véhicule à moteur à explosion en 1884. Sa tentative restera sans lendemain, d'autant que ses moteurs manquent à l'époque des perfectionnements nécessaires à une utilisation automobile, notamment le carburateur (*Annexe B, Illustration 43*).

Du côté allemand⁵⁷⁴, les inventeurs sont plus nombreux.

Nikolaus Otto⁵⁷⁵, Carl Benz⁵⁷⁶, Gottlieb Daimler⁵⁷⁷ et Wilhelm Maybach⁵⁷⁸ améliorent les moteurs à gaz et aboutissent aux moteurs 4 temps à essence, toujours destinés à l'industrie.

En 1882, Daimler et Maybach montent un atelier où ils étudient un moteur à grande vitesse, donc moins encombrant, destiné à la locomotion. Le prototype fonctionne dès 1883, à 700/900 tours par minute, avec un allumage par doigts incandescents et une distribution par soupapes commandées par arbre à cames. Ils réalisent une « motocyclette » (à petites roues latérales) en 1885, puis une victoria en 1886. Voir l'*Annexe B, Illustrations 46, 47 et 52*.

C'est cependant en France que se développent les premières fabrications d'automobiles, du fait des difficultés rencontrées par Daimler pour industrialiser ses inventions en Allemagne.

Panhard⁵⁷⁹, fabricant de machines à bois, et accessoirement de moteurs à gaz Otto-Langen, acquiert la représentation des brevets Daimler pour la France, sous l'influence de son ingénieur et associé Émile Levassor⁵⁸⁰. Panhard et Levassor réalisent leur premier prototype en 1890. En juillet 1891, avec un second véhicule, Levassor et sa femme couvrent Paris-Étretat, 225 km, à une moyenne de 10 km/h. Panhard-et-Levassor commence la commercialisation de ses voitures en octobre 1891 et il en vend 6 en 1891 et 24 en 1892. Voir l'*Annexe B, Illustration*

⁵⁷³ Edouard Delamare-Deboutteville (1856-1901), héritier d'une famille de filateurs de Rouen, inventeur éclectique, notamment de moteurs à explosion, développa sous la marque Simplex une gamme de moteurs fixes, les plus employés dans les années 1890-1900, dont le 1^{er} moteur de 100 chevaux. Il construisit un véhicule à moteur à explosion en 1883-1884, et déposa un brevet le 12 février 1884. Bishop pense qu'avec celui-ci, « *il aurait pu occuper en France la position que le rusé Selden essaya d'occuper aux États-Unis ; il aurait pu toucher des royalties de tous les constructeurs français.* ». Ce fut aussi un intellectuel, auteur d'une grammaire sanscrite, d'études de biologie, etc. Voir Bishop, *op. cit.*, pages 123-128, citation page 127.

⁵⁷⁴ Voir Bishop, *op. cit.*, chapitre « *Lenoir et les allemands* », pages 104-114.

⁵⁷⁵ Nikolaus Otto (1832-1891) améliora les moteurs à gaz et créa avec l'industriel Eugen Langen la Gasmotorenfabrik Deutz dont les produits commencèrent à supplanter ceux de Lenoir à partir de 1867. Daimler et Maybach travaillèrent chez Deutz.

⁵⁷⁶ Carl Benz (1844-1929) commence à construire des moteurs industriels en 1883. Il aurait réalisé un tricycle à moteur en 1883. Sa première voiture date de 1893.

⁵⁷⁷ Gottlieb Daimler (1834-1900) né près de Stuttgart, travaille comme ingénieur à Paris (chez Perin, futur associé de Panhard...) puis en Angleterre. En 1869, il entre à la Gasmotorenfabrik de Otto, dont il devient directeur technique en 1872 et où il fait entrer Wilhelm Maybach. En 1882, il s'associe avec celui-ci pour réaliser des moteurs rapides. À cause de mésententes avec ses associés de la Daimler Motoren Gesellschaft fondée en 1890, il la quitte avec Maybach de 1893 à 1895, puis y revient. Il meurt trop tôt pour accompagner le développement de la société.

⁵⁷⁸ Wilhelm Maybach (1846-1929) fait connaissance avec Daimler en 1865, l'accompagne dans ses inventions de 1882 à 1900. Il quittera la Société Daimler en 1907 pour fonder sa propre affaire qui fabriquera des moteurs (ceux des dirigeables Zeppelin notamment) et des voitures de luxe.

⁵⁷⁹ René Panhard (1841-1908), centralien, entre dans la firme de Jean-Louis Perin dont il devient l'associé. Après sa mort il s'associe avec Levassor (note suivante). La société Panhard-et-Levassor restera sous la tutelle de la famille malgré de nombreuses modifications.

⁵⁸⁰ Émile Levassor (1843-1897), centralien, entre chez Perin-Panhard en 1873 et remplace comme associé Perin décédé en 1886. Fabricant sous licence des moteurs Otto-Langen, Panhard et Levassor reprennent la concession des brevets Daimler en 1899. D'abord négociée avec Daimler par Auguste Sarazin, autre centralien, qui meurt en 1887, cette concession est obtenue par sa femme en 1888, laquelle cède ses droits à Panhard-et-Levassor en 1889. Levassor l'épousera en 1890. Levassor meurt des suites de son accident dans le Paris-Marseille-Paris de 1897. Mme Levassor restera une figure célèbre du monde automobile.

47.

Peugeot réalise un véhicule avec un moteur Panhard-Levassor et, en septembre 1891, Rigoulot et Doriot le conduisent de Valentigney dans le Doubs à Paris, puis couvrent la course cycliste Paris-Brest-Paris, soit plus de 1 700 km. Peugeot vendra 29 voitures en 1892.

De Dion s'intéresse au moteur à essence dès 1889, mène des recherches, et présente en septembre 1895 son célèbre moteur monocylindre à allumage électrique qui tourne à 2 000 tours par minute. Celui-ci est un grand succès et est bientôt adopté par de nombreux constructeurs français et étrangers.

« *L'automobile* » à essence commence donc à être commercialisée entre 1891 et 1895⁵⁸¹, même si ses concurrentes électriques et à vapeur seront encore majoritaires en 1900.

L'ORDONNANCE DU PREFET DE POLICE DE 1893.

C'est de 1893 que date la première réglementation applicable aux *automobiles* au sens moderne – bien que le mot lui-même n'y apparaisse pas –, avec l'*Ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police*⁵⁸², des *véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées*⁵⁸³, du 14 août 1893.

Les « *véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées* » regroupent donc tous les véhicules y compris ceux mus par la vapeur (Art. 18), mais il leur est interdit de « *remorquer une ou plusieurs voitures*⁵⁸⁴ ». Les convois de véhicules articulés restent donc soumis au texte de 1866 concernant les locomotives routières.

Ce texte ne vise pas l'*Ordonnance* sur les locomotives sur route du 20 mai 1866, rompant ainsi en apparence avec cette réglementation, dont il reste en fait très proche⁵⁸⁵.

Par contre, le préfet fait référence à « *la lettre de M. le ministre des travaux publics en date du 9 mai 1893* », que nous n'avons pas retrouvée malgré nos recherches.

Le préfet Louis Lépine est signataire de ce texte. Mais, il ne l'a pas préparé, n'ayant été nommé que le 11 juillet 1893, nettement après la date de la lettre du ministre. Son attitude ultérieure anti-automobile peut faire douter qu'il eût prêté la main à un texte aussi libéral⁵⁸⁶.

Ce règlement avait été rédigé par Auguste Michel-Lévy, chargé du *Service de surveillance des appareils à vapeur, usines métallurgiques et statistiques de l'industrie minérale dans le*

⁵⁸¹ Très vite le terme « *automobile* » est entendu comme signifiant « *voiture particulière à moteur à essence* », comme en témoignent diverses manifestations commémoratives telles que la pose le 8 juin 1908 d'une plaque commémorative par le Touring-Club sur la route où Delamarre-Deboutteville avait essayé son véhicule. Pour les voitures utilisant un autre type de moteur, électrique ou à vapeur, il devient d'usage de le préciser.

⁵⁸² À l'époque, le ressort de la préfecture de police est constitué du département de la Seine, incluant Paris, et de quatre communes de Seine-et-Oise, Sèvres, Saint-Cloud, Meudon et Enghien, qui « *possédaient des châteaux habités par des membres de la famille impériale avant 1870.* »

⁵⁸³ *PTQ 1893*, pages 321-327.

⁵⁸⁴ « *Art. 29. Il est défendu de faire remorquer par un véhicule à moteur mécanique une ou plusieurs voitures.* » On notera l'ambiguïté : les machines à vapeur font partie des « *moteurs mécaniques* », mais sont seules à pouvoir remorquer des convois. On sent ici l'inadéquation du terme « *moteur mécanique* » à désigner la réalité nouvelle de l'automobile à moteur électrique ou à explosion.

⁵⁸⁵ Celle-ci n'est même pas citée lorsqu'il s'agit exclusivement de véhicules à moteur à vapeur (Articles 18 et 32).

⁵⁸⁶ Sur l'action de Lépine dans les années 1899 à 1913, voir ci-dessous.

département de la Seine et membre de la *Commission centrale des machines à vapeur*, assisté de Charles Walckenaer, son adjoint au Service de surveillance des appareils à vapeur, lui aussi membre de la Commission centrale des machines à vapeur (dont il est le *Secrétaire*).

Michel-Lévy le raconte lui-même en 1903 :

« *Je me rappelle que lorsque M. Walckenaer et moi proposâmes à M. le Préfet de police de publier ce règlement, nous reçûmes la visite de MM. Panhard et Levassor qui nous accusèrent de vouloir tuer dans l'œuf une industrie qui promettait d'être prospère ; nous les rassurâmes si bien, qu'un an après ces messieurs venaient solennellement nous remercier et reconnaître que nous avions eu raison.*⁵⁸⁷ »

C'est donc bien un des organes du ministère des travaux publics – il y a, à l'époque, une « *direction des routes, de la navigation et des mines* » unique – qui est l'origine de la rédaction de l'*Ordonnance* du préfet de police.

Michel-Lévy⁵⁸⁸ est un spécialiste de géologie minière, mais Charles Walckenaer⁵⁸⁹ a

⁵⁸⁷ *Compte-rendu de la 3^{ème} séance de la sous-commission technique de la Commission extraparlementaire de la circulation des automobiles*, du 28 décembre 1903, pages 18-19, à la bibliothèque du Trocadéro, cote C492. Le débat de la sous-commission durant lequel Michel-Lévy rapporte ce souvenir porte à cet instant sur la limitation de vitesse. Le contexte indique clairement que le principal sujet d'inquiétude de Panhard et Levassor était déjà les limitations de vitesse de l'*Ordonnance* en préparation.

⁵⁸⁸ Auguste Michel Lévy (1844-1911), dit Michel-Lévy, polytechnicien (1862), ingénieur des mines, fit une carrière scientifique de physicien et géologue. En sortant de l'École (1868), il débute au Service ordinaire des mines de la division du Nord-Ouest, à l'arrondissement de Paris. En 1876, il entre au Service central de la Carte géologique détaillée de la France, où il fera toute sa carrière, et qu'il dirigera de 1887 à sa mort en 1911.

Il est élu à l'Académie des Sciences en 1896 et à la chaire de géologie du Collège de France en 1905.

En 1886, il est chargé en outre du *Service de surveillance des appareils à vapeur, usines métallurgiques et statistiques de l'industrie minérale dans le département de la Seine* qu'il dirigera jusqu'en 1898. En même temps, il entre comme Rapporteur à la *Commission centrale des machines à vapeur*, où il restera jusqu'en 1910.

Voir sa *Notice biographique*, par Louis de Launay, Académie des Sciences, séance du 8 décembre 1913, in *Annales des Mines*, mars 1914, qui passe sous silence son intérêt pour l'automobile et son action en sa faveur.

Lévy fait, bien entendu, partie du Touring-Club (membre du *Comité technique*) et est « *membre d'honneur* » de l'Automobile-Club. Il présidera de nombreuses instances liées à des manifestations automobiles : citons la Commission d'organisation du *Congrès international d'automobilisme* de 1900, la 1^{ère} Division (appareils moteurs) du jury du Concours national de l'Alcool en 1901, etc.

⁵⁸⁹ Le baron Charles Marie Walckenaer (1858-1941), polytechnicien (1877), ingénieur des mines, débuta en province à Pau en 1882, puis à Chalon-sur-Saône en 1885 dans l'inspection des chemins de fer en exploitation.

Il est nommé à Paris en 1886 au contrôle des chemins de fer de l'Ouest et des lignes de ceinture de Paris, puis passe à la Surveillance des appareils du Contrôle des tramways de la Seine en 1891, où il restera jusqu'en 1898.

En plus de ces affectations, il est nommé le 1^{er} septembre 1886 comme adjoint de Lévy au *Service de surveillance des appareils à vapeur, usines métallurgiques et statistiques de l'industrie minérale dans le département de la Seine*. Il remplace Lévy en 1898 à la tête du Service de surveillance des appareils à vapeur de la Seine, qu'il dirigera jusqu'en 1911. Il est membre de la Commission d'organisation du Congrès de 1900.

En 1891, il entre à la *Commission centrale des machines à vapeur*, comme secrétaire-adjoint, puis secrétaire en 1892. Il en fera partie jusqu'en 1931, et la présidera à partir de 1925.

Il est de la *Commission centrale des automobiles* à sa création en 1911. Il en est nommé président avant 1920 et le restera jusqu'en 1930. C'est cette Commission qui élaborera le « *Code de la route* » de 1921.

Il fait partie de nombreuses commissions (distribution d'électricité, exploitation des chemins de fer, etc.) à partir de 1911, sera vice-président du Conseil général des mines à partir de 1925, et prendra sa retraite en 1928.

Comme secrétaire de la Commission centrale des machines à vapeur, il a réalisé la publication des statistiques d'accidents de machines à vapeur et écrit de nombreux articles sur les causes de ceux-ci (par exemple dans les *Annales des ponts et chaussées* de 1892 à 1897). Il fut aussi professeur à l'École nationale des ponts et chaussées (Cours d'appareils à vapeur) de 1900 à 1928. Il semble aussi qu'il ait dirigé des usines pendant la guerre de 1914.

Dès 1903, Walckenaer est « *membre du Comité directeur de l'A. C. F.* » et, dans les années 1930, il sera « *Président de la Commission historique de l'A. C. F.* ». Saluons donc ici un amateur d'histoire.

débuté sa carrière dans le contrôle de l'exploitation des chemins de fer et connaît donc bien les réglementations ferroviaires. Ils se sont donc trouvés fortuitement à des postes clés pour l'avenir de l'automobile. Nous avons déjà vu Michel-Lévy examiner en personne la première voiture de Serpollet en 1889, soin qu'il aurait pu confier à un subordonné ; il s'est certainement passionné pour l'automobile dès ce moment.

Tous deux vont désormais accompagner le premier développement de l'automobile. Ils seront tous deux à la Commission qui a préparé le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles* du 10 mars 1899 (Walckenaer a succédé à Michel-Lévy à la tête du Service de surveillance des appareils à vapeur de la Seine en 1898). Michel-Lévy présidera la Commission d'organisation du *Congrès international d'automobilisme* de 1900, dont fait aussi partie Walckenaer. Ils feront partie de la Commission du 26 mars 1900 qui proposa les premières modifications au texte de 1899, et de la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles de 1903, où ils tiendront des rôles importants (Lévy préside la sous-commission technique). Walckenaer sera aussi membre de la Commission interministérielle des automobiles d'octobre 1905.

Walckenaer, outre d'autres activités, est nommé en 1911 membre de la nouvelle Commission centrale des automobiles (créée le 12 août), dont il sera le président en 1920. Il présidera donc à l'élaboration finale par cette Commission du « *Code de la route* » de 1921.

Un troisième haut fonctionnaire est fortement impliqué dans les commissions automobiles de 1895 à 1905, l'inspecteur général des ponts et chaussées Georges Forestier⁵⁹⁰, professeur du Cours de routes à l'École nationale des ponts et chaussées à partir de 1895.

Voici ce que Georges Forestier, en tant que vice-président de la Commission d'organisation du *Congrès international d'automobilisme* de 1900 lors de la Séance d'ouverture au palais des Congrès, Place de l'Alma, dit de Michel-Lévy lorsqu'il le remplace pour le discours d'ouverture :

« Michel-Lévy avait été choisi par le Comité d'organisation pour présider à ses travaux, non pas seulement comme savant, mais surtout parce que, au moment de la naissance de l'industrie automobile, il avait été ce que vous me permettrez d'appeler "le bon tyran" ; c'est lui qui a guidé les premiers pas des constructeurs avec une clairvoyance éclairée, un esprit de décision et d'énergie, et, en même temps, de libéralisme, auquel je suis heureux de rendre justice ; c'est lui qui a su empêcher l'administration d'arrêter notre développement, et c'est grâce à lui que l'automobilisme

⁵⁹⁰ Georges Forestier (1838-1905), fils d'ingénieur des ponts et chaussées, polytechnicien (1857), fit une carrière en service ordinaire tournée vers les services maritimes de 1863 à 1891, aux Sables d'Olonnes et à Rochefort, Lorient, Poitiers, et Vannes, avec deux séjours à Saïgon. Inspecteur général en 1891, outre des tâches d'inspection, il fait partie de nombreuses commissions. Professeur du Cours de routes à l'École nationale des ponts et chaussées, il « *pensait que l'art d'entretenir les routes procède des besoins de leurs usagers* » et fut ainsi amené à s'intéresser au cyclisme (qu'il pratiquait) et à l'automobile.

Déjà membre du Conseil d'administration et du Comité technique du Touring-Club en 1895, il est un des premiers membres de l'Automobile-Club. En 1896, il entre au Comité de direction de l'A. C. F. et devient président de son Comité technique. Il organise pour l'A. C. F. deux *Concours de poids lourds* en 1897 et 1898, deux *Concours de voitures de place automobiles* en 1898 et 1899, un *Concours d'accumulateurs électriques*, etc. Il fut le rapporteur général du *Jury de la classe 30* (carrosserie, charronnage, automobiles, cycles) de l'Exposition universelle de 1900 et le très actif vice-président de la Commission d'organisation du *Congrès international* de 1900. En 1902, il crée le *Laboratoire d'essais de l'A. C. F.* Il prend une retraite anticipée en 1903 pour se consacrer au Laboratoire et meurt brutalement en 1905.

Voir la *Notice sur la vie et les travaux de M. Georges Forestier*, par G. de Joly, in *Annales des ponts et chaussées*, 4^{ème} trim., pages 16 à 33, 1905, qui consacre une large place à son action dans l'automobilisme.

*a pu prendre ce magnifique essor.*⁵⁹¹ »

Ce qualificatif de « *bon tyran* » lui restera, et se retrouve dans de nombreux articles ultérieurs. Pierre Giffard, dans son éloge funèbre, estime que :

*« Michel-Lévy, s'il eut été un autre homme, un tardigrade comme il s'en trouve dans les corps savants tout autant qu'ailleurs, pouvait retarder de dix ans l'essor de la locomotion automobile. »*⁵⁹²

L'*Ordonnance* conserve l'ancien « *permis de circulation* » des locomotives routières sur forme d'une « *autorisation de mise en circulation* » avec ses deux volets :

- une « *visite technique* » préalable à la mise en service du véhicule,
- l'autorisation de « *circulation* » sur des itinéraires précis, liée à la vérification des risques de détérioration des ouvrages d'art et des chaussées utilisés, avec toutefois une innovation majeure : les véhicules de moins de 4 000 kilos par essieu en sont dispensés (Art 3).

La vitesse de 20 km/h autorisée partout par l'*Ordonnance* du 20 mai 1866, est abaissée à 12 km/h en agglomération. Elle fait maintenant l'objet de dispositions plus complexes. Et surtout plus prolixes !

« Art. 6. L'autorisation fixera le maximum de vitesse dans Paris et hors Paris, eu égard notamment à l'efficacité des moyens d'arrêt.

Ce maximum ne devra pas excéder 12 km à l'heure, dans Paris et dans les lieux habités ; il pourra être porté à 20 km en rase campagne, mais ce dernier maximum ne pourra être admis que sur les routes en plaine, larges, à courbes peu prononcées et peu fréquentées.

Ces maxima ne pourront jamais être dépassés ; le conducteur du véhicule devra même, à toute époque, réduire les vitesses de marche au-dessous des dits maxima lorsque les circonstances le demanderont.

Art. 22. En marche, le conducteur doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ou des personnes et ralentir ou arrêter en cas d'obstacles, suivant les circonstances. Il doit obéir aux signaux d'alarme qui lui sont faits.

Il ne doit excéder, en aucun cas, les maxima de vitesse prévus par l'autorisation. Il doit, en outre, réduire la vitesse au-dessous de ces maxima autant que les circonstances l'exigent, en tenant compte des facultés d'arrêt dont il dispose, de l'état des appareils et de la voie, des glissements possibles lors de l'arrêt et des circonstances atmosphériques.

Il doit vérifier fréquemment, par l'usage, le bon état de fonctionnement de l'un et l'autre des deux systèmes de commande des freins.

Art. 23. Le mouvement devra être ralenti ou même arrêté toutes les fois que l'approche du véhicule, en effrayant les chevaux ou autres animaux, pourrait être une cause de désordre ou occasionner des accidents.

En tous cas, la vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas, dans les marchés, dans les rues étroites où deux voitures ne peuvent passer de front, au passage des grilles d'octroi ou des barrières, au détour ou à l'intersection des rues, à la descente des ponts et sur tous les points de la voie publique où il existera soit une pente rapide, soit un obstacle à la circulation.

⁵⁹¹ Congrès international d'automobilisme, 9-15 juillet 1900. *Annales du Congrès*, 605 pages, Imprimerie Hemmerlé et Cie. Pages 33-34. Michel-Lévy, malade, avait dû renoncer à présider la Séance d'ouverture.

⁵⁹² *Le Monde automobile*, octobre 1911. Voir aussi *La Vie Automobile* de Charles Faroux, 1911, page 690.

On trouve souvent dans le discours de l'époque cette métaphore du « *tardigrade* » (autre nom du *paresseux*, l'animal de l'ordre des *édentés*) pour stigmatiser l'immobilisme administratif ou politique.

Le conducteur du véhicule ne doit reprendre une plus grande vitesse qu'après avoir acquis la certitude qu'il peut le faire sans inconvénient. »

Une autre prescription fondamentale est « l'obligation de rouler à droite » établie dans le ressort de la préfecture de police pour tous les véhicules par l'*Ordonnance du préfet de police* du 7 août 1851⁵⁹³. L'*Ordonnance* de 1893 la rappelle ainsi :

« Art. 25. Le conducteur devra prendre la partie de la chaussée qui se trouvera sa droite, quand bien même le milieu de la rue serait libre.

S'il est obligé de dévier à gauche, par la rencontre d'un obstacle, il devra reprendre sa droite immédiatement après l'avoir dépassé. »

En ce qui concernent les « *Dispositions relatives aux appareils* » (titre III), ce texte impose un certain nombre d'innovations techniques :

- l'obligation d'assurer l'étanchéité des appareils pour éviter les fuites de produits inflammables ou explosifs (Art. 8 et 9)
- l'apparition du « *tableau de bord* » : « *Art. 13. Les appareils de sûreté et autres qui ont besoin d'être consultés pendant la marche par le conducteur du véhicule devront être bien en vue de ce conducteur et éclairés lorsqu'il y aura lieu. Rien ne masquera la vue du conducteur vers l'avant et les divers appareils seront disposés de manière qu'il puisse les manœuvrer sans cesser de surveiller sa route. »*
- deux freins au lieu d'un (Art. 15),
- l'apparition des « *phares* » avec la prescription à l'article 30 de :
*« deux falots ou lanternes à feu blanc [...] à l'avant du véhicule, à une distance telle, l'un de l'autre, qu'ils comprennent entre eux la largeur totale du véhicule. Ils auront une puissant éclairage et des dispositions telles que si le véhicule circulait sur une voie non éclairée, le conducteur puisse distinguer nettement la voie et les objets en avant de lui dans un champ assez étendu pour pouvoir s'arrêter en temps utile »*⁵⁹⁴.

L'article 24 diversifie les avertisseurs. L'avertisseur classique subsiste, doublé d'un avertisseur continu (cloche ou grelots) pour les « *véhicules à marche silencieuse* », c'est à dire avec des bandages élastiques qui étaient apparus depuis quelque temps déjà⁵⁹⁵ :

Le contrôle annuel par le service des mines est supprimé avec, en contrepartie, l'obligation d'effectuer des entretiens et vérifications périodiques qui doivent être reportés sur un « *livret* » spécial :

« Art. 16. Les révisions périodiques et les réparations notables seront inscrites, en détail, sur le livret spécifié à l'article 4. »

⁵⁹³ « *Article 1. [Toutes les voitures doivent] toutes les fois qu'il n'y aura pas d'obstacle, prendre la partie de la chaussée qui se trouvera à leur droite, quand bien même le milieu de la rue serait libre.* » Rappelons que la règle nationale prescrivait seulement de « *se garer sur la droite à l'approche d'une autre voiture* », tant dans le *Décret* du 25 août 1852 sur la Police du roulage que dans l'*Ordonnance* du 20 mai 1866 sur les locomotives routières.

⁵⁹⁴ Les feux vert à l'avant et rouge à l'arrière de l'*Arrêté* de 1866, Art. 14, ont disparu. Le terme de *phare* n'est pas usité à l'époque dans les textes officiels ; il apparaîtra dans le *Projet de Code de la route* de 1912, page 51.

⁵⁹⁵ Cette disposition avait déjà été imposée à tous les véhicules, hippomobiles à l'époque, par une *Ordonnance* du préfet de police du 16 avril 1882, qui précise qu'elle vise le cas des bandages élastiques. « *Article 24. L'approche du véhicule devra être signalée, toutes les fois que besoin sera, au moyen d'une corne, d'une trompe ou de tout instrument du même genre, à l'exclusion des appareils qui feraient un bruit analogue à des sifflets à vapeur.*

Indépendamment de ce moyen d'avertissement [...] le véhicule sera muni, si sa marche est naturellement silencieuse, d'une clochette ou de grelots suffisamment sonores pour annoncer son approche. Cette clochette ou ces grelots ne porteront aucun dispositif d'arrêt. »

Parmi les *Dispositions relatives à la conduite et à la circulation des véhicules* (titre III), on retrouve les dispositions du texte de 1866, avec toutefois une innovation majeure, un *examen* pour le *certificat de capacité*, révocable par le préfet.

« Art. 18. Nul ne pourra conduire un des véhicules à moteur mécanique spécifiés par la présente ordonnance s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par nous à cet effet et afférent au genre de moteur du véhicule.

Il ne sera délivré de certificat qu'aux candidats âgés de vingt et un ans, au moins.

Le postulant devra fournir, à l'appui de sa demande, un extrait de naissance et deux exemplaires de sa photographie [...], ainsi qu'un certificat authentique de résidence.

L'un des exemplaires de la photographie sera annexé au certificat.

Tout candidat devra faire la preuve, devant l'ingénieur en chef des mines chargé du service des appareils à vapeur, ou son délégué :

1° Qu'il possède l'expérience nécessaire pour l'emploi prompt et sûr des appareils de mise en marche et d'arrêt et pour la direction du véhicule ;

2° Qu'il est à même de reconnaître si les divers appareils sont en bon état de service et de prendre toutes les précautions utiles pour prévenir les explosions et autres accidents ;

3° Qu'il saurait au besoin réparer une légère avarie de route.

Les certificats ainsi délivrés sont révocables, le titulaire entendu, et après avis de l'ingénieur en chef des mines. Pour les véhicules mus par la vapeur, ces certificats tiennent lieu de ceux imposés par l'article 12 de l'ordonnance du 3 janvier 1888, relatives au fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique. »

On notera que le « *programme de l'examen* » est particulièrement laconique, notamment en ce qui concerne la « *conduite* » réduite à « *l'expérience pour l'emploi prompt et sûr [...] des appareils d'arrêt et pour la direction du véhicule.* »

Il est précisé que le conducteur doit toujours être en possession de ses papiers :

« Art. 19. Le conducteur d'un véhicule à moteur mécanique devra toujours être porteur du livret spécial en tête duquel l'autorisation est délivrée et de son certificat personnel ; il devra exhiber ces pièces à toute réquisition des agents chargés de la surveillance des dits appareils ainsi qu'à celle des agents de l'autorité. »

La déclaration d'accident est obligatoire, comme elle l'était depuis longtemps pour les accidents de chemin de fer.

« Art. 31. En cas d'accident de personnes, d'accident matériel notable ou d'explosion quelconque, le propriétaire du véhicule ou, à son défaut, le conducteur, devra immédiatement prévenir le commissaire de police et nous en informer.

L'appareil avarié et ses fragments ou pièces ne seront déplacés qu'en cas de force majeure de concert avec le commissaire de police et ne seront pas dénaturés avant la clôture des enquêtes qui pourront être ordonnées. »

Les sanctions prévues sont de trois ordres⁵⁹⁶ :

⁵⁹⁶ Art. 33. *Les contraventions à la présente ordonnance seront constatées par des procès-verbaux ou rapports qui nous seront adressés pour être transmis au procureur de la République, sans préjudice des mesures administratives auxquelles les constatations pourront donner lieu. »*

Art. 18. *Les certificats ainsi délivrés sont révocables, le titulaire entendu, et après avis de l'ingénieur en chef des mines.*

Art. 7. *En cas de changement de propriétaire, d'inexécution des épreuves ou vérifications prescrites par les*

- des contraventions de type classique (Art. 33),
- la « *révocation* » administrative du certificat de capacité (Art. 18)⁵⁹⁷,
- la suppression de « *l'autorisation* » du véhicule (Art. 7).

L'apparition du « *retrait administratif du certificat de capacité* » est fondamentale. Il sera repris par la réglementation nationale des automobiles en 1899.

HISTOIRE DU « PERMIS DE CONDUIRE ».

Il nous a paru utile de récapituler ici la généalogie du « *certificat de capacité* » pour la conduite des automobiles de 1893, devenu le « *permis de conduire* » en 1922.

Il ne s'agit pas d'un exercice d'érudition, mais de l'histoire de la genèse d'une disposition originale – et d'origine – du *Code de la route* français, qui finira par être adoptée par les pays européens, mais pas par les États-Unis.

Pendant le 1^{er} tiers du XX^{ème} siècle, la plupart des *Codes de la Route* ne comportent pas d'examen, mais un simple enregistrement.

Au *Congrès international de la Route* de Séville en 1923, les délégués des très nombreux pays sans examen s'interrogent sur le modèle français et sont une majorité à le rejeter.

L'examen pour l'obtention du permis de conduire n'est apparu qu'en 1930 en Grande-Bretagne et, en Belgique, que dans les années 1970. Il suffisait jusque-là d'adresser une demande d'inscription à l'administration compétente.

Aux États-Unis, il n'y eut aucun examen pendant longtemps⁵⁹⁸. Aujourd'hui, bien que chacun des états de l'Union ait son propre système, la règle la plus générale est un enseignement au lycée, permettant la conduite accompagnée par un adulte, généralement à partir de 16 ans, et ouvrant après une période de probation sur un permis définitif après un examen de *Code* très simple.

L'expression même de *certificat de capacité* nous étonne par son aspect désuet, habitués que nous sommes à « *permis de conduire* » ; en fait, elle vient du monde ferroviaire.

Mais, tout le monde emploie très vite l'expression « *permis de conduire* », la presse d'abord, dès 1900⁵⁹⁹. Tous les membres de la Commission extraparlementaire de 1903, parlementaires et fonctionnaires compris, en font autant en 1903⁶⁰⁰. Et cela ne cessera pas. Pourtant, « *certificat de capacité* » résistera jusqu'au *Code de la route* de 1921 et ne sera remplacé officiellement qu'en 1922 par « *permis de conduire* ».

C'est qu'à la fin du XIX^{ème} siècle l'expression « *permis de conduire* » a un sens administratif très précis. Il s'agit d'un document personnel nécessaire à chaque cocher qui

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.

⁵⁹⁷ On parlera ultérieurement de « *retrait* » au lieu de « *révocation* ».

⁵⁹⁸ La question de l'examen y fit pourtant l'objet de débats précoces. Ainsi, à Chicago, en 1900, le candidat devait subir un examen médical, répondre à 18 questions portant sur sa connaissance des règlements, sur son expérience et sur ses aptitudes émotionnelles à la conduite. In *La France automobile*, 1900, page 190.

⁵⁹⁹ Par exemple, la revue *Le Chauffeur-Le Technologiste*, 1900, pages 463-481.

⁶⁰⁰ Voir, par exemple, le *Programme des travaux de la sous-commission administrative* de la Commission extraparlementaire de la circulation des automobiles, à la bibliothèque du Trocadéro, cote C492.

travaille chez un entrepreneur de transports publics⁶⁰¹ (rappelons qu'il y a environ 140 000 voitures publiques). C'est à peu près l'équivalent du « *livret ouvrier* » (qui ne sera totalement aboli qu'en 1890). Il sert de livret de travail du cocher et est déposé soit chez l'entrepreneur, soit à la Préfecture, pour permettre le contrôle de la profession. La pièce que le cocher a sur lui, pour présenter lors des contrôles sur la voie publique, est le « *bulletin d'entrée en service* » établi par l'entrepreneur et visé par la préfecture⁶⁰².

À l'origine du *certificat de capacité*, on trouve l'*Ordonnance relative aux bateaux à vapeur français naviguant sur les fleuves et rivières*⁶⁰³, du 23 mai 1843, qui prescrit :

« Art. 50. Nul ne pourra être employé en qualité de capitaine ou de mécanicien, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par notre ministre des travaux publics. »

Ce qui sera chose faite dans la *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets leur transmettant l'ordonnance du 23 mai 1843*⁶⁰⁴, du 26 juillet 1843. L'examen et la délivrance du certificat de capacité sont de la responsabilité des préfets. Le programme des connaissances exigées à l'examen est très détaillé.

Cette réglementation sera étendue en 1846 « *aux bateaux à vapeur français naviguant sur mer* » dans des termes pratiquement identiques⁶⁰⁵.

Puis, l'*Ordonnance portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et*

⁶⁰¹ L'origine de ce « *permis de conduire* » est le « *livret* » qui est exigé pour la conduite des voitures publiques sous l'Empire, par le *Décret réglant les conditions que doivent remplir les voitures mises en circulation*, du 28 août 1808, article 11, in *PTQ 1805-1816*, pages 132-133.

⁶⁰² *Ordonnance de police du 10 mai 1852, concernant les voitures du ressort de la Préfecture de Police.*

« Art. 8. Les cochers ou conducteurs devront toujours être porteurs : d'un bulletin d'entrée en service, [...]

Art. 13. Les entrepreneurs ne pourront employer que des cochers ou des conducteurs qui auront été autorisés par nous. Le jour même où un cocher, ou un conducteur, entrera au service d'un entrepreneur, celui-ci retirera de la Préfecture de Police le permis de conduire de ce cocher ou de ce conducteur. Quand le cocher ou le conducteur quittera un établissement, l'entrepreneur rapportera ce permis dans les 24 heures de la sortie de ce cocher ou de ce conducteur, lors même que celui-ci lui serait redevable. Lorsque l'autorisation de conduire aura été retirée à un cocher ou à un conducteur, le permis sera également rapporté par l'entrepreneur, dans les 24 heures de l'avis qui lui sera donné de cette mesure.

Art. 14. Les entrepreneurs, en prenant un conducteur ou un cocher, devront inscrire, sur son permis de conduire et sur son bulletin, la date de son entrée en service. Lorsque le conducteur ou le cocher quittera l'établissement, il sera fait mention, sur son permis, de la date de la sortie.

Art. 15. Pendant tout le temps qu'un conducteur ou un cocher ne sera point employé chez un entrepreneur de voitures, son permis de conduire sera déposé à la Préfecture de Police. Il recevra, en échange, un bulletin de dépôt indiquant qu'il est pourvu d'un permis de conduire. Lorsqu'il entrera chez un entrepreneur, il sera tenu de faire viser, dans les 24 heures, à la préfecture de police, son bulletin d'entrée en service. En quittant l'établissement, il remettra à l'entrepreneur les papiers qui lui avaient été confiés pour la conduite de la voiture. » C'est nous qui soulignons.

⁶⁰³ *PTQ 1841-1847*, pages 173-185.

⁶⁰⁴ *PTQ 1841-1847*, pages 238 à 244, citations pages 243-244.

« Les propriétaires ou chef d'entreprises devront désigner aux préfets les individus qu'ils veulent employer comme capitaines ou mécaniciens. Le préfet chargera, soit la commission de surveillance, soit toutes autres personnes à ce compétentes, de les examiner conformément aux programmes qui précèdent, à moins qu'ils ne soient déjà porteurs de certificats auxquels il juge que toute confiance doit être donnée [...] ces certificats, ou ceux qui auront été délivrés après l'examen spécial dont il vient d'être mention, seront revêtus du visa du préfet. » Nous ne citerons pas ici le détail abondant des conditions et connaissances exigées.

⁶⁰⁵ *PTQ 1841-1847. Ordonnance relative aux bateaux à vapeur français naviguant sur mer*, du 17 janvier 1846, pages 449-460 et *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets leur transmettant l'ordonnance du 17 janvier 1846*, du 6 juin 1846, pages 484-490.

l'exploitation des chemins de fer du 15 novembre 1846, applicable aussi aux locomotives routières, prévoit dans son article 74 que le mécanicien conducteur de train doit être titulaire d'un « *certificat de capacité délivré dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics*⁶⁰⁶ ». Le *Rapport au roi sur la police des chemins de fer* du 15 novembre 1846 qui accompagnait l'*Ordonnance* suggérait comme modèle le « *certificat de capacité des mécaniciens de bateaux à vapeur*⁶⁰⁷ ».

Toutefois, l'administration retarda la fixation des formes de la délivrance de ce certificat, qui resta donc de la responsabilité interne des compagnies de chemins de fer de 1846 à 1892.

Une première approche fut faite par le *Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880 : établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques*⁶⁰⁸, du 6 août 1881. Il définit les modalités d'établissement des tramways et chemins de fer sur route. Il précise, pour le « *service des tramways à traction mécanique* » que le mécanicien doit être agréé par le préfet :

« Art. 32. *Chaque machine à feu est conduite par un mécanicien et un chauffeur. Il ne peut être employé que des mécaniciens agréés par le préfet, sur le rapport du service du contrôle.* »

Il n'est toutefois toujours pas explicitement question d'un « examen », mais il paraît clair que le « *rapport du service du contrôle* » ci-dessus devait correspondre à une sorte d'examen.

Un peu plus tard, l'*Ordonnance du préfet de police relative au fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique*⁶⁰⁹ (Approuvée par M. le Ministre des Travaux Publics le 8 décembre 1887), du 3 janvier 1888, imposait dans son ressort un « *examen des candidats mécaniciens* » pour la délivrance d'un certificat par l'administration préfectorale.

En application lointaine de l'article 74 de l'*Ordonnance* du 15 novembre 1846, et de son Commentaire, le préfet de police précisa que :

« Art. 12. *Nul ne peut être employé en qualité de chauffeur d'un appareil à vapeur fonctionnant sur la voie publique s'il ne produit un certificat de capacité délivré dans les formes usitées pour les mécaniciens de bateau à vapeur et sur l'avis des ingénieurs des mines.* »

Il ne définit pas le détail de cet examen, se contentant de renvoyer à son propre *Arrêté réglementaire concernant la délivrance des commissions de capitaine et de mécanicien pour la conduite des bateaux à vapeur*, du 8 octobre 1886, dont un extrait⁶¹⁰ fut annexé à son ordonnance. Celui-ci impose d'avoir 25 ans révolus, de fournir des « *certificats de bonne vie et mœurs* », de connaître les machines à vapeur et de savoir les entretenir et les réparer.

⁶⁰⁶ *PTQ 1841-1846*, article 74, page 528.

⁶⁰⁷ *PTQ 1841-1846*, page 516. Le *Rapport au roi* ne le précise pas, mais on a vu que le texte originel du 23 mai 1843 concernait les *bateaux à vapeur français naviguant sur les fleuves et rivières* (appliqué ensuite à la navigation maritime). Cet examen, appliqué par la plupart des services préfectoraux (dans les départements terrestres ayant des cours d'eau navigables) constituait donc un modèle bien connu de ceux-ci.

⁶⁰⁸ *PTQ 1881-1882*, pages 200-219.

⁶⁰⁹ *OPP 1888*, pages 1 à 13. Son champ d'application, mal défini, semble couvrir l'ensemble des machines locomobiles, cylindres à vapeur, locomotives routières, tramways, etc. Son objet est d'abord la sécurité des machines à vapeur : en effet, l'ordonnance se réfère au *Décret du 30 avril 1880 concernant l'emploi des générateurs et récipients de vapeur*, dont il cite un extrait.

Louis Lépine, que nous retrouverons comme préfet de police, contresigne cette ordonnance en tant que secrétaire général de la préfecture de police.

⁶¹⁰ *OPP 1888*, pages 12-13. L'arrêté du préfet de police cité concernait évidemment la navigation fluviale.

Mais surtout, il se réfère explicitement à la vérification des aptitudes du chauffeur sur le véhicule en mouvement :

« L'ingénieur en chef s'assurera enfin que l'impétrant sait quelles sont les précautions à prendre pour la conduite du feu et de la chaudière pendant la marche, au moment du départ ou de l'arrivée et pendant le stationnement. »

Enfin, le 4 août 1891, une *Circulaire du ministre des travaux publics aux inspecteurs généraux chargés des directions du contrôle de l'exploitation des chemins de fer sur le recrutement des mécaniciens et des chauffeurs*⁶¹¹ prescrivit une enquête.

Après avoir rappelé que l'article 74 de l'*Ordonnance* du 15 novembre 1846 « confère explicitement au ministre [...] le droit de réglementer les conditions de recrutement des mécaniciens et chauffeurs », le ministre explique longuement le délai écoulé depuis 1846⁶¹².

À la suite de cette consultation, l'*Arrêté du ministre des travaux publics fixant les conditions d'admission au concours pour les emplois de mécanicien conducteur de train et de chauffeur assistant un mécanicien, sur les chemins de fer ouverts à l'exploitation* du 3 mai 1892 prescrit pour les mécaniciens (article 3) :

- d'avoir la nationalité française,
- un examen par un médecin agréé par l'administration du chemin de fer,
- un « examen technique et des essais pratiques » devant un « jury de concours nommé par l'administration des chemins de fer » (article 5),
- plus, pour le mécanicien, d'« avoir fait un service d'une durée minima de six mois comme chauffeur assistant un mécanicien conducteur de train, sauf exceptions justifiées [...] ».

L'examen technique et les essais pratiques, détaillés à l'article 4, sont très complets et serviront de modèle pour les automobiles⁶¹³. Toutefois, l'examen n'est pas passé devant les services préfectoraux. C'est l'*agrément* des conducteurs de tramway de 1881 qui est à l'origine de cette dernière disposition du « *certificat de capacité automobile* ».

⁶¹¹ *PTQ 1889-1891*, pages 470-471.

⁶¹² « La commission instituée en 1857 pour étudier “les moyens de garantir la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer” s'en était préoccupée ; [...] »

Toutefois, ni la commission d'enquête de 1857, ni les commissions analogues qui furent instituées ultérieurement ne proposèrent au ministre d'user du pouvoir de réglementation que lui conférait l'article 74 de l'ordonnance de 1846. Il avait paru plus rationnel de réglementer, d'uniformiser le langage des signaux [...] avant d'uniformiser les règles du recrutement de ces agents. Mais aujourd'hui l'uniformisation des signaux est un fait accompli ; l'arrêté ministériel du 15 novembre 1885 a rendu obligatoire, sur tous les réseaux, un “Code des signaux échangés entre les agents des trains et les agents des voies et des gares” [...]

Il semble donc possible [...] d'édicter des règles communes pour le recrutement des mécaniciens et des chauffeurs. [...] Par application de l'article 74 de l'ordonnance de 1846, j'ai décidé de réglementer par un arrêté ministériel les règles et conditions de recrutement des mécaniciens et des chauffeurs sur l'ensemble du réseau français. Je vous prie donc de me faire connaître quelles sont les règles en usage sur le réseau dont vous avez le contrôle, comment les mécaniciens sont recrutés et nommés, quelles conditions l'on exige pour leur admission. »

⁶¹³ « Art. 4. Le programme minimal de l'examen technique comprend :

- le règlement des signaux, le règlement des mécaniciens, le règlement sur la circulation des trains, ainsi que les instructions et ordres de services qui s'y rapportent ou en tiennent lieu ;
- le montage et le démontage des principales pièces de la machine et du tender, le fonctionnement de tous leurs organes, la connaissance des organes et de la manœuvre des divers freins en usage sur le réseau de la compagnie à laquelle appartient l'agent, les avaries de route et les moyens d'y remédier.

Le programme minimum des essais pratiques comprend la conduite de plusieurs trains.

Art. 5. Le jury d'examen est nommé par l'administration du chemin de fer. [...]

L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique s'assurera que l'examen répond bien aux conditions prescrites par le présent arrêté. »

Un autre source, plus spécifique à Paris, du certificat de capacité dans l'*Ordonnance du préfet de police* de 1893 est l'institution par une *Ordonnance du préfet de police* du 23 août 1888 d'un « *examen passé devant une commission spéciale* » établie par la préfecture pour le « *certificat de capacité professionnel* » des cochers de voitures de place et de remise.

Le « *certificat de capacité* » national pour la conduite des véhicules automobiles sera instauré en 1899. Ses origines et ses formes se situent donc dans une filiation complexe, typique de la mémoire longue de la tradition administrative française, qui enchaîne :

- l'*Ordonnance relative aux bateaux à vapeur français naviguant sur les fleuves et rivières*, du 23 mai et sa *Circulaire d'application* du 26 juillet 1843, qui ont défini le « *certificat de capacité de mécanicien* » et le premier « *examen* » ;
- l'*Ordonnance portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*, du 15 novembre 1846, qui a décidé que les conducteurs de chemin de fer devaient obtenir un *certificat de capacité* et passeraient un examen du type de celui des mécaniciens de bateaux pour ce faire ;
- le *Décret sur l'établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques*, du 6 août 1881, qui a confié aux préfets « *l'agrément* » des conducteurs de tramways ;
- l'*Ordonnance du préfet de police relative au fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique*, du 3 janvier 1888, qui a instauré un examen pour tous les responsables d'appareils à vapeur et calqué les formes de l'examen d'après celles de son propre arrêté concernant les mécaniciens des bateaux fluviaux ;
- l'*Arrêté du ministre des travaux publics fixant les conditions d'admission au concours pour les emplois de mécanicien conducteur de train et de chauffeur assistant un mécanicien, sur les chemins de fer ouverts à l'exploitation*, du 3 mai 1892, qui a défini les formes de l'examen pour les conducteurs de locomotives ;
- l'*Ordonnance du préfet de police sur les véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées*⁶¹⁴, du 14 août 1893, qui a défini l'examen pour tous les conducteurs de véhicules automobiles, et introduit la « *révocation du certificat de capacité* ».

Pour conclure, indiquons que le *Code de la route* du 27 mai 1921 parle encore de « *certificat de capacité* » et que ce n'est que sa version corrigée du 31 décembre 1922 qui le rebaptise « *permis de conduire* ».

L'Ordonnance Générale du préfet de police de 1897.

Le 31 août 1897, le préfet de police fit paraître une *Ordonnance Générale concernant la conduite et la circulation des bêtes de trait ou de charge, des voitures et des appareils de locomotion de toute sorte dans Paris et les communes du Ressort de la Préfecture de Police*⁶¹⁵. Elle sera remplacée par l'*Ordonnance générale* du 10 juillet 1900 avec des modifications minimales.

Il nous faut examiner ici ce texte auquel se réfèrent plusieurs études historiques. En effet, le

⁶¹⁴ *PTQ* 1893, page 321-327.

⁶¹⁵ *OPP*, 1897, pages 425-675, et *OPP*, 1900, pages 351-613, pour l'*Ordonnance* du 10 juillet 1900.

préfet de police emploie le terme de « *codification* » de ses anciens textes⁶¹⁶ dans son bref exposé des motifs, ce qui amène les auteurs de ces études à y voir une préfiguration du *Code de la route*, et à moquer, à juste titre, le désordre de ses 426 articles occupant 251 pages et son manque de vision globale. En réalité, ce texte ne peut nullement être analysé comme une première forme de *Code de la route*.

En effet, une lecture attentive de cette *Ordonnance Générale* montre qu'elle est fort loin d'être générale (et donc *codifiante*). Les automobiles en sont notamment écartées !

Son but essentiel est d'harmoniser selon un cadre unique les règlements concernant les 8 catégories⁶¹⁷ de transport en commun existantes. 328 articles les concernent sur 426 (soit 77 %). On trouve ainsi parmi eux 8 articles quasi identiques concernant les « *Objets trouvés* », 8 articles « *Stationnement*⁶¹⁸ », 7 articles sur le « *Chauffage*⁶¹⁹ », mais 6 articles seulement sur « *Impolitesse - Grossièreté - Brutalité*⁶²⁰ » (des employés), etc.

En plus des 328 articles sur les transports en commun, on trouve une trentaine d'articles généraux⁶²¹, 15 articles sur les voitures de marchandises, 6 sur les « *voitures annonces* », 14 sur les cinq catégories de « *voitures à bras* », 2 sur les voitures des militaires et des postes et 21 sur des « *dispositions spéciales à certains points de la voie publique* » (allant de la desserte des cimetières et des champs de course au trajet des bestiaux vers les abattoirs de La Villette).

Les automobiles sont expédiées en un unique article qui se contente de renvoyer aux ordonnances du 3 janvier 1888 et du 14 août 1893.

Six articles sont consacrés aux « *Cycles (bicyclettes, tricycles, tandems, etc.)* » : le préfet étend ainsi à tous les cycles son *Ordonnance* portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques, du 17 juin 1896. Notons que les vélocipédistes de 1896 sont enfin définitivement devenus des « *cyclistes* » en 1897. Pas plus que dans l'*Ordonnance* de 1896, la catégorie des motocycles n'est distinguée de celle des cycles en général, alors que leur nombre était très supérieur à celui des automobiles. Les dispositions ne comprennent pratiquement aucune modification.

Si l'on peut dire quelque chose de l'*Ordonnance* du préfet de police de 1897, c'est qu'elle mettrait en évidence la nécessité d'un *Code de la route* national, et tout d'abord d'un texte sur les automobiles et les motocycles, ce qui fut fait en 1899 pour le second point.

⁶¹⁶ Le préfet de police ne vise pas moins de 49 textes ou groupes de textes antérieurs, dont 15 textes nationaux et 34 de ses propres ordonnances...

⁶¹⁷ À savoir les « *voitures de place de première classe et de grande remise* », « *voitures de place de deuxième classe* », les « *Omnibus de la Compagnie générale* », les « *voitures faisant spécialement la desserte des gares* », les « *Omnibus du ressort* » (de banlieue), les « *voitures de courses* » (transport mixte de marchandise et des voyageurs), les « *tramways à chevaux* » et les « *tramways mécaniques* ».

⁶¹⁸ Dont 2 articles généraux, et 6 spécifiques, les *voitures de courses* et les *tramways mécaniques* n'étant pas concernés.

⁶¹⁹ Seules les *voitures de courses* ne sont pas concernées.

⁶²⁰ Les passagers (accessoirement) transportés par les *voitures de courses* et les (distingués) voyageurs des *voitures de première classe et grande remise* n'avaient, semble-t-il, pas besoin d'être protégés des *Impolitesse, Grossièretés et Brutalités* des employés des compagnies de transport.

⁶²¹ Notons que l'article 3 confirme la prescription de rouler à droite qui datait de 1851.

LA FONDATION DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE.

« *Le comte de Dion, dans son style ineffable, s'est attribué le mérite d'avoir fondé le plus vaste et le plus puissant club automobile du monde, l'Automobile-Club de France. Si ce fut l'ouvrage d'un homme, ce fut en effet celui du comte de Dion. Mais ce club ne naquit pas du néant, et si de Dion le créa, ce fut parce qu'il désirait supplanter un autre groupe, plus ancien, et qui commençait à avoir de l'influence.* ⁶²² ».

La course Paris-Rouen du 22 juillet 1894 organisée par le *Petit Journal* sous l'impulsion de son co-directeur Pierre Giffard⁶²³ avait eu un succès considérable. Elle avait pris la forme d'un « *concours* », avec des épreuves éliminatoires, qui avait retenu 21 concurrents sur plus de 100 inscrits. Le plus rapide, de Dion, n'est pas le vainqueur du concours qui classe Panhard et Peugeot premiers ex aequo suivis de de Dion et de Le Blant-Serpollet, pourtant arrivé dernier. Cette formule fut vivement contestée après la course :

« *Deux clans se forment, celui des sportifs qui se refusent à admettre la non-attribution du premier prix au concurrent terminant en tête, l'autre s'appuyant sur le règlement, lequel spécifiait que la vitesse ne constituerait pas l'élément déterminant du classement, celui-ci découlant de l'attribution par un jury de points portant sur l'ensemble des qualités démontrées par les véhicules.* ⁶²⁴ »

Les partisans d'une course de vitesse pour la prochaine grande manifestation prévue pour 1895 se révèlent majoritaires et le *Petit Journal* maintient sa position et renonce en septembre à en assumer l'organisation au motif des graves dangers qu'elle présenterait.

Un comité d'organisation se forme en novembre ; il comprend 21 membres, dont le comte et le marquis de Chasseloup-Laubat⁶²⁵, de Dion, le baron de Zuylen, Yves Guédon (secrétaire du groupe), de la Valette, Dufayel, Henri Menier⁶²⁶, Paul Meyan, Pierre Giffard, tiraillé entre

⁶²² Charles Bishop, *op. cit.*, page 203. L'appréciation de Bishop sur « *le plus vaste club du monde* » n'est évidemment pas vraie, si on considère l'émiettement des Automobile-Clubs français.

On a adopté la graphie de l'époque « *Automobile-Club* », même si l'on trouve parfois « *Automobile Club* ».

⁶²³ Pierre Giffard (1853-1922) est un journaliste de terrain. Il a débuté comme reporter et correspondant de guerre pour *Le Figaro*. En 1880, il publie « *Le sieur de Va-Partout. Souvenirs d'un reporter* » (éditions M. Dreyfous) qui sera longtemps le « *bréviaire* » du « *grand reporter* ». Il s'intéresse tôt aux transports et publie en 1888 (des exemplaires non datés peuvent faire penser à une date plus précoce) *La vie en chemin de fer*, illustré par Robida, La Librairie illustrée, 322 pages. Il écrira de très nombreux ouvrages et lancera diverses entreprises éditoriales.

En 1891, il est directeur du service des informations du *Petit Journal*, le plus gros tirage de l'époque, et organise le fameux Paris-Brest-Paris cycliste du 6 septembre 1891. À la suite de ce succès, il fonde le quotidien *Le Vélo* avec Paul Rousseau, patron de *La bicyclette*, tout en restant au *Petit Journal*, pour lequel il réalise en 1894 la course automobile Paris-Rouen, nouveau grand succès.

Après le refus du *Petit Journal* d'organiser de nouvelles courses qui entraîna la création de l'Automobile-Club, il fait partie de ses premiers adhérents, puis il s'en éloigne progressivement, jusqu'à être un des leaders de la création de l'association dissidente du Moto Club en juin 1900 (renommé plus tard l'Union Automobile Française), dont les adhésions sont reçues...au *Vélo* ! De Dion et l'A. C. F. répliquèrent en fondant *L'Auto-Vélo* pour concurrencer *Le Vélo* (1^{er} numéro le 16 octobre 1900) et le nouveau journal, dirigé par Henri Desgrange, va ruiner *Le Vélo* qui disparaît en 1904. Giffard reprendra le métier de reporter et partira couvrir la guerre russo-japonaise comme correspondant de guerre. Plus tard, il reviendra au journalisme sportif, et Desgrange, magnanime, lui ouvrira les colonnes de *L'Auto*. Sur les raisons complexes du conflit entre Giffard et l'A. C. F., voir ci-après.

⁶²⁴ *La Vie automobile*, 10-15 juin 1944, rubrique « *Il y a cinquante ans* ».

⁶²⁵ Voir sa photo en *Annexe B, Illustration 45*.

⁶²⁶ Henri Menier (1853-1913), Gaston (1855-1934) et Albert (1858-1899) sont les héritiers d'une dynastie d'industriels ayant commencé au début des années 1810 à bâtir un empire sur les produits chimiques (droguerie et pharmacie), puis l'agroalimentaire, pâtes et surtout le « *Chocolat Menier* » (50 % de la production française en

le *Petit Journal* et son propre journal *Le Vélo* et les fabricants Armand Peugeot, Levassor, Serpollet, Pierre et Émile Gautier et Roger, plus quelques comparses. Le comte de Chasseloup-Laubat, fils d'un magnat du chemin de fer, apparaît comme « *le président* » de « *ce comité plutôt nébuleux*⁶²⁷ ».

La course Paris-Bordeaux-Paris a lieu du 11 au 14 juin et connaît un grand retentissement, bien plus important que celui de Paris-Rouen. Sur 46 inscrits, 21 voitures et deux « *bicyclettes automobiles* » prirent le départ. Reste de « *concours* », le « *Premier prix* » est attribué à une voiture à quatre places comme le prévoyait le règlement, une Peugeot, arrivée 3^{ème} en temps, 11 heures après Levassor qui pilotait une deux places, qui gagne donc la course de vitesse.

Le Touring-Club a très largement participé à l'organisation matérielle de la course, notamment en réalisant les contrôles, sous l'impulsion de Georges Pierron, vice-président du Touring-Club, qui y est, depuis 1893, chargé des adhérents automobilistes⁶²⁸ :

« *Notre vice-président, M. G. Pierron, avait bien voulu accepter la tâche délicate d'établir les contrôles de route, d'organiser dans les endroits difficiles un service de pilotage et d'indiquer par plâtrage le bon chemin, quand des traverses et des bifurcations de routes rendaient possible une erreur de direction.* »

Les organisateurs de la course semblent prêts à pérenniser le comité d'organisation⁶²⁹. Ce qui ne convient pas à de Dion, qui va donc créer l'Automobile-Club de France.

Une autre motivation probable de la création de l'Automobile-Club de France est que le Touring-Club, qui accueille les premiers automobilistes depuis 1893, est littéralement en train d'exploser, passant de 4 500 membres fin 1894 à 15 000 membres à l'été 1895 (voir l'*Annexe B, Illustration 34*). La France compte un millier d'automobilistes, et ceux-ci ne peuvent se diluer de plus en plus au sein du Touring-Club : ils ont besoin d'une association qui leur soit propre.

La fondation de l'Automobile-Club de France fait l'objet d'une mise en scène soignée à l'origine d'une construction légendaire très aboutie⁶³⁰. En témoigne le « déjeuner » du

1889) puis le caoutchouc, le téléphone et les câbles télégraphiques sous-marins, etc. On a déjà vu Albert achetant une des premières voitures à vapeur de de Dion en 1887. Gaston se fera faire une voiture par Panhard et Levassor en 1893. Les Menier semblent avoir participé très brièvement au financement de l'industrie automobile vers 1895.

Henri sera un des fondateurs de l'A. C. F. et un de ses deux vice-présidents avec de Dion. Gaston, député de 1898 à 1909 puis sénateur, sera membre de la Commission extraparlamentaire. Les Menier sont un exemple typique des grands industriels extérieurs à l'industrie automobile qui accompagnèrent son développement.

⁶²⁷ Voir Bishop, *op. cit.*, pages 203 à 205. C'est lui qui estime que le comte de Chasseloup-Laubat joue le rôle de président de ce groupe, sans indiquer de référence d'époque.

Bishop semble ignorer la participation du Touring-Club à l'organisation de la course.

⁶²⁸ Voir *La Course de Voitures Automobiles Paris-Bordeaux-Paris*, in *Revue du T. C. F.*, 1895, pages 497-501 (citation page 499). On y trouve la liste des membres de la *Commission exécutive*, deux fois plus nombreux que ceux du Comité de départ, et dont plus de la moitié font partie du Touring-Club.

L'implication du Touring-Club, notamment de son vice-président Georges Pierron, dans l'organisation matérielle de la course semble avoir été très importante. On trouve dans l'article la lettre de remerciements envoyée par Pierron aux « *délégués locaux* » du T. C. F. ayant organisé les contrôles. Le Touring-Club revendiquera régulièrement cette participation, par exemple lors du 70^{ème} anniversaire de la course, in *Revue du T. C. F.*, 1965, pages 497 e. s., ou en janvier 1969, à propos de la disparition de la firme Panhard.

⁶²⁹ L'affirmation est de Bishop, qui ne la justifie par une référence.

⁶³⁰ Baudry de Saunier décrit longuement en 1936 dans son histoire de *L'automobile*, Meyan et de Dion discutant « *avenue du Roule, devant la mairie de Neuilly* » et Meyan « [disant] *tout d'un coup : Pourquoi ne fonderions-nous pas un cercle de chauffeurs... un Automobile-Club ?* » (in *L'Illustration, op. cit.*, page 296).

27 septembre⁶³¹ où de Dion, le baron de Zuylen⁶³² et Paul Meyan⁶³³ « décidèrent » de fonder l'Automobile-Club, et qui fut immortalisé par un photographe prévu pour l'occasion... Voir l'Annexe B, Illustrations 55 et 56.

Le Figaro, où écrivait Meyan, consacra, le 2 octobre, un article de lui au projet d'un *Automobil' Club* (sic) et à son programme. On y donne comme modèle « *le Jockey Club* », association aristocratique s'il en était et « *société d'encouragement* » de l'amélioration de la race chevaline, par les courses évidemment⁶³⁴.

Lors de la première réunion, le 12 novembre, on peut noter la présence de l'inévitable Ballif et de Georges Pierron pour le Touring-Club, des constructeurs de Dion, Levassor, Clément, Mors, Jeantaud, Aucoc (l'associé de Darracq), des journalistes Meyan, Giffard, de Lucenski, Varennes, d'ingénieurs ou scientifiques passionnés d'automobile, comme le physicien Marcel Deprez ou de la Valette et de quelques puissances financières comme Dufayel ou Robert Lebaudy. Sauf Levassor, les constructeurs ayant fait partie du Comité pour la course Paris-Bordeaux-Paris ont été éliminés (Gautier, Peugeot, Serpollet, Roger).

De fait, comme le dit Charles Bishop (*op. cit.*, page 205) :

« *L'Automobile-Club mit la haute main sur l'organisation des courses en France, avec comme première manifestation le Paris-Marseille-Paris (1896). [...] cette première course fut un merveilleux exemple de la puissance et du savoir-faire du*

⁶³¹ Voir la photo du « *déjeuner de fondation* » en Annexe B, Illustration 56.

⁶³² Étienne Gustave Frédéric, baron de Zuylen de Nyevelt de Haar (1860-1934) présidera l'A. C. F. jusqu'en 1922, avec beaucoup d'assiduité. C'est un admirateur et ami de de Dion qu'il a rencontré lors de la course Paris-Rouen du 22 juillet 1894 que ce dernier avait gagnée, comme il le rappelait 12 ans plus tard dans l'*Écho de Paris* (selon Souvestre, *op. cit.*, page 356) : « *J'attribue au hasard de ma rencontre avec le comte de Dion, le 23 juillet 1894 à Rouen, une influence prépondérante sur l'avenir de la locomotion nouvelle.* ».

Baudry idéalise en 1936 de Zuylen comme un « *grand et riche ami des sports* » (mais qui ne participa jamais à des courses, tout au plus à des « *courses de touristes* »), dont « *une des raisons de l'enthousiasme pour l'automobile [...] était la pitié qu'il éprouvait pour les chevaux.* » (in *L'automobile*, in *L'Illustration*, *op. cit.*, pages 300-301). De fait, de Zuylen recevra le « *prix du président de la République de la Société Protectrice des Animaux* » dès 1897 en tant que président de l'A. C. F. (*Revue du T. C. F.*, 1897, page 207).

De façon plus réaliste Charles Bishop (*op. cit.*, page 205) présente le choix de de Zuylen ainsi :

« *Amateur de chevaux, nullement lié à aucune des principales firmes, il semble bien avoir été le choix idéal, et même quand la controverse éclatait, ce qui arrivait souvent, de Zuylen n'était jamais concerné, semble-t-il. Il faut toutefois mentionner le fait que sa femme était une Rotschild, circonstance qui devait le placer au-dessus des pressions auxquelles d'autres auraient pu être sensibles.* »

Les liens de de Zuylen avec les Rotschild amènent Baudry à estimer en 1906 que « *C'est grâce à lui que l'idée géante du comte de Dion [...] a été bien accueillie du monde de la finance.* » (in *Omnia*, 1906, page 373). De fait, il participera comme commanditaire à la société De Dion-Bouton.

De Zuylen est de nationalité hollandaise mais d'éducation française, son père ayant été longtemps ambassadeur des Pays-Bas en France. Ce qui favorisera les liens cosmopolites entre Automobile-Clubs européens. Cela le met aussi à l'abri des tensions politiques françaises dans lesquelles de Dion est déjà fortement impliqué.

Mme de Zuylen conduit (probablement) aussi et participe à des « *courses de touristes* » comme Paris-Amsterdam-Paris en 1898 « *sous le pseudonyme de "Snail"* », alors que son mari a pris celui d'*Escargol*.

⁶³³ Paul Meyan (1852-1938) est « *un sportsman compétent et un journaliste de profession* » selon Souvestre. Il a fondé la revue *L'Aviron* et collaboré à *La Bicyclette*. Il a créé au *Matin*, « *la première rubrique sportive qui ait jamais figuré dans un journal quotidien* » et écrit dans *Le Figaro*. Il fonde en 1896 *La France automobile* qui se sous titre « *Organe officiel de l'automobilisme et des industries qui s'y rattachent* », revue qui restera florissante jusqu'à la guerre. Secrétaire général de l'Automobile-Club de France à sa fondation, il est écarté en juin 1896. Il fera partie de la sécession du Moto Club dont il est élu Secrétaire général à sa première Assemblée générale du 20 juin 1900. C'est aussi un littérateur, auteur de nombreux vaudevilles, pantomimes et « *fantaisies musicales* ».

⁶³⁴ On joue à l'Automobile-Club, ce qui lui vaudra plusieurs démêlés avec la police des jeux, et l'amènera à fusionner avec un club possédant une autorisation de jeux, le Yacht-Club, en novembre 1901.

nouveau Club. »

Le programme de l'Automobile-Club, qui est développé dans l'article du *Figaro* du 2 octobre 1895, dépasse en fait largement l'organisation des courses. Il est très proche de celui du Touring-Club, et n'a pas grand chose à voir avec les activités du Jockey Club :

« commission technique, bibliothèque, cartes, [...] comités chargés de défendre l'automobilisme aussi bien devant les tribunaux que devant les pouvoirs publics, [...] installation de garages spéciaux [pour...] faciliter aux excursionnistes les moyens de séjour dans les grandes villes [par la création] de remises dans les hôtels [...] ; il aidera aussi de ses conseils, de son appui, les municipalités désireuses d'établir des services de voyageurs ou de transport de marchandises ; il réunira et mettra sous les yeux du public, par la voie de la presse, tous les progrès réalisés dans cette nouvelle industrie ; il organisera enfin les expositions, concours, courses, [...]»⁶³⁵ ».

Les grandes différences avec le Touring-Club tiennent à sa spécificité automobile et à trois éléments : l'élitisme initial des très riches possesseurs d'automobiles⁶³⁶, la promotion dans la presse des *progrès techniques* de l'automobile, et l'organisation des courses.

L'Automobile-Club va vite connaître des difficultés internes, marquées par l'élimination de Meyan dès 1896⁶³⁷, la scission du Moto-Club en 1900 et la création de l'Association Générale Automobile en 1902. Toutes ces péripéties tiennent aux trois facteurs ci-dessus.

Pour l'heure, il s'agit d'organiser la promotion de l'automobile. Un second pas sera la création de la « *Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent* » le 20 mai 1898 qui sépare (un peu) les activités des constructeurs de celles de l'Automobile-Club, jusque là dominé par les constructeurs⁶³⁸.

Une étape des plus importantes du développement de l'automobile allait être l'Exposition Universelle de 1900, dans laquelle une grande exposition d'automobiles était prévue, et qui consacrerait la suprématie des participants français.

Déjà présente à l'Exposition Universelle de 1889, l'automobile fit l'objet d'une première exposition en juin 1895⁶³⁹. Elle était présente au quatrième *Salon du Cycle* en décembre 1896, puis en décembre 1897 au *Salon du cycle et de l'auto*⁶⁴⁰.

Une exposition eut lieu du 15 juin au 3 juillet 1898, qui fut à la fois une répétition générale en vue de l'Exposition Universelle et la préfiguration des Salons de l'automobile. Elle devait être suivie d'une course Paris-Amsterdam du 7 au 13 juillet.

⁶³⁵ Citation de l'article du *Figaro* dans Baudry, *L'automobile*, in *L'Illustration*, *op. cit.*, page 296.

⁶³⁶ Le « droit d'entrée » est de 150 francs et la cotisation est de 100 francs par an.

L'effectif des membres atteint 500 le 22 avril 1896, 1 000 le 23 mars 1897, « sur ce nombre, 139 seulement possèdent une voiture sans chevaux », 1 168 le 6 février 1898 et 1 782 en mai 1899, 1 967 le 30 octobre 1899. Source : « *Il y a 50 ans...* », in *La Vie automobile*, *op. cit.*, numéros aux dates correspondantes.

Contrairement au T. C. F., les Automobile-Clubs régionaux sont distincts de l'Automobile-Club de France.

⁶³⁷ Meyan, secrétaire général est « prié de remettre sa démission » le 20 juin 1896.

⁶³⁸ Gaëlle Beaussaron, *Le « Système de Dion » (1882-1932)*, *op. cit.*, citations pages 26 et 29.

⁶³⁹ Cette « exposition de locomotion automobile » se tint Galerie Rapp, au Champ de Mars, à l'occasion de la course automobile Paris-Bordeaux-Paris.

⁶⁴⁰ Il s'agit d'une création de Desgrange et Goddet. Sur les *Salons du cycle*, voir Baudry de Saunier, *Le Cyclisme* in *L'Illustration*, *op. cit.*, pages 187 et 188.

I-4 LA REGLEMENTATION DES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLES DE 1899.

L'ELABORATION DU DECRET DE 1899.

Le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles*⁶⁴¹, du 10 mars 1899, promulgue la première réglementation nationale.

La technologie automobile se développait depuis déjà une bonne dizaine d'année. Les acteurs du « monde premier de l'automobile » s'étaient organisés. Une réglementation des automobiles devenait souhaitable, mais le nombre des véhicules motorisés restait très limité : en mars 1899, il ne doit pas atteindre 3 000 automobiles et 9 000 motocycles.

On ne peut qu'être intrigué par la proximité du *Décret* du 10 mars 1899 et de l'ouverture, le 1^{er} janvier 1900, de l'Exposition universelle. Le ministre des travaux publics qui signa le décret de 1899, Camille Krantz⁶⁴², n'était en place que depuis le 1^{er} novembre 1898 ; le texte était donc en préparation bien avant son arrivée au ministère.

On peut reconstituer les étapes de l'élaboration de ce décret.

Son étude commence sous le gouvernement précédent de Jules Méline (jusqu'au 15 juin 1898, suivi d'un éphémère gouvernement Henri Brisson du 28-06 au 25-10-1898).

Une commission est mise en place par le ministre des travaux publics⁶⁴³ le 18 janvier 1897, sous la présidence de Michel-Lévy⁶⁴⁴, dont on a vu qu'il avait été le rédacteur de l'*Ordonnance* du préfet de police de 1893. On n'a guère d'éléments sur ses travaux, apparemment lents, et dont les revues automobiles ne rendent pas compte.

Un an et demi après, le comité directeur de l'Automobile-Club de France eut à connaître des méfaits potentiels de l'*Ordonnance du préfet de police* de 1893, avec le difficile départ de la course Paris-Amsterdam du 7 au 13 juillet 1898⁶⁴⁵.

Malgré un accord préalable, le préfet de police Charles Blanc avait décidé le 4 juillet d'appliquer strictement l'*Ordonnance* de 1893 et d'exiger de tous les conducteurs, même venant de loin, le certificat de capacité et l'autorisation de circulation des véhicules. Le « terrible M. Bochet⁶⁴⁶ », préposé à ces examens, refusa une bonne partie des véhicules la

⁶⁴¹ *PTQ 1899*, pages 167-172.

⁶⁴² Charles Camille Krantz (1848-1924), député des Vosges de 1890 à 1910, fut ministre des Travaux publics du 1^{er} novembre 1898 au 6 mai 1899. C'était un ingénieur, maître des requêtes au conseil d'État, professeur à l'École des Ponts et Chaussées, et il avait eu une grande part dans l'organisation des Expositions universelles de 1878 et 1892 (d'où, sans doute, sa nomination comme ministre pour préparer celle de 1900).

⁶⁴³ Le ministre des travaux publics en poste début 1897 est le sénateur Adolphe Turrel qui ne semble pas avoir été particulièrement lié à l'automobile. Il doit y avoir alors environ 4 000 automobiles et motocycles au total.

⁶⁴⁴ Voir « *Il y a 50 ans...* », in *La Vie automobile*, *op. cit.*, 25/01/1947.

⁶⁴⁵ Un récit haut en couleurs de cette aventure est fait dans Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, *op. cit.*, pages 357-358 sous le sous-titre « *La Préfecture et le terrible M. Bochet* ».

⁶⁴⁶ Adolphe Bochet (1863-1940), polytechnicien (1880), ingénieur des mines, venait de prendre la place d'adjoint de Walckenaer, nommé depuis peu, en remplacement de Lévy, à la tête du *Service de surveillance des appareils à vapeur, usines métallurgiques et statistiques de l'industrie minérale dans le département de la Seine*.

Il était entré au *Service de surveillance des appareils à vapeur de la Seine* en 1893 et en partira en 1901, date où il est nommé à la *Commission centrale des machines à vapeur* dont il fera encore partie en 1935, déjà retraité.

veille de la course. Le départ était prévu à Champigny, dont Walckenaer et Bochet (à cheval !) firent garder par la troupe les voies d'accès depuis Paris. Il eut alors lieu hors du ressort de la préfecture de police, à Villiers-sur-Marne en Seine-et-Oise, après moult péripéties : on dut prévenir les concurrents, qui firent mine d'aller à Versailles et rallièrent Villiers nuitamment ; pendant ce temps là, Amédée Bollée fils alla récupérer subrepticement les stocks d'huile et d'essence entreposés à Champigny et les convoya à Villiers dans une charrette.

Les organisateurs de la partie automobile de l'Exposition universelle n'allaient évidemment pas prendre le risque de voir se reproduire inopinément un tel blocage.

Une accélération des travaux de la Commission dut avoir lieu car la *Revue du Touring-Club* signalait le 15 novembre 1898, que :

« À l'égard des voitures automobiles [...] le conseil d'État était actuellement saisi d'un projet de réglementation générale pour toute la France.⁶⁴⁷ »

Le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles* du 10 mars 1899 doit être considéré comme l'acte de naissance officiel de « l'automobile », marqué, comme tout acte de naissance par l'attribution d'un nom officiel⁶⁴⁸. On doit voir dans cette précocité sémantique un signe remarquable de reconnaissance, alors que le parc est encore embryonnaire.

Le substantif « automobile » englobe dans le décret tous les véhicules routiers motorisés, y compris les camions (non distingués des véhicules légers), les « motocycles » (comprenant les *motocyclettes*) et les « automobiles qui doivent remorquer d'autres véhicules » qui obéissaient à des règles particulières.

Le *Décret* de 1899 – et l'Administration en général – utilisent le substantif « automobile » de façon ambiguë, avec les deux sens de « véhicule motorisé en général » ou de « véhicule motorisé autre que les motocycles ». Il emploie par contre le terme de « *motocycle* » quand il s'agit de cette catégorie précise. Le lecteur fera donc attention au contexte dans les pages ci-après. Cette ambiguïté administrative subsistait encore en 1912⁶⁴⁹.

LE MOT « AUTOMOBILE » ET SES COMPAGNONS.

Le mot automobile est au masculin dans le Décret. Pourtant, le monde automobile avait très vite opté pour le féminin et protesta vivement contre cette « innovation » de l'Administration. Ce qui entraîna une querelle qui durera une quinzaine d'années⁶⁵⁰.

Il agissait évidemment sur ordre dans l'examen des véhicules de la course Paris-Amsterdam-Paris.

Bochet joua le rôle du lampiste dans cette affaire. Voici comment la légende relate sa punition : « 1^{er} octobre 1898. La Préfecture de Police annonce que M. Bochet, directeur du Service des Automobiles, est destitué, et remplacé par M. Hommen. La disgrâce de M. Bochet, haut fonctionnaire qui, chargé des services automobiles de la P. P., s'était révélé farouchement autophobe, résulte du fiasco enregistré lors de la création par ses soins d'un corps "d'inspecteurs" spécialisés. » In chronique « Il y a 50 ans... », in *La Vie automobile*, 25/01/1948.

Cela ne l'empêchera pas de faire une belle carrière et de finir Inspecteur général des mines...

⁶⁴⁷ *Revue du T. C. F.*, 15 novembre 1898, page 413. Le contexte suggère que le fait date d'un mois ou plus.

⁶⁴⁸ En 1893, le préfet de police n'utilise encore que la périphrase « véhicules à moteur mécanique autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées ». Cette périphrase aura la vie dure : on la retrouvera encore en 1912 dans le *Projet de règlement sur le Code de la Route*.

⁶⁴⁹ Dans le *Projet de règlement sur le Code de la Route*. La « Commission créée par décret du 1er juin 1909 pour préparer le projet de Code de la route » comprenait nombre de représentants des associations qui ne semblent pas s'être formalisés de ce vocabulaire dépassé, ni de l'usage du masculin pour le mot automobile.

⁶⁵⁰ La presse spécialisée utilise très tôt le féminin (comme la revue *La France automobile* en 1896, n° 24, page

Le mot « *automobile* » était récent. Il est attesté 25 ans auparavant sous la forme d'un adjectif appliqué à un véhicule sur rails⁶⁵¹. Comme substantif désignant un véhicule routier, il date de peu avant 1890.

Au début, il désigne dans le langage courant tous les véhicules routiers motorisés, « *motocycles* » compris.

Après le triomphe des « *voitures à moteur à essence* », le substantif « *automobile* » leur sera réservé, les autres étant désignées comme des « *voitures électriques, ou à vapeur* » et plus rarement des « *automobiles électriques, ou à vapeur* ». En 1899, le moteur à essence équipe moins de 50 % des voitures (mais probablement la très grande partie des motocycles).

Aujourd'hui, le mot est complètement lié au moteur à explosion, à telle enseigne que la manie commémorative a célébré les « *100 ans d'automobile française* » en 1984, en mémoire du véhicule de Delamare-Deboutteville de 1884⁶⁵².

On parle de « *motocycles* » au début. « *Motocyclette* » est la marque des « *bicyclettes à pétrole* » des frères Werner – vers 1898 –, passée dans le langage courant pour désigner spécifiquement les motocycles à deux roues. Le « *scooter* » – le mot et la chose – est importé d'Amérique en 1917. « *Cyclomoteur* » apparaîtra en 1943 avec le terme « *véломoteur* » pour désigner officiellement les catégories de deux-roues les moins puissantes, *motocyclette* étant réservé aux machines les plus puissantes.

« *Autobus* » a été formé sur « *omnibus* » (à chevaux) avant 1900. « *Autocar* », emprunté à l'anglais où il signifiait simplement *automobile*, est attesté en France en 1895. « *Car* » est attesté pour désigner un autobus en France en 1900. Mais, « *autocar* » et « *car* » gardent le sens indéterminé d'autobus urbain ou non jusqu'en 1914. La spécialisation d'*autocar* – et de *car* – pour désigner un « *autobus non urbain* » ne s'imposera vraiment qu'après 1920⁶⁵³.

« *Taxi* » est lié à l'usage du compteur kilométrique pour les fiacres, le « *taxamètre* » ou « *taximètre* », imposé vers 1900. Le terme se spécialise rapidement pour désigner les « *fiacres automobiles* ».

« *Poids lourd* », attesté en 1896 (in *La France automobile*), et très probablement emprunté au vocabulaire sportif, désigne une « *automobile de grande taille* », destinée au transport de voyageurs. Il est très vite étendu aux camions automobiles. Le terme « *véhicule industriel* » apparaît lui aussi très tôt, peu après 1900.

Camion est d'origine très ancienne et s'applique aux voitures attelées.

186). Lors de la parution du *Décret*, les revues automobiles considérèrent le masculin comme « *une innovation* ».

Le Chauffeur attribue cette innovation au « *Conseil d'État [qui] n'est pas une autorité en la matière, et Le Chauffeur le lui a bien prouvé en imprimant ledit règlement en rétablissant Automobile au féminin.* » (23 août 1899, page 302-303). Il blâme Ballif d'avoir approuvé le genre masculin au nom du T. C. F., alors que « *L'Automobile-Club, au contraire, a tenu bon pour Une Automobile* ». Enfin, il publie une lettre de l'académicien Jules Claretie, qui se prononce pour le masculin sur le modèle de *Un Omnibus*.

Selon M. Flonneau, thèse, « *L'Académie française ne trancha le genre du nom qu'en 1904.* » (sans référence).

Mais, l'Administration en tenait encore pour le masculin en 1912, comme on l'a noté ci-dessus.

⁶⁵¹ « *Rien de si ingénieux, de si facile à conduire que la voiture automobile à air comprimé que l'on voit fonctionner sur le tramway de l'Arc de Triomphe à Neuilly.* *Journal des Débats*, 30 mars 1876 » in Littré, Suppl.

On a vu que le terme « *voiture automobile* » pour un véhicule routier est attesté au moins en 1887.

En fait, l'adjectif « *automobile* » est attesté dès 1861 pour qualifier une vanne de barrage se régulant seule grâce à un système de contrepoids. Il a dû prendre le sens de « *locomoteur* » vers la fin des années 1860.

⁶⁵² Cette Commémoration aux nombreuses manifestations culmina au Salon de l'auto de 1984.

⁶⁵³ Voir le chapitre 6, IV-2.

LE DECRET PORTANT REGLEMENT POUR LA CIRCULATION DES AUTOMOBILES DU 10 MARS 1899.

Le *Décret* ne peut se lire seul, sans la *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Commentaire du règlement du 10 mars sur la circulation des automobiles*⁶⁵⁴, du 10 avril 1899. En effet, le *Commentaire* ne fait pas que gloser le *Décret*, il en développe⁶⁵⁵, sur un mode quasi réglementaire, les innovations : le « *certificat de conformité* », le « *certificat de capacité* » et la réglementation des « *automobiles qui doivent remorquer d'autres véhicules* ».

L'exposé des motifs du nouveau décret ne se trouve que *in fine* de la *Circulaire*. En écho à l'auteur de la circulaire sur les locomotives routières de 1866⁶⁵⁶, l'administration est exhortée à ne pas entraver le développement de cette industrie nouvelle.

« *Le règlement que je viens de commenter donne aux ingénieurs des mines des pouvoirs considérables, non seulement d'appréciation, mais même de décision. Dans l'exercice de ces nouvelles fonctions, ils devront s'efforcer de concilier les légitimes exigences de la sécurité publique avec les équitables convenances d'une industrie hautement intéressante et qui mérite d'autant plus d'être encouragée qu'elle n'est encore qu'à ses débuts. Comme l'indique l'esprit du décret du 10 mars 1899, on ne doit entraver sa liberté que lorsqu'il devient nécessaire de la sacrifier à des intérêts plus généraux ou d'un ordre supérieur.* »

L'objet du décret est exposé ainsi dans la circulaire :

« *Le décret du 10 mars 1899 ne modifie en rien, en ce qui concerne la circulation des voitures automobiles, les règlements relatifs à la circulation et au stationnement d'un véhicule [...] non plus que ceux relatifs à l'emploi de la vapeur d'eau ou de tout autre source d'énergie. [...] [Je n'examinerai] dans la présente circulaire que les dispositions nouvelles, spéciales et additives résultant du décret du 10 mars.*

Il y a lieu de considérer successivement avec ce décret :

1° Les prescriptions applicables à tous les véhicules [automobiles] sans distinction en ce qui concerne les conditions générales de sûreté auxquels ils doivent satisfaire pour les appareils moteurs, les organes de transmission, de freinage et de conduite (Art. 2 à 7 et Art. 17) ;

2° Les certificats de capacité pour la conduite de ces véhicules (Art. 11, 12 et 32) ;

3° Les autorisations pour la mise en circulation des véhicules qui doivent remorquer d'autres véhicules (Art. 17 à 28). »

L'ensemble de ces deux textes marque un progrès certain, tout en se situant dans la ligne de l'*Ordonnance du préfet de police* du 14 août 1893, dont on a vu qu'elle avait eu l'approbation du ministre des travaux publics par lettre du 9 mai 1893.

Le premier principe posé est la maintien de *Loi sur la police du roulage* du 30 mai 1851

⁶⁵⁴ *PTQ* 1899, pages 239-247. Plusieurs auteurs ont ironisé sur la sécheresse et le vague de certains articles du décret sans s'être aperçu que la *Circulaire de Commentaire* donnait des détails abondants et précis.

⁶⁵⁵ Dans le recueil Potiquet, les 17 lignes du décret concernant le *certificat de conformité* font l'objet de 120 lignes de commentaire dans la *Circulaire*. De même, pour l'examen du *certificat de capacité*, aux 5 lignes du décret correspondent 56 lignes dans la *Circulaire*.

⁶⁵⁶ Voir ce texte ci-dessus. Ce genre de déclaration se retrouve dans les propos de tous les députés et sénateurs – de tous, sans exception – qui interviendront en 1901-1902 sur la proposition de *Loi* sur le « *délit de fuite* », même chez ceux qui représentent pourtant un courant nettement hostile aux excès de l'automobile.

comme base des règlements relatifs à la circulation.

« Art. 29. *Indépendamment des prescriptions du présent règlement, les automobiles demeureront soumises aux dispositions des règlements sur la police du roulage.* »

Or, on a vu que les deux seules dispositions consistantes de cette loi sont :

- la liberté de circulation pour tous les véhicules,
- le renvoi, pour les détails, à des textes réglementaires, décrets ou arrêtés.

Cette pratique, de réglementer l'automobile et la circulation par décret et non par voie législative, va perdurer en France jusqu'à l'*Ordonnance portant Code de la route* du 15 décembre 1958. Elle permettra une évolution continue de la réglementation, en évitant des situations de blocage comme celle connue par la Grande-Bretagne à propos du *Motor Car Act* de 1903⁶⁵⁷, resté pratiquement inchangé jusqu'en 1930, les gouvernements successifs ayant reculé devant le renouvellement des polémiques qu'avait suscité sa discussion au Parlement.

Les éléments techniques du décret (Art. 2 à 6), particulièrement laconiques, regroupés sous le titre « *Mesures de sûreté* », prescrivent ⁶⁵⁸ :

- l'étanchéité des réservoirs et pièces contenant les carburants (Art. 2),
- des moteurs ni dangereux, ni malodorants, ni effrayants pour les chevaux (Art. 3),
- des organes de manœuvre groupés commodément et des appareils indicateurs placés bien en vue sur un tableau de bord éclairé (Art. 4),
- une direction précise et une marche arrière à partir d'un poids à vide de 250 kg (Art. 5),
- deux systèmes de freinage, dont un empêchant de repartir en arrière (Art. 6).

Seuls les systèmes de freinage font l'objet d'un commentaire étoffé (une page) dans la circulaire, sur la façon de contrôler leur efficacité, car ils sont le principal organe de sécurité.

« *Les vérifications relatives à l'article 6 devront être conduites avec la prudence nécessaire pour éviter les accidents et les avaries inutiles. En même temps, la perfection des moyens de freinage étant d'une utilité essentielle pour la sécurité publique, il faut que ces vérifications soient entièrement démonstratives.* ⁶⁵⁹ »

⁶⁵⁷ Voir ci-dessus. Rappelons que le *Motor Car Act* n'avait été établi que pour trois ans, compromis nécessaire pour apaiser les polémiques, et qu'il avait dû passer sous silence nombre de questions, comme l'institution d'un examen préalable au permis de conduire.

⁶⁵⁸ *PTQ 1899*, pages 167-168. « Art. 2. *Les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques destinés à contenir des produits explosifs ou inflammables seront construits de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie.*

Art. 3. Les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux ni répandre d'odeurs incommodes.

Art. 4. Les organes de manœuvre seront groupés de façon que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route. Rien ne masquera la vue du conducteur vers l'avant, et les appareils indicateurs qu'il doit consulter seront placés bien en vue et éclairés la nuit.

Art. 5. Le véhicule devra être disposé de manière à obéir sûrement à l'appareil de direction et à tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon. Les organes de commande de la direction offriront toutes les garanties de solidité désirables. Les automobiles dont le poids à vide excède 250 kg seront munis de dispositifs permettant la marche arrière.

Art. 6. Le véhicule devra être pourvu de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment efficaces, dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action motrice du moteur ou de la maîtriser. L'un au moins de ces systèmes agira directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci et sera capable de caler instantanément les roues. L'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permettra d'arrêter toute dérive en arrière. Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur à boggie, l'un des systèmes de freinage à la disposition du mécanicien devra pouvoir agir sur les roues arrière du véhicule. »

⁶⁵⁹ *PTQ 1899*, pages 241-242. Suit environ une page de texte sur la façon de procéder à des « *essais progressifs* », que nous ne résumerons pas ici.

Sur le plan administratif, il ne subsiste que deux opérations :

- le « *procès-verbal de constatation que le véhicule satisfait aux conditions techniques du décret* » éventuellement accompagné d'un « *certificat de conformité* » ;
- la « *déclaration* » de propriété du véhicule qui remplace l'autorisation de circuler.

La nouveauté majeure est la validité de ces deux documents sur l'ensemble du territoire :

« Art. 10. *La déclaration faite dans un département suffira pour toute la France.* »

L'autorisation de circuler des *locomotives routières* liée aux itinéraires envisagés, déjà supprimée par l'arrêté du préfet de police de 1893 pour les véhicules ayant moins de 4 000 kg de charge par essieu, n'existe plus, sauf pour les « *automobiles remorquant d'autres véhicules* » (Section II). En théorie, tout camion, quel que soit sa charge par essieu, est autorisé à emprunter n'importe quel itinéraire. En pratique, il n'existe pas de camions lourds, la faible puissance des moteurs d'alors ne le permettant pas.

Le « *Procès-verbal*⁶⁶⁰ *de constatation que le véhicule satisfait aux conditions des articles 2 à 6 du décret* » est délivré après un examen favorable du véhicule par le service des mines.

Il prévoit déjà une constatation unique « *par type de véhicule* » à la demande du constructeur. Dans ce cas, c'est lui qui délivre « *à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée est entièrement en conformité du type.* » D'où le nom usuel de « *certificat de conformité* »⁶⁶¹.

La « *déclaration* [du propriétaire du véhicule] *sera accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé en vertu de l'article 7* ». Elle fait l'objet de la délivrance d'un « *récépissé de déclaration* », bientôt baptisé « *carte grise* » du fait de sa couleur.

Le contrôle annuel du véhicule par l'administration prévu en 1866 reste supprimé, mais le « *livret d'entretien* » exigé par le préfet de police en 1893 en contrepartie de cette suppression, ne figure plus parmi les pièces à présenter (Art. 12).

L'obtention d'un « *certificat de capacité* » instauré en 1893 dans le ressort de la préfecture de police devient nécessaire partout en France. Il est « *délivré par le préfet du département de sa résidence sur l'avis favorable du service des mines* » (Art. 11).

On trouvera en *Annexe B, Illustration 108*, la reproduction du « *récépissé de déclaration* » et du « *certificat de capacité* » selon les modèles définis en 1899.

⁶⁶⁰ *Ibidem*, page 242. Il se compose d'une notice établie par le service des mines à partir de la notice présentée par le demandeur, suivie de la formule « *Il résulte des constatations effectuées le..... (ici la date des essais), sur le véhicule n°..... du type (ici l'indication du type) décrit par la note ci-dessus, que ce type satisfait aux articles 2, 3, 4, 5 et 6 du décret du 10 mars 1899.* » Cette formule est simplifiée pour un véhicule unique présenté par son propriétaire. La délivrance de ces attestations est dûment enregistrée par le service des mines.

⁶⁶¹ « Art. 7. *La constatation que les voitures automobiles satisfont aux diverses prescriptions ci-dessus sera faite par le service des mines, sur la demande du constructeur ou du propriétaire. Pour les voitures construites en France, le fabricant devra demander la vérification de tous les types d'automobiles qu'il a établis ou établira. Pour les voitures de provenance étrangère, l'examen sera fait avant la mise en service en France, sur le point du territoire désigné par le propriétaire de la voiture.*

Lorsque le fonctionnaire des mines délégué à cet effet aura constaté que la voiture présentée satisfait aux prescriptions réglementaires, il dressera de ses opérations un procès-verbal dont une expédition sera remise soit au constructeur, soit au propriétaire, selon le cas.

Le constructeur aura la faculté de livrer au public un nombre quelconque de voitures suivant chacun des types qui auront été reconnus conformes au règlement. Il donnera à chacune d'elles un numéro d'ordre dans la série à laquelle elle appartient et il devra remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée est entièrement en conformité du type. [...] »

Le détail des conditions d'obtention du certificat de capacité est explicité dans la *Circulaire* du 10 avril 1899. En pratique, la délivrance du certificat (par le préfet) et « *l'avis favorable du service des mines* » sont regroupés.

« Les candidats [...] devront subir [...] un examen pratique afin de faire la preuve qu'ils possèdent la capacité nécessaire. »

Cette preuve consistera essentiellement, de la part du candidat, à manœuvrer un véhicule à moteur mécanique de la nature de celui qu'il se propose de conduire, en présence et sous la direction de l'examineur. L'examineur aura à apprécier, notamment, la prudence, le sang-froid et la présence d'esprit du candidat, la justesse de son coup d'œil, la sûreté de sa direction, son habileté à varier selon les besoins la vitesse du véhicule, la promptitude avec laquelle il met en œuvre, lorsqu'il y a lieu, les moyens de freinage et d'arrêt, et le sentiment qu'il a des nécessités de la circulation sur la voie publique. [...]

L'examineur prendra place avec le candidat sur la voiture et lui fera effectuer à diverses vitesses un parcours avec virages, arrêts, application des moyens de freinage, etc., de manière à reconnaître à quel degré il possède cette expérience et ces qualités. De plus il posera aux candidats des questions sur le rôle et l'emploi des divers leviers, pédales et manettes, sur les opérations préparatoires à la mise en marche du véhicule, sur les moyens de remédier, en cours de route, aux plus simples des incidents qui peuvent faire rester le véhicule en panne.

Il ne saurait être question ici d'examens théoriques ; mais il est nécessaire [...] d'interroger le candidat pour s'assurer des connaissances pratiques qu'il possède.

Cela est très important pour la conduite des véhicules munis de moteurs à vapeur d'eau. La conduite d'une pareille machine exige des connaissances spéciales et une attention toute particulière.⁶⁶² »

La circulaire poursuit avec le détail des connaissances exigées pour la conduite des véhicules à moteur à vapeur, dont elle distingue même plusieurs catégories. Elle prescrit alors « *de spécifier la nature de la source d'énergie des véhicules que le candidat est reconnu apte à conduire, et souvent même de limiter plus étroitement encore, par la désignation d'un système déterminé de véhicules, la portée du certificat, le candidat restant libre de faire étendre les dispositions de son certificat en se faisant examiner pour la conduite de véhicules divers.*⁶⁶³ »

Pour les *motocycles* (comprenant les *motocyclettes*, *tricycles*, etc.) dont le nombre va rester supérieur à celui des automobiles jusqu'en 1906, la procédure est simplifiée. « *Un certificat de capacité spécial sera institué pour les conducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kg.*⁶⁶⁴ » (Art. 11). La circulaire prescrit dans ce cas que « *l'examineur se bornera à faire évoluer devant lui le candidat monté sur un motocycle et à apprécier s'il possède à un degré convenable l'expérience et les qualités que je viens de définir [pour les automobiles vraies].* » Le candidat n'est pas soumis à l'interrogation sur « *ses connaissances pratiques* » comme les conducteurs des *automobiles*.

Il n'y a pas de limite d'âge minimum ce qui est une différence fondamentale par rapport à l'*Ordonnance* du préfet de police de 1893. Cette disposition n'est pas justifiée dans les textes, mais il semble que l'on ait jugé que l'examen du certificat de capacité suffisait pour écarter les

⁶⁶² *Ibidem*, pages 240-241.

⁶⁶³ *Ibidem*, page 241.

⁶⁶⁴ La définition fiscale du motocycle ne se réfère pas au poids, mais au fait que l'utilisateur est assis sur une selle. Elle diffère donc de celle qui est utilisée par le *Décret* de 1899, uniquement basée sur le poids.

candidats inaptes du fait de leur trop jeune âge.

En ce qui concerne les règles de « *Conduite et circulation* », le décret (Art. 29), comme la circulaire, renvoie aux règlements de la Police du roulage. Il ajoute quelques dispositions particulières sur les avertisseurs (Art. 15), l'éclairage (Art. 15 et 23), l'arrêt (Art. 16) et le stationnement des *trains de véhicules* (Art. 26). La plupart reprennent les dispositions de l'*Ordonnance* du préfet de police de 1893, avec quelques modifications de détail :

- 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* »⁶⁶⁵,
- la réduction à un seul des deux feux imposés en 1893⁶⁶⁶. Il n'est toujours pas prévu de feu à l'arrière, sauf pour les « *trains de véhicules* » (Art. 23). Cette obligation n'interviendra qu'avec la circulaire modificative du 17 septembre 1919.

Les vitesses autorisées augmentent, 20 km/h en agglomération et 30 km/h en rase-campagne contre 12 et 20 km/h dans l'arrêté de 1893, et l'exposé des règles est considérablement simplifié par rapport à l'*Ordonnance* de 1893⁶⁶⁷ :

« Art. 14. *Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.*

La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés.

En aucun cas, la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations sauf exceptions prévues à l'article 31 [qui traite des courses]. »

Il n'y a pas d'« obligation de rouler à droite ». En effet, on se réfère au décret sur la police du roulage du 10 août 1852, qui ne prescrit que de « *se ranger à droite* ». C'est un retour en arrière par rapport à l'*Ordonnance* de 1893.

La « *Section II. Automobiles remorquant d'autres véhicules* » (Art. 17 à 28) correspond à une possibilité exclue par l'*Ordonnance* du préfet de police de 1893 (Art. 29) qui interdisait le remorquage. Elle reprend, presque à l'identique, les textes sur les *locomotives routières*. C'est que celles-ci connaissaient depuis peu un renouveau sous l'influence des besoins militaires. Par exemple le « *train Scotte* » qui fut exploité en omnibus urbain à Saint-Maur-des-Fossés (Seine) et fut aussi expérimenté sur routes dans la Meuse, ou le « *train Renard* »⁶⁶⁸. À côté des

⁶⁶⁵ « 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*.

⁶⁶⁶ « Art. 15. [...] *Tout automobile sera muni à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert.* » Une réglementation ultérieure imposera deux phares pour les véhicules les plus rapides. Mais, les prototypes de 2 CV Citroën de 1938-1939 seront encore réalisés avec un seul phare, sous l'empire de cette réglementation vieille de 40 ans

⁶⁶⁷ Seul complément à l'article 14 sur la vitesse, l'article 13 précisait que « *Le conducteur devra vérifier fréquemment par l'usage le bon état de fonctionnement des deux systèmes de freinage.* »

⁶⁶⁸ Ces matériels intéressaient les militaires pour desservir les habitants des départements de frontière où ils refusaient de laisser établir des lignes de chemins de fer éventuellement utilisables par un envahisseur. Voir Ch. Kuss, *Voitures automobiles pour transports en commun, Note sur les expériences faites dans la Meuse* (le Train Scotte), mémoire n°69, in *Annales des ponts et chaussées*, 1896, vol 2, pages 732-749 ; et A. Debauve, *Le train*

tracteurs classiques à vapeur, on voit apparaître des tracteurs à moteur à explosion⁶⁶⁹ (*Annexe B, Illustration 164*).

La vitesse des trains reste limitée à 20 km à l'heure en rase campagne et 10 km à l'heure en agglomération.

Diverses prescriptions anciennes sont maintenues, comme le feu rouge à l'arrière, la présence sur chaque véhicule du train d'un « *conducteur spécial* » chargé d'actionner les freins spéciaux des remorques.

Surtout, on maintient l'autorisation à demander au préfet de chaque département traversé⁶⁷⁰. Seules les remorques de moins de 200 kg en charge en sont dispensées (Art. 28).

Cette réglementation persistera jusqu'au *Code de la route* de 1921. Les Archives de Paris⁶⁷¹ conservent une petite centaine de tels dossiers « *d'autorisation pour des automobiles remorquant d'autres véhicules* » dans le département de la Seine pour 1919 et 1920.

Le décret maintient le double système de sanctions administratives, pour le retrait du certificat de capacité, et pénales pour les autres sanctions, qui avait été mis en place par l'*Ordonnance* du préfet de police de 1893.

« Art. 32. *Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.*

Art. 33. *Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et déférés aux tribunaux compétents, conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur ou à intervenir. »*

Le « *retrait du certificat de capacité* » reste donc un acte purement administratif. Il fera l'objet d'une *proposition de loi* en 1908, qui faillit aboutir à la réservation aux instances judiciaires du *retrait du permis de conduire* (on parle déjà officiellement de « *permis de conduire* »). On verra ci-après le détail de cette affaire. Le *retrait* persistera dans le *Code de la route* de 1921 et donnera lieu à des contestations périodiques, notamment dans les années 1950-1960, et au lent établissement d'un compromis, sous la forme d'un double contrôle administratif et judiciaire finalement établi par l'*Ordonnance* de 1958 sur le *Code de la route*.

Le commentaire précise⁶⁷² que les services des mines restent compétents pour verbaliser pour « *les règles sur les appareils à vapeur* » et ceux de la voirie pour « *les dispositions des règlements sur la police du roulage* », mais que :

automobile du colonel Renard, mémoire n°41, in *Annales P. C.*, 1903, vol 2-2, pages 129 e. s.

Charles Renard († 1908), colonel du génie, est l'auteur de nombreux projets dans les domaines de la locomotion et de l'aviation.

⁶⁶⁹ Un train routier est présenté par Brillié en 1903. Voir *Le Technologiste-Le Chauffeur*, 1903, pages 8-9.

⁶⁷⁰ « Art. 21. *Nul ne pourra faire circuler dans un département des automobiles remorquant d'autres véhicules, sans une autorisation délivrée par le préfet de ce département, après avis soit de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, soit de l'agent voyer en chef, ou de ces deux chefs de service, suivant la nature des routes et des chemins empruntés.*

La demande devra indiquer :

1° *Les routes et chemins que le pétitionnaire a l'intention de suivre ;*

2° *Le poids de l'automobile, celui de chacun des véhicules chargés, et la charge maximum par essieu ;*

3° *La composition habituelle des trains et leur longueur totale.*

Art. 22. *L'autorisation déterminera les conditions particulières de sécurité auquel le permissionnaire sera soumis indépendamment des prescriptions générales du présent règlement. »*

⁶⁷¹ ADP, cote D8S2. Il s'agit essentiellement de camions avec remorque.

⁶⁷² *PTQ 1899*, page 246.

« le nouveau règlement ne donne pas à ces fonctionnaires et agents le pouvoir de verbaliser pour les mesures nouvelles qu'il édicte. En attendant les lois à intervenir à cet égard (Art. 33), les contraventions à ces dispositions du règlement du 10 mars 1899 seront constatées par les officiers de police judiciaire, maires, commissaires de police, etc. ».

Le système de constatation des contraventions était donc compliqué, puisque les agents des divers services de voirie (nationale, départementale et communale) restent compétents pour le constat de certaines infractions concernant directement la conduite parce qu'elles relevaient déjà de la police du roulage. Par contre, seuls les gendarmes et les maires (ou leurs délégués) avaient le pouvoir de constater les infractions dans les deux cas.

Le traitement des contraventions relevait de la compétence de tribunaux différents :

- selon le type d'infractions, judiciaires en principe, mais avec des exceptions en cas de contraventions à la police du roulage,
- selon le type de voies, administratifs pour les routes nationales, départementales et vicinales de grande communication, et judiciaire pour les autres voies.

Ce système durera jusqu'en 1926⁶⁷³. En pratique, il ne semble pas avoir posé de réels problèmes ; ceux-ci allaient être d'un autre ordre et concerner le constat des infractions.

Le décret lui-même ne dit mot sur la pérennité des réglementations préfectorales ou municipales antérieures. Mais la circulaire aux préfets est fort explicite : elle leur fait savoir que tous ces textes, les leurs propres et ceux des maires, soumis au contrôle préfectoral, sont désormais caducs.

« 17. Dans quelques départements et villes, des règlements sur la circulation des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées, ont été édictées par l'autorité préfectorale ou municipale. Ces réglementations locales disparaissent de plano devant le réglementation d'administration publique du 10 mars 1899 en tout ce que celui-ci règle aujourd'hui⁶⁷⁴. »

Il y avait là une ambiguïté, car le décret ne précisait pas que de tels textes ne pouvaient plus être pris à nouveau, notamment par les municipalités. Ce fut une des questions auxquelles il fallut répondre rapidement.

⁶⁷³ Un Décret du 28 décembre 1926 unifie le système de compétence des tribunaux en matière d'infractions aux règles concernant les véhicules et la conduite, mais aussi en matière de conservation de la voirie.

⁶⁷⁴ PTQ 1899, page 246.

II La circulation automobile jusqu'en 1914.

L'automobilisme n'est qu'une manifestation de cette grande évolution, de cette expansion incoercible du machinisme. Comment penser que les avantages qu'il procure, si adéquats à toutes les conceptions, à toutes les tendances de la vie moderne, ne soient pas appréciés à leur juste valeur et utilisés chaque jour plus largement ?

Félicien Hennequin, 1905 ⁶⁷⁵

La réglementation de 1899 avait été élaborée pour un parc très hétérogène comprenant, au 1^{er} janvier 1899, 2 500 automobiles (dont quelques très rares utilitaires) et 8 000 motocycles composés de tricycles, quadricycles et motocyclettes.

Cette hétérogénéité était technique mais aussi sociale. Car ce qui différenciat les « *motocycles* » dont certains ont un aspect proche de celui d'une automobile à une ou deux places est que « *le voyageur est assis sur une selle* » au lieu d'un siège⁶⁷⁶. Mais surtout le motocycle était un véhicule beaucoup moins cher qu'une automobile⁶⁷⁷.

Six ans après, au 1^{er} janvier 1905, on comptait 25 000 automobiles (dont toujours peu de taxis et d'utilitaires) et 31 000 motocycles.

Au 1^{er} janvier 1914, le parc dépasse 140 000 véhicules automobiles, dont une quinzaine de milliers de taxis, deux milliers de camions lourds, 4 000 camionnettes, et trois milliers d'autobus et autocars, ainsi que 40 000 motocycles (dont 28 000 motocyclettes).

On conçoit donc que la révision du *Décret* du 10 mars 1899 ne pouvait se faire sereinement dans un contexte technique et social aussi rapidement évolutif.

C'est pourquoi il nous a paru important de traiter en profondeur de l'évolution du « parc automobile », dont la présentation est trop souvent limitée aux seules statistiques fiscales des véhicules particuliers.

Par contre, la circulation attelée avait très peu évolué, et le parc de bicyclette avait triplé entre 1900 et 1914. Nous mettrons donc en parallèle les éléments concernant l'automobile et

⁶⁷⁵ Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, 1905, page 102.

⁶⁷⁶ *PTQ 1902, Instruction sur le recensement de la circulation en 1903*, 6 décembre 1902, page 494.

⁶⁷⁷ L'hétérogénéité du parc motorisé est totalement ignorée dans une vision telle que celle de Ewald. En 1899, un tricycle de Dion vaut 1 200 francs, une voiture de 6 chevaux 6 000 francs et une grosse voiture 20 000 à 30 000 francs. Les motocycles (et bientôt les voiturettes) sont accessibles très tôt à la classe moyenne.

ceux de la circulation attelée et du trafic de bicyclettes.

II-1 DIVERSITE ET TEMPORALITES DES « MARCHES » D'AUTOMOBILES.

Les premiers « véhicules à traction mécanique » à vapeur s'adressaient tous aux marchés des transports en commun de voyageurs ou au transport de marchandises, comme les « trains routiers », « diligences à vapeur » et « remorqueurs » de wagons de marchandises jusque vers 1870. L'*Obéissante* d'Amédée Bollée de 1873, avec ses 12 passagers, relevait toujours de ce type, comme le train routier de Cail et Cie autorisé en 1871 entre Paris et Senlis.

Mais, c'était l'immense marché des « voitures particulières » et « voitures publiques » qui était visé. On a vu que la voie suivie était celle de la miniaturisation des machines à vapeur.

Le prototype en fut la victoria à 4 places *La Mancelle* d'Amédée Bollée en 1878, qui fut la première voiture particulière à vapeur effectivement commercialisée⁶⁷⁸.

Elle fut suivie des tricycles et voitures à vapeur de de Dion, Mors, Serpollet, etc. à la fin des années 1880. Rappelons que les associés du comte de Dion, Bouton et Trépardoux, étaient initialement des fabricants de « locomotives miniatures ».

Les voitures électriques⁶⁷⁹ précédèrent aussi celles à moteur à explosion, avec la première voiture de Charles Jeantaud en 1881⁶⁸⁰, mais ne commencent à être commercialisées que vers 1890. C'est sur des voitures électriques que Gaston de Chasseloup-Laubat (sur Jeantaud) et le constructeur belge Camille Jenatzy s'affrontèrent dans la course de vitesse sur 2 km créée le 10 décembre 1898 par *La France automobile* de Paul Meyan. *La Jamais-Contente* de Jenatzy sera la première voiture à dépasser le 100 km/h le 29 avril 1899⁶⁸¹.

Les automobiles à vapeur ou électriques firent concurrence aux automobiles à essence jusque vers 1910. C'est que, outre certaines qualités spécifiques de confort, elles étaient adaptables à la très grande majorité des utilisations de la traction animale. Puis elles ne subsistèrent plus que dans des « niches » dans quelques pays, la France ayant été d'ailleurs une des premières à les abandonner (notamment les véhicules électriques).

Les modèles d'usages de la circulation attelée.

En effet, certaines contraintes de la circulation attelée étaient compatibles avec les véhicules à vapeur et électriques. Le moteur à explosion les supprimait, mais les demandes correspondantes n'existaient pas auparavant : il fallut attendre qu'elle se créent.

⁶⁷⁸ On parle de plusieurs centaines d'exemplaires avec la production en Allemagne.

⁶⁷⁹ L'histoire de la voiture électrique a été faite par Gijs Mom, *The electric vehicle, op. cit.*

Voir aussi Anne-Françoise Garçon, *La voiture électrique dans La Nature (1890-1900), Approche micro-historique d'un échec technique*, in *Cahier François Viète n°5*, Université de Nantes, 2003, pages 17-43.

⁶⁸⁰ La batterie est fournie par Camille Faure. Les prototypes suivants de Jeantaud datent de 1887 et 1893. Des recherches se font sur les tramways électriques à la même époque.

Charles Jeantaud (1840-1906) est un fabricant parisien de voitures hippomobiles de luxe. Il construit des voitures électriques avant 1900 puis finira par construire quelques automobiles à essence. Il fut un des piliers du système automobile dans ses débuts, et fut notamment vice-président de l'Association Générale Automobile.

⁶⁸¹ Les automobiles à essence furent surclassées par la Jeantaud dès la première épreuve. Les voitures à vapeur reprirent les records de vitesse : 120 km/h pour Serpollet en 1902, 200 km/h en 1906 en Amérique.

Une des principales contraintes de la voiture à vapeur, le délai de mise en chauffe, était analogue au temps mis pour atteler. Son autonomie n'était pas limitée : il était facile et relativement rapide de refaire le plein d'eau, de même que de trouver du charbon. On pouvait donc faire d'assez longues étapes⁶⁸².

L'autonomie limitée de la voiture électrique⁶⁸³ était compatible avec une des caractéristiques de la circulation attelée, son faible « rayon d'action » : 30 km par jour en moyenne avec un seul animal, le double exceptionnellement avec du repos les jours suivants. Avec un attelage à deux chevaux on peut probablement doubler ces valeurs.

Les voitures particulières attelées étaient donc pratiquement « captives », c'est à dire qu'elles ne pouvaient opérer que dans un rayon d'action limité⁶⁸⁴. C'était très généralement le cas en milieu rural et dans les petites villes, ainsi que dans les minuscules parcs réellement urbains (Paris ne comptait en 1900 que 14 000 voitures particulières sur 1 600 000 en France).

Pour des voyages longs avec sa propre voiture, il fallait faire étape régulièrement, à moins de changer les chevaux à des relais, ce qui était hasardeux (on risquait de ne pas trouver de chevaux frais) et surtout extrêmement coûteux. Ce type d'utilisation représentait (certainement) une part infime des usages des véhicules particuliers vers 1900, les longs voyages se faisant en chemin de fer.

Les « voitures publiques », dont on a vu qu'elles étaient plus nombreuses que celles des voitures particulières à Paris (16 000), étaient de même des flottes captives.

Les voitures attelées de transport en commun urbain formaient aussi des flottes captives. Les rares lignes régionales subsistantes avaient aussi des trajets courts, avec éventuellement un unique relais sur leur parcours.

Pour les véhicules lourds, que le charretier conduit à pied, les trajets journaliers possibles sont plus courts. Le transport de marchandises était donc aussi le fait de flottes captives (livraisons), ou se faisait sur longue distance au rythme d'étapes d'une trentaine de km, sans changer d'attelage⁶⁸⁵.

Les voitures à vapeur ou électriques présentaient des avantages indéniables de confort (absence de vibrations), de silence, d'odeurs, de propreté, et probablement de fiabilité au moins durant une première période⁶⁸⁶.

Mais surtout, leur puissance était plus grande que celle des premiers moteurs à explosion, ce qui est le point le plus important. Il en allait de même pour le couple à bas régime. Ainsi, les premiers concours de poids lourds furent dominés par les camions à vapeur.

Tous ces éléments expliquent que les véhicules électriques et à vapeur résistèrent durant

⁶⁸² L'épique trajet Paris-Lyon de Serpollet et Archdeacon en 1890, jalonné de panes, ne posa par contre aucun problème d'approvisionnement.

⁶⁸³ Jeantaud courut et termina (évidemment très loin des véhicules à essence) le Paris-Bordeaux-Paris de 1895 en rechargeant la batterie tous les 40 km à des relais qu'il avait fait disposer à l'avance.

⁶⁸⁴ On verra que cette affirmation est unanimement répétée à l'époque à propos de la *Loi sur le délit de fuite*.

⁶⁸⁵ Tel était le cas des transports de vin par route vers Paris par exemple avant le chemin de fer. Ce type de trafic devait être très réduit vers 1900, car il était assuré par les chemins de fer.

⁶⁸⁶ De nombreux articles insistent sur ces éléments de confort. Ainsi dans *La Vie automobile*, 1904, page 259 :

« *Les nouvelles voitures de Léon Bollée. Elles sont facilement reconnaissables à l'absence de bruit qui est une de leurs caractéristiques.* »

longtemps. Ils commencèrent par prospérer dans ces marchés de véhicules captifs, avant que les véhicules à moteur à essence soient en mesure de les concurrencer efficacement.

Les cas des flottes de taxis électriques à Londres, aux États-Unis, etc., ou des flottes de livraisons (les Postes à Berlin) sont eux aussi caractéristiques. La concurrence des véhicules électriques, déjà installés sur ces deux marchés, y retarda très probablement de quelques années le développement des véhicules à essence quand l'amélioration des moteurs leur permit d'y faire des offres de matériels adaptés.

Nous ne développerons pas ici cette histoire, commencée en France, mais qui y avorta assez vite alors qu'elle se poursuivit plus longtemps aux États-Unis, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne où le véhicule électrique se maintint même de façon ininterrompue dans des « niches » comme la livraison de lait aux particuliers tôt le matin (l'avantage étant ici l'absence de bruit lors de ces tournées très matinales).

Une dernière différence entre les marchés tient à la routine professionnelle.

Les charretiers, exploitants de fiacres, loueurs de voitures particulières et organisateurs de services régionaux de transport en commun, sont évidemment plus méfiants devant l'innovation qu'un particulier, sportsman ou médecin, peut-être par routine intellectuelle, mais surtout à cause des risques financiers (investissements) et technique (pannes) qu'ils prenaient avec les voitures à essence, quand bien même le compte d'exploitation de ces dernières était devenu plus favorable que celui des voitures attelées. Leur attentisme (qu'un autre essuie les plâtres⁶⁸⁷) est normal chez ces petits entrepreneurs. On y reviendra au *Chapitre 7, I-1*.

Il en allait de même dans les grandes entreprises, comme la Compagnie générale des Omnibus parisiens que le Conseil de Paris dut forcer à créer ses premières lignes d'autobus. Il faut dire que l'échec cuisant des taxis automobiles de la Compagnie Générale des Voitures à Paris en 1899 avait eu de quoi refroidir les investisseurs (voir ci-après).

Les temporalités de la différenciation des marchés des véhicules à moteur à essence.

La mise au point du moteur à explosion à essence à la fin des années 1880, puis son utilisation commerciale en 1891 sur les premières voitures Panhard-et-Levassor, et enfin son succès grandissant à partir de 1895, renversa complètement la problématique technologique.

La puissance de ces moteurs était incomparablement plus faible que celle des voitures à vapeur ou électriques. On repartait donc de véhicules particuliers très légers comme les tricycles de de Dion ou la « motocyclette » et la victoria à 2 places de Daimler, pour aller vers des véhicules de plus en plus puissants.

Mais, c'est une illusion⁶⁸⁸ de penser que les constructeurs des automobiles à moteur à explosion n'avaient en tête que les « voitures de sport » ou même les véhicules particuliers.

Les pionniers Daimler, Panhard-et-Levassor ou de Dion s'appliquèrent dès le début à créer une déclinaison très complète des usages du moteur à explosion, en parallèle avec les divers « marchés » de véhicules attelés.

De Dion et Meyan, dans le « *Programme de l'Automobile-Club* » paru dans le *Figaro* du

⁶⁸⁷ La méfiance des possesseurs de fiacres envers les bandages élastiques puis les pneumatiques, qui fatiguaient moins les chevaux et la voiture, et dont le confort était très apprécié de la clientèle, est un bon exemple antérieur de ce type d'attitude.

⁶⁸⁸ Cette illusion est en partie due à la presse parisienne qui ne s'intéressait guère qu'aux quelques automobiles des grands notables. Mais, l'examen attentif des chronologies dément totalement cette vision simpliste.

2 octobre 1895 prévoient dès le début les usages pour le transport de voyageurs et de marchandises :

« *L'Automobile-Club [...] aidera aussi de ses conseils, de son appui, les municipalités désireuses d'établir des services de voyageurs ou de transport de marchandises* »⁶⁸⁹.

L'absence de véhicules de transport en commun et de transport de marchandise dans ces débuts de l'automobile à moteur à essence résultait tout simplement du manque de puissance des premiers moteurs à essence et non d'une méconnaissance des marchés potentiels.

On trouvera des représentations de ces premiers essais en *Annexe B, Illustrations 62 à 73*.

On date le premier « *tracteur avec remorque* » de 1891 et la première « *camionnette* » de 1892 (tous deux de Panhard-et-Levassor – mais Daimler a créé aussi ses prototypes) ; le premier « *fiacre* » parisien (électrique) roule en 1896. Deux concours de poids lourds sont organisés par l'A. C. F. en 1897 et 1898. Trois concours de fiacres, véhicules de livraison, omnibus et poids lourds, ont lieu lors de l'Exposition de 1900⁶⁹⁰. Les moteurs à essence y sont encore surclassés par leurs concurrents. Mais, nous le verrons, le progrès de la puissance des moteurs à essence est foudroyant, ainsi que celui de leur fiabilité ; l'offre d'autobus, taxis et camions à essence devient vraiment « commerciale » vers 1905-1906.

L'État s'intéressa très tôt aux usages utilitaires⁶⁹¹ et décida de subventionner les « *services réguliers de voitures automobiles* » dès 1897 lors du vote du Budget pour 1898⁶⁹².

Alors que Paris (et la Seine) restent sans réaction, des propositions sont faites en Province immédiatement après cette décision. Des réalisations effectives sont attestées dès 1900.

Dès 1896 un premier projet avait été étudié dans le Loir-et-Cher à la demande du député Bozérian entre Vendôme à Lunay, Montoire et Mondoubleau⁶⁹³. Il sera suivi d'autres en 1898 (Blois-Beaugency et Blois-Chouzy) et en 1899⁶⁹⁴. Ces projets sont étudiés par les services des Ponts et chaussées sous la forme de ceux des tramways sur route (*Annexe B, Illustration 68*).

Dès 1900, une ligne d'autobus est exploitée à Blois dans le Loir-et-Cher : les *Cars Ripers*, entre la gare du faubourg de Vienne et la gare du réseau Paris-Orléans ; on en possède les *Horaires* datés du 15 novembre 1900⁶⁹⁵ (voir *Annexe B, Illustration 69*).

⁶⁸⁹ Citation de l'article de Meyan dans le *Figaro* dans Baudry, *L'automobile*, in *L'Illustration*, *op. cit.*, page 296.

⁶⁹⁰ Voir un historique très complet du développement des poids lourds et des premiers concours dans le *Rapport général sur le 1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route*, à Paris, 18-21 décembre 1912, éditeurs Automobile-Club de France et Touring-Club de France, 297 pages, 1913.

⁶⁹¹ L'apparition du thème dans les débats parlementaires date de 1895, lorsque le député Descubes rejette le déclassement des routes nationales car « *la locomotion automobile [...] pourrait fournir] dans un avenir prochain une meilleure solution à de grands transports à bon marché.* » in Chambre des députés, *Débats 1895*, page 2 755.

⁶⁹² *Loi de finances* du 13 avril 1898, Article 86. Cela concerne les transports de voyageurs et de marchandises.

⁶⁹³ ADLC 2 S 1155.

⁶⁹⁴. ADLC 2 S 1155. Le projet de 1898 va de Blois à Beaugency. Il est suivi en 1899 de deux autres lignes de Blois à Chouzy par Saint-Lubin et Chambon (projet étudié en 1898 et présenté le 25 janvier 1899), et de Oucques à Cloyes. Chaque dossier contient en général un profil en long, des profils en travers et des « *Plans des portions présentant des largeurs trop faibles ou formant des détours brusques* », ainsi qu'un compte prévisionnel. On peut y voir une présentation selon le dossier-type d'un chemin de fer sur route, mais l'examen du profil en long peut se rattacher aux difficultés pour monter les côtes des autocars primitifs de l'époque. D'autres projets sont encore faits dans les premières années 1900.

⁶⁹⁵ ADLC, 2 S 1156.

Le *Rapport n°97 au 1^{er} Congrès international de la route* de 1908 de Lucien Périssé mentionne des lignes datant de 1898 ou 1899 (pages 8-15).

Des projets analogues sont étudiés en Indre-et-Loire dès 1903⁶⁹⁶.

Les autobus des débuts sont de petite taille. Les « omnibus » essayés en Indre-et-Loire en 1903-1904 sont un Desmarais-Morane de 10 places et un De Dion-Bouton de 20 (le projet prévoit 16 places), puis Ariès fut retenu. Voir l'*Annexe B, Illustration 70*.

Le développement de tous les usages des « automobiles » se fit donc entre 1890 et 1914, mais selon des rythmes très différents, au gré de la croissance de la puissance des moteurs⁶⁹⁷ :

- les « *motocycles* » n'exigeant que de très petits moteurs étaient 4 fois plus nombreux que les automobiles en 1898 et ne furent dépassés en nombre par celles-ci qu'en 1906 ;
- mais les « *motocyclettes* » (au sens moderne) n'émergèrent vraiment que vers 1901 ;
- les automobiles à « *usage professionnel* » représentent 14 % du parc dès 1898, leur part crût régulièrement ; à vrai dire la différence n'était pas technique mais fiscale. Celles-ci ne commencent vraiment à concurrencer économiquement les « *voitures hippomobiles professionnelles* » – et pour certaines professions bien spécifiques comme les médecins – qu'à partir de 1905-1906 ;
- les « *fiacres automobiles* » à essence ne prennent leur élan qu'en 1907 ;
- les *autobus* apparaissent dès 1900 en Province, mais la première ligne d'*autobus* parisiens Montmartre-Saint-Germain-des-Prés date de 1906 ; les autobus ont fini de remplacer tous les omnibus à chevaux à Paris en janvier 1913 ;
- les *autocars* sont environ un millier en France en 1914, mais leur capacité atteint déjà plus d'une trentaine de places (avec une remorque) avant la guerre ;
- les camionnettes sont utilisées assez tôt, dès 1900, pour les flottes de livraison des grands magasins et des grandes marques, mais restent cantonnées à ce marché ;
- les camions se développeront plus lentement⁶⁹⁸.

Malgré cette diversité, c'est une image fautive – statique et uniforme – des usagers des « automobiles » qui est la plus souvent présentée, comme celle de François Ewald :

« [...] *même si l'usage de l'automobile ne cesse de se développer, il reste le fait de quelques privilégiés*⁶⁹⁹ ».

L'essor des autocars et des camions sera traité en détail au <i>Chapitre 7, IV-1 à IV-3</i> .

Le trajet dure 15 minutes et des correspondances sont assurées avec les trains en gare de Vienne. Cette réalisation résulte d'un Vœu du Conseil général du 25 août 1899 (*Rapport de l'ingénieur ordinaire*).

⁶⁹⁶ ADIL, S 1875. En 1903, la Société des Transports Automobiles présente un projet de 9 lignes de Tours à La Chartre, Langeais, Luynes, Azay-le-Rideau, Bléré, Loches, Preuilly, Montbazou et Château-Renault. La capacité envisagée est de 16 places et 500 kg de marchandises. Le projet est soutenu par l'Automobile-Club de Touraine. Il échoue malgré divers essais, notamment sur Loches-Preuilly en 1905. La subvention votée par le Conseil général étant inutilisée, un *Rapport* de l'ingénieur en chef propose la dissolution de la société en 1906. Périssé dans son *Rapport n° 97* au 1^{er} Congrès de l'A . I. P. C. R indique que les autobus utilisés étaient des Ariès.

⁶⁹⁷ On peut difficilement parler d'un « *tournant utilitaire* ». C'est l'avancée technique qui commanda l'avancée des usages, et non une prise de conscience progressive des usages potentiels : ceux-ci ont été envisagés très tôt.

⁶⁹⁸ Le *Rapport n° 97* de L. Périssé au 1^{er} Congrès de l'A . I. P. C. R. en 1908 mentionne de l'ordre de 150 véhicules de « *transports industriels* » à pétrole ou à vapeur, pages 16-18.

⁶⁹⁹ François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue. op. cit.* 1982, page 15.

II-2 LE RAPPORT SUR L'ÉVOLUTION AUTOMOBILISTE EN FRANCE DE 1899 À 1905.

Après avoir fait faire « l'état des accidents » par l'enquête de 1903, la *Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles* se devait d'examiner le développement du trafic des automobiles.

Cette question fit l'objet, en 1905, d'un second document fondamental de Félicien Hennequin, le *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*⁷⁰⁰.

Il se présente comme une analyse de l'évolution passée du parc des automobiles et des motocyclettes. Mais, c'est en fait une « *prospectivité de l'industrie automobile* » appuyée, comme toute bonne prospectivité, sur un examen minutieux des évolutions les plus récentes.

Il recèle aussi un important non-dit : la croissance foudroyante des vitesses, qu'il examine par le biais de la croissance de la « *puissance* » des moteurs des automobiles du parc.

Bien avant l'automobile, la vitesse était reconnue comme un facteur notoire d'accident⁷⁰¹. Par exemple, en 1820, l'*Ordonnance du Roi contenant règlement sur les voitures publiques*, du 4 février, porte que :

« *Il leur est expressément interdit [aux cochers et postillons] de conduire les voitures au galop sur les routes, et autrement qu'au petit trot dans les villes ou dans les communes rurales, et au pas dans les rues étroites.*⁷⁰² »

Il tombait donc sous le sens que l'augmentation des vitesses allait être un facteur fondamental dans la survenue et la gravité des accidents. Dans les faits, la prescription du décret de 1899 fixant une vitesse maximum de 30 km/h en rase campagne était en contradiction avec la réalité des automobiles strictement contemporaines qui allaient déjà plus vite, et l'était encore plus avec celle des automobiles futures.

Enfin, l'État se préoccupait aussi depuis 1898 – on l'a vu – du développement des transports en commun de voyageurs et de marchandises par automobiles.

Un « prodigieux développement ».

Inventée vers 1885, l'automobile était restée longtemps un objet extrêmement rare. Or, après cette première période de croissance lente, l'industrie automobile connaissait un « *prodigieux développement* » qu'on pouvait dater de 1900, où elle apparut comme l'événement de l'Exposition Universelle.

Les travaux de la Commission extraparlamentaire se développaient sur un fond de

⁷⁰⁰ Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, Commission extraparlamentaire sur la circulation des automobiles, Paris, Imprimerie nationale, 118 pages, 1905. Un exemplaire est conservé aux archives du Touring-Club de France à la bibliothèque du Trocadéro, cote C308.

Hennequin emploie ici, et le plus souvent ensuite, les termes « *automobiliste* » ou « *de l'automobilisme* » comme synonymes de « *de l'industrie automobile* », ce qui était leur sens le plus anciennement attesté, alors que *Le Grand Larousse encyclopédique* de 1903 les définit ainsi : « *Automobilisme. Terme générique embrassant tout ce qui se rattache aux automobiles, et particulièrement tout ce qui se rattache au sport et au tourisme pratiqués au moyen de ces véhicules.* » Hennequin s'élèvera contre cette liaison entre *automobilisme*, *sport* et *tourisme*.

⁷⁰¹ Voir par exemple, Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle*, NRF Éditions Gallimard, 1994, notamment le chapitre V, *Le chauffard du XIXe siècle*.

⁷⁰² *PTQ 1817-1830*, pages 71-74. Dans l'article 10.

polémique générale sur l'industrialisation. Certains économistes et hommes politiques hostiles à l'industrialisation prédisaient un ralentissement imminent de la croissance du parc automobile. Hennequin cite ainsi⁷⁰³ le plus éminent d'entre eux, Jules Méline⁷⁰⁴ :

« M. Méline, dans son livre publié au mois de mai 1905 et qui porte comme titre "*Le Retour à la Terre et la Surproduction industrielle*", parle au chapitre IV § 3 de l'industrie automobile et de "son prodigieux développement". Il admire son mouvement ascendant, qui, dit-il, est "un des plus curieux phénomènes économiques de ces dernières années". Mais il ajoute "Si florissante que soit cette industrie, ce serait une grande illusion de croire qu'elle va continuer sa marche ascendante. La clientèle des automobiles est servie pour quelques années et il est évident que la période de grande fabrication ne tardera pas à être close". »

L'introduction du *Rapport*, en trois phrases, est étonnamment lapidaire :

« Le moment paraît venu de jeter un coup d'œil en arrière sur l'évolution de l'automobilisme en France, et de suivre les diverses étapes parcourues depuis 1899 jusqu'en 1905 par l'industrie nouvelle, en ce qui concerne la mise en circulation dans la métropole des véhicules à traction mécanique affectés au transport de personnes.

Nous puiserons les renseignements qui vont suivre dans les rôles primitifs de la contribution sur les voitures automobiles.

La première partie de ce *Rapport* sera consacrée aux résultats généraux ; dans la seconde, nous étudierons la répartition géographique des automobiles et leur développement dans les départements au cours des sept dernières années⁷⁰⁵. »

En fait, le *Rapport* traite de bien d'autres sujets que d'une simple statistique du parc automobile. Le décodage auquel il faut se livrer est néanmoins aisé.

Au début de la 1^{ère} partie, Hennequin donne brièvement le nombre des automobiles imposées recensées de 1899 à 1905, puis enchaîne sur une « introduction secondaire » :

« Ainsi, pour la période considérée de sept années nous trouvons au point de départ 1 672 unités, et au point d'arrivée, 21 524, soit une différence de plus de 20 852 voitures !

Si l'on tient compte des innombrables obstacles qui entravent presque toujours le développement de la plupart des inventions, [...] on devra reconnaître que le résultat obtenu dans le très court espace de sept années est tout simplement prodigieux.

Pour qui serait tenté de trouver excessive cette appréciation, nous rappellerons qu'une aussi rapide conquête n'a pas de précédent dans l'histoire industrielle de notre pays et nous prendrons la liberté de citer brièvement deux exemples bien connus et

⁷⁰³ *Ibidem*, page 94. La phrase soulignée est en gras dans le *Rapport*, mais pas chez Méline, qui prédit en fait le ralentissement des deux industries de l'automobile et de l'électricité. Sa formule du « retour à la terre » lancée en 1905 avait fait grand bruit. *Le Retour à la Terre et la Surproduction industrielle*, Hachette, 320 pages, 1905, est disponible *in extenso* sur le site Internet de la BNF, pages citées 82 et 83.

⁷⁰⁴ Félix Jules Méline (1838-1925) venait d'être président du conseil et ministre de l'agriculture du 29/4/1896 au 15/6/1898. Antidreyfusard, représentant éminent de la droite républicaine dite « progressiste », ou « opportuniste » par ses adversaires, il avait été son candidat à l'élection à la présidence de la République en 1899. Il fut battu par Émile Loubet, candidat des radicaux et socialistes au pouvoir à partir des élections de 1898.

Chef de file des *agrariens* depuis un premier passage à l'Agriculture en 1883-1885, il était aussi le représentant des industries classiques comme le tissage (il était député des Vosges depuis 1872), et le promoteur inlassable d'un retour au protectionnisme couronné par la *Loi sur le tarif douanier* du 11 janvier 1892. L'industrie automobile française naissante, fortement exportatrice, était (à l'époque) anti-protectionniste.

⁷⁰⁵ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, *op. cit.*, page 1.

*empruntés à l'histoire des transports.*⁷⁰⁶ »

Puis, il fait un bref historique de la navigation à vapeur et consacre presque deux pages au chemin de fer, où l'essentiel de son propos concerne l'augmentation des vitesses de ces moyens de transport et leur acceptation par le public :

*« L'accoutumance à la rapidité des transports ne s'est faite que lentement, malgré ses immenses avantages, et on a peine à le concevoir, tant le public, enhardi et conscient du prix du temps, est aujourd'hui converti à l'idée de vitesse qu'il réclame toujours plus grande. »*⁷⁰⁷

Il termine cette apologie de la vitesse en citant l'inévitable de Dion qui voit dans la concurrence de l'automobile la cause des progrès les plus récents du chemin de fer⁷⁰⁸.

Chemin faisant, Hennequin regrette de ne pas pouvoir traiter de tous les aspects de « l'évolution automobiliste » en rappelant l'objet officiel du *Rapport* : les statistiques du parc.

« C'est donc à juste titre, que nous appliquons le qualificatif de prodigieux aux progrès de l'automobilisme réalisés en France, dans le court espace de sept années, progrès résidant dans l'accroissement non pas seulement du nombre de véhicules en circulation, mais encore de la vitesse réalisable, et aussi dans le remarquable perfectionnement des organes, de la solidité, de l'équilibre et de l'élégance du véhicule. »

*Si intéressant que serait l'exposé des améliorations successives apportées aux voitures automobiles et accomplies pour ainsi dire chaque jour depuis 1898, il nous est interdit de le tenter ici, par le motif que l'objet de cette étude doit être autant que possible limitée à la statistique de ces véhicules, considérée seulement au point de vue de leur nombre et de leur répartition sur le territoire. »*⁷⁰⁹

Cette dernière phrase est évidemment une dénégation : Hennequin ne se privera nullement de traiter de la vitesse de façon détournée, en s'intéressant aux puissances des moteurs, et en discourant sur son acceptation.

Le dernier élément fondamental du *Rapport* est un exposé lumineux de la « prospective industrielle et économique » de l'automobile, qui fera l'objet principal de son copieux chapitre de *Conclusion*. Hennequin l'annonce dans une comparaison avec les États-Unis :

« On a dit que d'après un recensement des automobiles effectué en 1905, les États-Unis qui ne possédaient il y a cinq ans que 5 000 de ces véhicules, en auraient actuellement 75 000 ! »

*Cet énorme accroissement de 70 000 automobiles, dans un aussi court espace de temps, semblerait mériter bien autrement le qualificatif de prodigieux que nous appliquons aux résultats obtenus dans notre pays. »*⁷¹⁰

⁷⁰⁶ *Ibidem*, page 2. L'expression « développement prodigieux » est répétée de nombreuses fois dans le *Rapport*.

⁷⁰⁷ *Ibidem*, page 3.

⁷⁰⁸ *Ibidem*, page 4. « L'apparition des automobiles et les vitesses sans cesse accrues qu'elles ont réalisées, d'abord dans les épreuves de tous genres à titre de démonstration, puis sur route en palier et en rampe, ont dû exercer une forte influence sur les tendances générales à l'accélération des transports. Sans la révolution opérée par l'automobile, on n'aurait peut-être pas obtenu de sitôt certains services ultrarapides de chemin de fer, ni songé à tenter les expériences de vitesse sur rails par traction électrique, comme celles qui ont été faites par l'Allemagne en 1902 et 1903 et qu'a rappelées M. le député de Dion dans son magistral *Rapport* à votre Commission extraparlementaire sur la première question du programme de ses travaux (Moyens à employer pour la limitation de la vitesse maximum en palier des automobiles). » On reviendra sur le *Rapport de Dion*.

⁷⁰⁹ *Ibidem*, page 3. C'est nous qui soulignons.

⁷¹⁰ *Ibidem*, page 4. La comparaison avec les États-Unis, déjà développée à ce niveau, sera reprise pages 102-103.

Pour résumer, le *Rapport sur l'évolution de l'automobilisme de 1899 à 1905* traite, non seulement des parcs d'automobiles et de motocyclettes et de leur répartition géographique, mais aussi de l'évolution des vitesses et des différents aspects de la prospective du marché national et international de l'automobile et des véhicules de transport en commun.

PUISSANCES ET VITESSES EN 1905 : LA COURSE DE COTE DE GAILLON.

S'il avait voulu illustrer l'évolution « *des automobiles et les vitesses sans cesse accrues qu'elles ont réalisées, d'abord dans les épreuves de tous genres à titre de démonstration, puis sur route en palier et en rampe*⁷¹¹ », Félicien Hennequin n'eut pas trouvé mieux que la célèbre course de côte de Gaillon, organisée depuis 1899⁷¹². Voir l'Annexe B, *Illustration 14*.

Plus que les courses sur route, plus que la vitesse en palier⁷¹³ déjà portée à 100 km/h en 1899, la course de côte mettait l'accent sur la croissance de la puissance des moteurs.

Voici comment la revue *Le Chauffeur*⁷¹⁴ présente l'évolution des vitesses de 1899 à 1904.

« *En six ans. – Le record de la vitesse en côte de Gaillon a été battu cette années par Baras et Rigolly, comme cela arrive, du reste, tous les ans.*

Il nous a paru intéressant de rechercher les temps réalisés en course, depuis six ans que l'épreuve de Gaillon est fondée.

En 1899, Vallée grimpe la côte [...] à un peu moins de 20 km à l'heure.

L'année suivante, 1900, la maison Mors [...] couvre le parcours [...] à presque du 42 à l'heure. Comme on le voit le progrès réalisé était sensible.

En 1901, la voiture Napier de Edge, [...] porte le record à une vitesse moyenne de 57 kilomètres à l'heure.

En 1902, Le Blon, sur sa Serpollet, atteint le 100 à l'heure [...]

L'an dernier, Rigolly [...] porte l'allure à 109 à l'heure.

Enfin, le record est actuellement [...] de 124 kilomètres à l'heure.

Ce petit résumé indique, mieux que de longs discours, les progrès réalisés en six ans. »

Le rédacteur anonyme de cet écho partage avec Hennequin, dans un style plus sobre, l'émerveillement devant « *les progrès prodigieux* » de l'automobile. Tous deux, avec les

⁷¹¹ *Ibidem*, page 4 ; phrase déjà citée. C'est nous qui soulignons.

⁷¹² La course de côte de Gaillon dans l'Eure était une des plus connue parmi les épreuves proches de Paris, avec celle de Château-Thierry. Courue sur la côte de Sainte Barbe, c'était une épreuve de type « kilomètre lancé » avec une dénivelée de 88 m sur une portion de route à peu près rectiligne. Le départ avait lieu 600 mètres avant. Outre le record de vitesse pure, elle comportait un grand nombre de classements, par (nombreuses) catégories de véhicules (motocyclettes comprises), par « *rendement à la jante* », etc. Il y avait tellement de catégories, disait-on, que la plupart des concurrents, qui s'inscrivaient dans plusieurs d'entre elles, étaient assurés de remporter un prix...

Le côté « jeux du cirque » n'y manquait pas non plus : deux morts aux essais en 1903.

L'épreuve se courait en octobre, Hennequin n'aurait donc pas connu la vitesse atteinte en 1905, pour illustrer son *Rapport*. Le record sera repoussé à 164 km/h en 1912 et 174 en 1920.

⁷¹³ La vitesse en palier dépend autant de l'aérodynamisme que de la puissance.

Pour mémoire, un mot du « *record de vitesse en palier* » : de 62 km/h en décembre 1898, on avait dépassé 100 km/h le 29 avril 1899 et 175 km/h en décembre 1905. Il se courait sur une base de 2 km lancé, selon un règlement proposé par la revue *La France Automobile* le 10 décembre 1898.

⁷¹⁴ *Écho*, dans *Le Chauffeur*, octobre 1904, n°166, page 436.

concurrents et les milliers de spectateurs de la course, les lecteurs de *L'Auto* qui l'organisait, et le public en général, ne pouvaient que s'interroger sur l'inadéquation de la réglementation de la vitesse, limitées à 30 km/h sur route (20 km/h en ville) depuis 1899.

Plus significatif encore, les vitesses atteintes en côte en 1903 à Gaillon dans les diverses catégories étaient de :

- 109 km/h dans la catégorie « *grosses voitures* »,
- 95 km/h dans la catégorie « *voitures légères* »,
- 90 km/h dans la catégorie « *voiturettes* »,
- 89 km/h dans la catégorie « *motocyclettes* ».

Même en tenant compte d'une « *préparation* » spéciale de ces véhicules pour la course, il n'en restait pas moins que l'évolution du parc était en complète dissonance avec le règlement de 1899 qui limitait les vitesses à 30 km/h.

On comprend bien pourquoi le *Rapport sur l'évolution automobiliste de 1899 à 1905* demandé à Hennequin par la Commission extraparlamentaire ne pouvait pas laisser de côté la question de « *l'évolution des vitesses* » – et des « *puissances des moteurs* » – des véhicules.

L'ESSOR DES « *MOTOCYCLETTES* » ET LE DECLIN DES « *TRICYCLES ET QUADRICYCLES* ».

Hennequin donne aussi des éléments concernant les « *motocyclettes* ».

Or, les statistiques fiscales de l'époque donnent des chiffres de « *motocycles* » environ 30 % supérieurs à ceux de Hennequin⁷¹⁵. En fait, les données fiscales concernent l'ensemble des « *motocycles* », composés des vraies « *motocyclettes* » et des « *tricycles et quadricycles* ».

Pourquoi Hennequin n'a-t-il pas plutôt pris en compte les statistiques des « *tricycles et quadricycles* », qu'il connaissait forcément ?

La réponse semble résider dans le fait que la production de tricycles et quadricycles paraît être passée de mode dans les années 1902-1904, au profit des motocyclettes.

Le changement s'amorce en 1901. Un article très significatif note en décembre 1901 :

« *Je crois que l'année qui se termine marquera définitivement l'avènement de la bicyclette à moteur. Certes, il en existe différents modèles déjà depuis quelques années, [...] mais il semble que le grand public ne s'intéressait pas sérieusement, jusqu'à ce jour, à la question. On ne peut pas nier que la moto-bicyclette (sic) est appelée [...] à prendre rang entre la bicyclette à pédale et l'automobile.*

« *Mais, objecte-t-on, il existe déjà, ce véhicule intermédiaire, c'est le motorcycle, et voyez ce qu'il est devenu. On n'en vend plus ; on n'en fabrique plus guère, et on en achète encore moins.* » *Je crois que l'objection est mauvaise. Le motorcycle [...] est lourd, encombrant, mal équilibré, d'un prix déjà élevé. On ne peut ni le remiser facilement dans son appartement, ni le mettre facilement au chemin de fer.*⁷¹⁶ »

La revue *La Nature* était du même avis dans un article sur *Les motocyclettes* d'août 1901 :

⁷¹⁵ Ministère des finances, *Bulletin de Statistiques et de Législation comparée*, 1921. Ces chiffres sont ceux repris par les *Annuaire statistiques rétrospectifs* de l'INSEE.

⁷¹⁶ *Le chauffeur*, 11 décembre 1901, pages 460 et 461. L'auteur, A. Sainton, qui se qualifie de « *vieux touriste qui a beaucoup traîné sur les routes, qui adore la bicyclette, mais dont les jambes ne tarderont pas à se rouiller* », continue sur le même ton, en définissant les qualités souhaitables pour une motocyclette.

« Il est donc à penser que ces machines ont un réel avenir, surtout si des ateliers convenablement outillés se décident à les fabriquer par séries : elles seront plus parfaites dans leurs détails, leur prix s'abaissera et elles deviendront les automobiles populaires par excellence.⁷¹⁷ »

En mai 1901 a lieu la première course sur piste réservée aux motocyclettes⁷¹⁸. En 1902 et 1903, les courses de « motocyclettes » supplantent celles de tricycles et quadricycles qui avaient jusque là la faveur du public.

Une nouvelle association, l'Autocycle Club, qui s'intéresse surtout à la motocyclette, se crée en 1904 pour concurrencer l'ancien Motocycle Club. Elle organise du 22 au 26 avril 1904 le premier grand « concours de tourisme » sur route pour motocyclettes, Paris-Bordeaux-Paris en 4 étapes avec une journée de repos. 23 concurrents sur 59 terminent l'épreuve⁷¹⁹. La motocyclette est donc devenue une machine banale pour touristes.

Le 3 octobre 1904, donc au moment où Hennequin travaillait à son *Rapport*, Lanfranchi, sur une Peugeot à 2 cylindres de 50 kg, avait dépassé 123 km/h sur le kilomètre lancé⁷²⁰.

LES SOURCES DU RAPPORT : LES ROLES PRIMITIFS DE L'IMPOT DIRECT.

Les véhicules motorisés étaient soumis à un impôt direct spécifique depuis 1899 (*Loi* du 13 avril 1898). Le barème fiscal distinguait les *automobiles* (au sens moderne) et les « *motocycles* » comprenant les *tricycles* et *quadricycles* et les « *vélocipèdes munis d'une machine motrice* » ou « *motocyclettes*⁷²¹ ».

Auparavant, les automobiles sont soumises à l'impôt sur les voitures hippomobiles et les motocycles à celui sur les cycles (qui date de 1893).

Pour des précisions sur ces impôts et leurs statistiques, on se reportera à l'*Annexe A II*. On trouvera en *II-3* ci-dessous un exposé plus général de l'évolution des parcs de 1899 à 1914.

Pour les automobiles, le barème était modulé selon la taille de la commune de résidence du propriétaire, selon que le véhicule avait une ou deux places ou plus de deux places et qu'il était à « *usage professionnel* » ou « *non professionnel* ».

À partir de 1901, en vertu de la *Loi* du 13 juillet 1900, article 5, l'impôt sur les automobiles

⁷¹⁷ Henry de Graffigny, *Les motocyclettes*, in *La Nature*, 3 août 1901, pages 156-157, et *Les motocyclettes en 1902*, *ibidem*, 1902, pages 140-141 Raoul Marquis (1863-1942), alias Henry de Graffigny, est journaliste, vulgarisateur scientifique, romancier, auteur de comédies et d'œuvres de science-fiction. Auteur d'un *Guide-manuel pratique du motocycliste*, Hetzel, 267 pages, 1900, il écrit beaucoup sur l'automobile à l'époque. Il sera directeur de la revue scientifique *Euréka*. Il passe pour le modèle de Courtial des Péreires dans *Mort à Crédit* de Ferdinand Céline.

⁷¹⁸ Dans cette première course de motocyclettes, le vainqueur couvre 100 km en 2 heures 17 minutes, 11 secondes. Sa machine ne pesait que 39 kg.

⁷¹⁹ Voir *La Vie Automobile*, 1904, page 275. L'auteur déplore que les « concurrents ne veulent pas comprendre que les machines doivent offrir, avant tout, des garanties de résistance, et non être établies en engins de course. »

⁷²⁰ En avril 1903, les records du monde sur le kilomètre lancé sont de 109,09 km/h pour les motocycles et 108,433 pour les motocyclettes. Le record de Lanfranchi a lieu à Dourdan dans la *Course du mille* (sic) et du kilomètre fondée en 1903 ; voir *La Vie Automobile*, 1904, page 644.

⁷²¹ *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*. Le *Rapport* emploie les deux termes. Il s'agit de l'ensemble de nos modernes *motocyclettes*, *vélomoteurs*, *cyclomoteurs*. Il ne faut pas les confondre avec les « *motocycles* » de la terminologie de l'époque qui peuvent aussi être des tricycles ou quadricycles.

est modulé aussi en fonction de « *la force, selon le terme légal, du moteur, exprimée en chevaux-vapeur*⁷²² », sur « *déclaration* » des contribuables. Ce qui fournit à Hennequin des précisions supplémentaires sur la puissance des véhicules sur la période 1901-1905.

L'impôt direct sur les automobiles est établi « par rôle » sur déclaration des propriétaires au 1^{er} janvier ou lors de l'achat d'un nouveau véhicule⁷²³. Ces rôles primitifs faisaient l'objet de statistiques récapitulatives annuelles, qui constituent la source principale du *Rapport*⁷²⁴.

Au contraire, les « motocycles » – comme les autres cycles – paient un impôt sur la base de « plaques » vendues par le percepteur. Le décompte des plaques vendues est fait en fin d'année, et les statistiques sont donc établies au 31 décembre.

De plus, Hennequin a fait réaliser (ou trouvé ?) :

- un certain nombre de traitements spécifiques des statistiques automobiles, par exemple sur les « professions » des possesseurs « d'automobiles professionnelles » imposés à la demi-taxe en 1904,
- un recensement spécifique des « motocyclettes » à 2 roues, différent du recensement fiscal des « motocycles » à 2, 3 ou 4 roues⁷²⁵.

Ces sources appellent un certain nombre de commentaires.

Les parcs indiqués dans le *Rapport* sont au 1^{er} janvier de l'année pour les automobiles⁷²⁶. Pour les motocyclettes, faute de précision, nous admettons qu'il en va de même.

On rappelle ici que les Annuaires statistiques rétrospectifs, de l'INSEE notamment, les indiquent faussement comme « *en fin d'année* ».

La question de l'inévitable sous-déclaration fiscale et des difficultés de son contrôle se pose, comme elle se posait pour les vélocipèdes⁷²⁷. Hennequin l'examine lui-même, à propos des « *puissances moyennes* », mais finit par l'estimer négligeable. Il se garde toutefois d'affirmer que les rôles comprennent « *la totalité des automobiles imposables*⁷²⁸ ».

⁷²² *Rapport sur l'évolution automobiliste*, page 14.

⁷²³ Pour une vue générale de l'évolution du parc : Janine Morice, *La demande d'automobile en France*, Armand Colin, 219 pages, 1957. Voir sa critique de la source fiscale utilisée par Hennequin, page 39.

⁷²⁴ *Ibidem*, pages 1, 2 et 14. On trouve trace de la publication régulière de ces récapitulatifs.

⁷²⁵ Nous n'avons pas repéré de source fiscale publiée régulièrement à ce sujet et Hennequin ne l'indique pas.

⁷²⁶ Que la valeur donnée soit au 1^{er} janvier est implicite pour Hennequin, puisqu'il parle systématiquement de « rôles primitifs », aussi ne le précise-t-il pas. Ses données sont bien identiques à celles publiées au *BSLC*.

⁷²⁷ Rappelons ici que la fraude est massive pour les bicyclettes durant les années 1893-1898, et que le nouveau système établi pour 1899 l'a diminuée fortement. La répression de la non-déclaration est organisée par les *Lois de finances* du 13 avril 1898, art. 8 et du 24 février 1900, art. 4 et le *Décret* du 10 décembre 1898 (dans *PTQ*).

La *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets* du 6 août 1900 (dans *PTQ*) prescrit la vérification de la possession de la « plaque de contrôle » délivrée par le percepteur. Elle leur demande :

« qu'ils n'hésitent pas à dresser procès-verbal [...] Mais, si cette surveillance doit être vigilante, elle devra s'exercer avec le tact et la discrétion nécessaires pour éviter toute apparence de vexation. »

Les automobiles, contrairement aux bicyclettes, ne portent pas de plaque attestant le paiement de la taxe. Le contrôle du paiement auprès des notables automobilistes devait demander encore plus de « tact et discrétion »...

⁷²⁸ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France*, op. cit., page 18.

« L'impôt sur chaque cheval vapeur est établi d'après les déclarations que sont tenus de faire les contribuables, aux termes de l'article 5 de la loi du 13 juillet 1900 ; il faut donc compter avec les dissimulations. Mais, outre que l'Administration des Contributions directes s'efforce de les combattre à l'aide de tous les moyens de contrôle dont elle dispose, ces dissimulations n'ont pu être assez nombreuses pour altérer « très sensiblement » les moyennes déduites de la « totalité » des automobiles imposées. » C'est Hennequin qui souligne.

Abel Ballif, membre de la Commission en tant que président du Touring-Club, estime pour sa part la sous-déclaration à « *un bon quart de la matière imposable*⁷²⁹ » en 1904. Il exagère sans doute, mais elle n'en existe pas moins.

L'établissement du premier rôle a certainement entraîné une sous-évaluation plus forte du nombre des automobiles la première année, pour 1899. Le cas de la Seine, où les véhicules devaient faire l'objet, depuis 1893, d'un « *permis de circulation* » lié à une visite préalable à la mise en service du véhicule, est éclairant à ce sujet : le décompte des véhicules enregistrés à ce titre⁷³⁰ est de 666 en juillet 1898, soit 900 au 31 décembre 1898, dont 243 pendant le premier semestre 1898, alors que le recensement fiscal donne seulement 357 au 1^{er} janvier 1899.

De nombreuses automobiles n'étaient pas soumises à cet impôt direct : les voitures publiques⁷³¹, les véhicules des administrations et de l'Armée et les véhicules destinés uniquement au transport de marchandises. On trouvera en *Annexe A II* des évaluations de ces diverses catégories. Quoi qu'il en soit, Hennequin n'en tient pas compte.

Finalement nous proposerons un tableau double donnant les valeurs présentées par Hennequin et des valeurs corrigées dont les éléments sont explicités dans l'*Annexe A II*.

Tableau 26. Parc des automobiles et des motocyclettes au 1^{er} janvier de 1899 à 1905⁷³².

	Véhicules imposés selon Hennequin		Estimation totale rectifiée	
	Automobiles	Motocyclettes	Automobiles	Motocyclettes
1899	1 672	1 918	2 500	3 000
1900	2 997	6 081	3 500	6 500
1901	5 386	8 662	6 000	9 000
1902	9 207	9 651	10 000	10 000
1903	12 984	11 990	15 000	12 500
1904	17 107	16 118	20 000	17 000
1905	21 524	21 432	25 000	23 000

Présentation du Rapport Hennequin.

On ne peut qu'être frappé par le soin quasi maniaque mis à éditer ce document, 116 pages comprenant de nombreux tableaux et des cartes en couleur, plus des « diagrammes » dépliant en couleur⁷³³.

Il faut bien lire que les moyennes portent « *la totalité des automobiles imposées* » et non « *la totalité des autos imposables* ». Hennequin n'est pas dupe et n'affirme pas que les rôles comprennent la totalité des véhicules imposables.

⁷²⁹ *La Vie Automobile*, n°155, 1 octobre 1904, page 636.

⁷³⁰ Source, Louis Achille, *Rapport sur la circulation parisienne, BMO Rapp. Doc.*, rapport n°111, 1904, page 14.

Permis de circulation dans la Seine	1894	1895	1896	1897	1er semestre 1898	Total mi-1898	Extrapolé au 1/1/1899	Recensés à l'impôt au 1/1/1899
	77	87	81	178	243	666	900	357

Cette différence peut s'expliquer en partie par la délivrance de permis pour tricycles et quadricycles, ou par des changements de propriétaire, disparitions ou modifications du véhicule, tous faits qui entraînaient la délivrance d'un nouveau *permis de circulation*.

⁷³¹ Y compris les premiers autobus et autocars. Les *automobiles publiques* sont encore peu nombreuses en 1905.

⁷³² Pour les motocyclettes, on a estimé la fraude à 10 % et augmenté spécifiquement le chiffre de 1899.

⁷³³ Superbe exemple du travail de l'Imprimerie Nationale. Aucun des autres documents de la Commission ne semble avoir été édité aussi luxueusement. Un exemplaire se trouve à la bibliothèque du Trocadéro, cote C308.

L'exhaustivité des points de vue et des croisements statistiques est étonnante. Il est certain que la Commission a dû considérer cette enquête comme extrêmement importante.

Le *Rapport* dispose des huit variables suivantes pour le recensement des parcs :

- année (parcs au 1^{er} janvier, selon le rôle primitif),
- distinction entre *automobiles* vraies (y compris les *voiturettes*) et *motocyclettes*,
- département de résidence, Paris étant même distingué à l'intérieur de la Seine,
- taille de la commune de résidence du propriétaire,
- distinction entre véhicules ayant deux places ou moins et plus de deux places,
- distinction entre automobiles à « *usage professionnel* » ou « *non professionnel* »,
- état des professions des propriétaires d'automobiles à usage professionnel,
- puissance du moteur (à partir de 1901).

Les évolutions sont particulièrement examinées ; le rapport donne les valeurs concernant les diverses sous-populations du parc et leurs « *accroissements* » année par année.

Le traitement statistique comporte un certain nombre de croisements pertinents, notamment entre la variable géographique (département), d'une part, et les sous-populations du parc et les puissances moyennes, d'autre part.

Un chapitre spécial est consacré à diverses décompositions du parc à Paris et dans le département de la Seine.

Un autre est consacré aux « *motocyclettes* », la seule décomposition considérée étant celle par départements.

Il serait difficile – et fastidieux – d'essayer de résumer toute la richesse des analyses du *Rapport*. Nous essayerons d'en mettre en lumière les points les plus saillants, en les illustrant par quelques tableaux⁷³⁴.

UNE REPARTITION ENTRE VILLES ET CAMPAGNES PLUS REGULIERE QU'ON N'IMAGINE.

La répartition géographique des automobiles est beaucoup moins centrée sur Paris qu'on ne le croit généralement. Certes, la Seine et Paris occupent une part prépondérante durant ces premiers temps, mais les automobiles sont largement présentes en Province, et dans les milieux ruraux, avec toutefois de très grandes différences selon les régions.

D'abord, il ne faut pas croire que l'automobile soit un phénomène lié aux grandes agglomérations, au contraire !

Les « *communes rurales* », définies comme « *comptant 5 000 habitants et au dessous ou plus de 5 000 habitants mais dont la partie agglomérée est inférieure à 2 000 âmes*⁷³⁵ », représentent près du tiers du parc dès 1899. Et leur part avait augmenté de 34 à 37 % entre 1899 et 1905.

⁷³⁴ Ces tableaux tirés des données du *Rapport* peuvent combiner des éléments issus d'endroits divers, éventuellement recalculés par nous en pourcentages. On n'indiquera donc pas de page de source précise pour chacun.

⁷³⁵ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, page 19.

Tableau 27. Évolution de la répartition des voitures automobiles (1899-1905).

	Nombre de voitures				Part en % du total		
	Total	Paris	Seine	communes rurales	Paris	Seine	communes rurales
1899	1 672	288	357	569	17,2	21,4	34,0
1900	2 897	618	705	975	21,3	24,3	33,7
1901	5 386	1 149	1 296	1 866	21,3	24,1	34,6
1902	9 207	1 673	1 977	3 373	18,2	21,5	36,7
1903	12 984	2 374	2 747	4 734	18,3	21,2	36,4
1904	17 107	3 146	3 614	6 315	18,4	21,1	36,9
1905	21 524	4 067	4 627	7 968	18,9	21,5	37,0

L'impôt distingue en fait six catégories fiscales, selon la taille de la commune⁷³⁶. Le tableau suivant montre comment les automobiles se répartissent en fonction de leur population.

Il est étonnant de constater (sur le tableau ci-dessous) que plus de 45 % du parc en 1905 se situe dans les « *communes rurales* » et de moins de 10 000 habitants, et que les villes moyennes de 5 000 à 20 000 habitants possèdent nettement plus de voitures par habitant que les villes plus importantes, à l'exception de Paris.

Voici de quoi faire penser que les conflits « *ville-campagne* », soulignés par les documents d'époque, ont en réalité beaucoup moins d'importance que les disparités régionales que nous allons examiner maintenant.

Tableau 28. Répartition des automobiles selon la population des communes en 1905.

1905	Véhicules	% véhicules	% population	Véhicules pour 10 000 hab.
Communes rurales	7 968	37,0%	66,8%	3,0
5 à 10 000 habitants	1 861	8,6%	5,0%	9,3
10 à 20 000 habitants	2 080	9,7%	4,6%	11,4
20 à 40 000 habitants	1 728	8,0%	5,5%	7,9
Plus de 40 000 habitants	3 820	17,7%	11,2%	8,6
Paris	4 067	18,9%	6,9%	14,8
Total France	21 524	100 %	100 %	

UNE REPARTITION REGIONALE DIFFERENCIEE ET ARCHAÏQUE.

L'analyse des données par département est extrêmement fouillée, car elle croise cette répartition avec celle distinguant les voitures professionnelles ou non et celle distinguant les voitures à 1 ou 2 places et plus de 2 places, tout en s'intéressant au parc et à ses accroissements annuels. Il est difficile d'en rendre compte dans tous les détails. La principale constatation est que le niveau de développement du parc est extrêmement variable.

Le tableau suivant est tiré du tableau d'ensemble⁷³⁷ (en *Annexe A 12*), d'où nous avons extrait quelques départements représentatifs. Nous avons donné aussi les taux d'équipement en 1908.

⁷³⁶ Il est possible que les propriétaires de deux résidences aient eu le choix de s'inscrire de préférence à celle de leurs adresses où l'impôt est le plus bas, privilégiant ainsi les plus petites communes.

⁷³⁷ *Ibidem*, page 33. Il y a 87 départements métropolitains, Corse (particulièrement sous-équipée) comprise.

Tableau 29. Répartition des automobiles par départements en janvier 1905 et 1908.

	1908	1905			
	Habitants par véhicule	Habitants par véhicule	Rang habitants par véhicule	Rang par nb. de véhicules	Rang par population
Seine-et-Oise	414	612	1	3	9
Seine	475	793	3	1	1
Aube	524	925	6	18	74
Marne	581	1 050	8	8	28
Indre-et-Loire	663	1 141	10	14	47
Loiret	804	1 309	16	17	38
Aude	1 146	1 606	23	33	19
Ardennes	1 198	1 924	30	37	55
Haute-Saône	1 194	2 279	42	50	70
Nord	1 501	2 761	52	2	2
Loire-Inférieure	1 750	2 804	55	24	10
Basses-Pyrénées	1 625	3 279	60	47	31
Dordogne	1 952	4 038	64	51	24
Vendée	2 636	4 645	66	55	27
Finistère	3 457	7 085	76	52	7
Morbihan	4 513	9 590	82	64	16
Cantal	4 084	14 407	86	78	61

Le rapport entre le nombre moyen d'habitants par automobile dans les 10 départements les mieux équipés et celui dans les 10 départements les moins bien équipés (Corse exclue) est de 10,7 en 1905, puis de 7,7 en 1908 ; il sera encore de 3,7 en 1926.

Si l'on compare les « *déciles géographiques de population* » extrêmes (Corse exclue), le ratio entre les taux de motorisation est de 10,7 en 1905⁷³⁸. Il sera encore de 8,3 en 1908, et de 3,7 en 1926 (voir l'ensemble des valeurs et les cartes représentatives en *Annexe A 12 et 15*).

Le « *taux d'équipement* » n'a aucun rapport évident avec la population ou la densité (deux signes d'urbanisation). L'Aube est au 6^{ème} rang en habitants pour un véhicule et au 74^{ème} pour la population. Le Nord, 2^{ème} par la population, est au 52^{ème} rang en habitants par automobile. La Haute-Saône, parangon de la caricature du département arriéré à l'époque⁷³⁹, est déjà bien équipée : elle est dans la moyenne, au 42^{ème} rang des départements.

⁷³⁸ Les 10 « *déciles* » regroupent des départements comptant 10 % de la population dans l'ordre des taux croissants. Le décile de population inférieur (en taux de motorisation) réunit les départements du tableau suivant.

1905	Ariège	Basses-Alpes	Cantal	Corrèze	Côtes-du-Nord	Finistère	Haute-Loire	Haute-Savoie	Lozère	Morbihan
1908	Ariège	Aveyron	Cantal	Corrèze	Côtes-du-Nord	Finistère	Haute-Savoie	Lot	Lozère	Morbihan
1926	Ardèche	Ariège	Aveyron	Corrèze	Côtes-du-Nord	Finistère	Haute-Loire	Lozère	Morbihan	Moselle

Le décile supérieur correspond au département de la Seine (environ 10 % de la population totale).

⁷³⁹ Qu'on en juge par deux exemples. La « *Saône-Supérieure* » est la patrie du *Sapeur Camember* de Christophe, publié en revue de 1890 à 1896 dans *Le Petit français illustré* (en volume en 1896).

Une réclame pour les *Pillules reconstituantes Pink* dans *Le Républicain orléanais*, 18 octobre 1900, met en scène un cantonnier « *de Haute-Saône* » « *ayant dû interrompre son travail* » pour raison de santé parce que « *les grandes routes aujourd'hui ont repris leur animation d'autrefois [...] la bicyclette et l'automobile leur ont rendu la vie* », in Debacker, *op. cit.* Nous n'avons malheureusement pas retrouvé cette publicité, la date transcrite par Debacker devant être erronée.

On aperçoit que des régions entières sont extrêmement sous-équipées, qu'elles soient relativement moins peuplées comme le Massif Central (dont le Puy-de-Dôme, département le mieux équipé, est seulement 45^{ème}) ou très peuplées comme la Bretagne⁷⁴⁰.

Aussi, malgré un long examen des « causes du développement automobiliste dans les divers départements » et un regroupement par régions, Hennequin doit-il convenir d'un échec.

« Nous avons cherché à dégager l'influence prépondérante, certaine, indiscutable, à laquelle on pourrait rattacher la situation occupée par les divers départements ou régions, dans le classement du nombre des automobiles. Rarement cette recherche a été couronnée de succès [...] »

Il insiste notamment sur « l'absence de corrélation étroite entre [...] le nombre des automobiles et la richesse⁷⁴¹ », après avoir énuméré, comme autant de « causes » intervenant dans l'équipement en automobiles, :

« l'activité industrielle et commerciale, la diffusion de la richesse, l'abondance de la population, la nature du terrain ou du climat, l'esprit de progrès, l'entraînement provoqué par l'exemple, la proximité des centres de fabrication, même l'existence de clubs automobilistes. »

En fait, on touchait ici à des différences économiques et sociales structurelles de la répartition des richesses et des attitudes sur le territoire français, bien connues de l'historiographie sous le nom de « Ligne Saint-Malo-Genève ». Ces différences n'avaient évidemment rien à voir avec l'automobile elle-même.

Une comparaison édifiante peut être faite entre deux cartes (en *Annexe A 15*) représentant l'une les taux de motorisation en 1905 et l'autre la richesse des français telle qu'elle apparaît à travers l'impôt sur les portes et fenêtres en 1831. Les 44 départements (sur 87) les plus motorisés recouvrent à quelques exceptions près les départements les plus riches selon ce critère⁷⁴². Ces différences entre les taux de motorisation seront encore très grandes en 1926.

Quant au fait que Hennequin n'ait pas envisagé cette explication, on ne peut que penser que la question des différences Nord-Sud était devenue un tabou à cette époque⁷⁴³.

Cette analyse géographique explique la persistance de réactions agressives des populations rurales envers les automobilistes (plus rares toutefois qu'on ne le dit généralement, voir ci-

⁷⁴⁰ Voir plusieurs articles sur les premiers temps de l'automobile en Bretagne dans Anne-Françoise Garçon, *L'automobile, son monde et ses réseaux*, (sous la direction de), Presses universitaires de Rennes, 1998, et dans les *Cahiers François Viète*, n°5, Actes du colloque du 15 octobre 1998 « Automobile : vitesse et temps morts de l'innovation », Université de Nantes, 2003.

⁷⁴¹ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, op. cit., page 29.

⁷⁴² La carte de la richesse selon les ouvertures imposables est tirée de Weber, *La fin des terroirs*, page 237 : « Départements ayant le nombre le plus réduit de fenêtres et portes imposables pour 100 habitants, en 1831. Moyenne nationale : 112 ouvertures pour 100 habitants. Source Adolphe d'Angeville, *Essai sur les statistiques de la population française* (Paris, éd. 1969), carte 10. »

Il s'agit ici, bien sûr, d'une manifestation des différences économiques et sociales (avec tout un ensemble de représentations et d'attitudes), entre les populations du Nord et du Sud séparées par la « Ligne Saint-Malo-Genève », dont la découverte remontait au premiers tiers du XIX^{ème} siècle, avec les travaux de Dupin (1827), d'Angeville (1836) et autres. Voir Roger Chartier, *La ligne Saint-Malo-Genève*, dans *Les lieux de mémoire III*.

Mais, il est étonnant de la voir s'appliquer ici à un phénomène « moderne » comme la diffusion de l'automobile, et donc aux classes supérieures qui en achètent.

⁷⁴³ Hennequin est pourtant « membre de la Société de Statistiques de Paris » et son approche des statistiques témoigne d'une bonne connaissance pour l'époque. Notre opinion est qu'il n'a même pas envisagé cette explication. En tant que haut fonctionnaire, Hennequin ne pouvait pas se référer à la « ligne Saint-Malo-Genève » si contraire à « L'Égalité », devise de la République, qui devait être « forclosée » (taboue, etc.) à l'époque.

après), à une époque où les automobiles sont déjà nombreuses. Certains ont cru y voir un rejet accru de la part de la société. Mais, il faut tenir compte de la très grande différence d'équipement par habitant entre les départements, de plus de 1 à 20, ce qui induit l'équivalent d'un décalage dans le temps dans les départements les moins équipés.

En 1908, le taux d'équipement des 5 départements du sud du Massif Central (Aveyron, Cantal, Corrèze, Lot, Lozère) était seulement de 1 voiture pour 4 143 habitants, contre 1 pour 581 habitants dans les sept départements les mieux équipés, à l'exclusion de l'agglomération parisienne (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne) qui compte une voiture pour 442 habitants.

Pour Hennequin et la Commission, le résultat fondamental était que les départements très sous-équipés formaient un important marché potentiel.

LA CROISSANCE DE L'UTILISATION « PROFESSIONNELLE ».

92 % des animaux utilisés à la traction des voitures particulières hippomobiles sont « affectés à l'exercice des professions » et, comme tels, bénéficient de « la demi-taxe ».

Il s'agit donc du marché potentiel de très loin le plus important.

Bien que l'automobile paraisse être à l'origine un véhicule « non professionnel », de sport et de loisir, les « automobiles professionnelles » approchent 20 % du total dès 1900.

D'où la préoccupation du *Rapport* de cerner aussi précisément que possible la croissance du parc des « automobiles professionnelles ». Rappelons qu'il ne s'agit pas des motocycles ni, sauf exceptions, des *véhicules utilitaires*, non soumis à l'impôt direct.

Le tableau ci-dessous montre que la part des automobiles professionnelles avait augmenté extrêmement rapidement⁷⁴⁴. Dans le département de la Seine, elle est légèrement supérieure à leur part dans le reste du pays, différence qui s'annule presque en 1905⁷⁴⁵.

Tableau 30. Répartition des véhicules par type d'utilisation, professionnelle ou non.

Au 1/01	Nombre de véhicules			Part du parc en %		Part de l'accroissement du parc en %	
	Total	Non profession.	Profession.	Non profession.	Profession.	Non profession.	Profession.
1899	1 672	1 438	234	86,0	14,0		
1900	2 897	2 354	543	81,3	18,7	74,7	25,3
1901	5 386	4 427	959	82,2	17,8	83,2	16,8
1902	9 207	7 358	1 849	79,9	20,1	76,7	23,3
1903	12 984	9 922	3 062	76,4	23,6	67,8	32,2
1904	17 107	12 510	4 588	73,1	26,8	62,9	37,1
1905	21 524	15 011	6 513	69,7	30,3	56,4	43,5

Le *Rapport* donne aussi les résultats d'une étude très détaillée par groupes de « professions » pour 1903 et 1904 sur la France sans la Seine⁷⁴⁶, à partir d'un dépouillement des « états nominatifs des propriétaires ».

⁷⁴⁴ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, op. cit., pages 7 et 8.

⁷⁴⁵ *Ibidem*, page 83.

⁷⁴⁶ *Ibidem*, pages 9 à 12. Sur 3 485 cas, Hennequin décompte 120 professions qu'il regroupe en 17 ensembles.

Ces automobilistes exercent une profession médicale pour près d'un tiers, 31,8 %, suivis des professionnels du bâtiment, 10,3 %, des voyageurs de commerce et représentants, 7,3 % et des fabricants ou marchands de boissons et spiritueux, 6,1 %.

Ainsi donc l'automobile est bien en train de pénétrer l'immense marché des véhicules (hippomobiles) de transport de personnes à usage professionnel.

En 1913, la proportion d'automobiles professionnelles dépassera 53 % du total.

Des véhicules de plus en plus grands.

On assiste à une diminution rapide de la part des voitures à une ou deux places.

Alors qu'il représentait 43 % des automobiles en début 1900, et 32 % de l'*accroissement* par rapport à 1899, ce type de voitures ne représente plus que 22 % du parc en janvier 1905. Il ne se vend pratiquement plus à Paris dès 1905 (2,93 % de l'accroissement) et très peu dans le reste du pays (9,16 % de l'accroissement). On constate une différence entre les véhicules non-professionnels parmi lesquels les 1 à 2 places représentent 22,7 % et les véhicules professionnels parmi lesquels leur part est de 30,5 %.

Après 1905, la tendance change. La part des automobiles à 1 ou 2 places, généralement moins coûteuses, se stabilise autour de 20 % et remontera même à 24 % en 1914, grâce au développement du parc à usage professionnel (dont 32 % sont des 1 ou 2 places en 1913).

La diminution de la part des véhicules à 1 ou 2 places a évidemment été une des causes de la montée du parc en puissance et en vitesse moyennes⁷⁴⁷.

Des véhicules de plus en plus puissants.

À partir de 1901, on dispose des puissances (fiscales) des véhicules. Le *Rapport* fait une analyse statistique très détaillée de ces données⁷⁴⁸. Le tableau synthétique ci-dessous illustre la croissance très rapide de la puissance. Paris joue, comme sur les autres points, un rôle pionnier. La puissance moyenne des véhicules y est de plus de 10 chevaux en 1905.

⁷⁴⁷ Répartition par nombre de places. Part des 1-2 places dans le parc et dans son accroissement.

	% des 1-2 places dans le parc		% des 1-2 places dans l'accroissement du parc		
	France	Paris	France	Sauf Paris	Paris
1899	43,4	29,2			
1900	43,5	30,7	47,7	59,5	32,1
1901	46,3	34,6	52,4	63,0	39,1
1902	37,0	28,2	25,4	27,6	13,9
1903	29,6	21,9	12,9	14,5	7,0
1904	25,7	16,9	15,9	16,3	1,7
1905	22,1	15,2	8,8	9,16	2,93

Source Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905, op. cit.*

⁷⁴⁸ *Ibidem*, pages 14 à 18, 77 à 80 et 85 à 87 pour la Seine. Soit 12 pages, ce qui en fait l'examen le plus long.

Il s'agit de puissances « fiscales » définies par une formule qui ne représente pas la puissance réelle. Hennequin n'a pas exploité les cartes grises qui précisent depuis 1901 si la vitesse atteint 30 km/h.

Tableau 31. Puissances en chevaux-vapeur des véhicules du parc selon les déclarations fiscales.

Parc au 1/01	Nombre de véhicules			Puissance moyenne en chevaux vapeur		
	France	Paris	sauf Paris	France	Paris	sauf Paris
1901	5 386	1 149	4 237	4,91	5,13	4,84
1902	9 207	1 673	7 534	5,17	6,24	4,93
1903	12 984	2 374	10 610	5,97	7,12	5,71
1904	17 107	3 146	13 961	7,07	8,70	6,70
1905	21 524	3 589	17 935	8,29	10,46	7,86

Des études plus fines du *Rapport Hennequin* montrent que la puissance des automobiles « non professionnelles » est plus élevée que celle des automobiles « professionnelles », de même, évidemment, que celle des véhicules à plus de deux places est plus élevée que celle des véhicules à une ou deux places⁷⁴⁹.

Quelles vitesses correspondent à ces puissances ?

Il était impossible pour Hennequin de passer des puissances moyennes à une description plus précise des vitesses. Il eût fallu qu'il procéda à un examen spécial des rôles, comme il l'avait fait pour les professions, pour décrire la dispersion des puissances et la traduire en répartition des vitesses sur le parc. Toutefois, on peut penser que les résultats obtenus étaient suffisamment éloquents pour les spécialistes de l'automobile qui constituaient la Commission.

À défaut d'éléments sur les vitesses dans le *Rapport*, on peut estimer que la vitesse maximale de 30 km/h autorisée par le décret de 1899 était dépassée avec 3 chevaux par les voitures à 1 ou 2 places⁷⁵⁰ et avec 6 chevaux par les « plus de 2 places ».

Or, au 1^{er} janvier 1901, la moyenne calculée à partir des données fiscales est de 5,13 chevaux à Paris. Une décomposition vraisemblable serait de 3 chevaux en moyenne pour les 1-2 places et 6,26 pour les plus de 2 places⁷⁵¹. On voit que le nombre de véhicules dépassant 30 km/h en 1901 doit déjà se situer autour de 50 % du parc parisien (un peu moins en province).

La proportion s'accroît si on considère les véhicules neufs, et augmente avec les années.

Les « moyennes » (au sens populaire du terme) réalisées par certains sur de longs trajets, attestées hors de tout contexte de course, apparaissaient comme des « allures stupéfiantes ». Une *proposition de loi* à la Chambre des députés mentionne un trajet Paris-Nancy effectué à plus de 60 km à l'heure de moyenne en 1906⁷⁵², qui s'est terminé par « un terrible accident »

⁷⁴⁹ Toutefois les éléments du *Rapport* ne permettent pas de reconstituer une distribution des puissances sur l'ensemble du parc, même très approximative.

⁷⁵⁰ En 1900, Louis Renault emporta la catégorie voiturette de la course Paris-Toulouse-Limoges-Paris, qui se déroula du 25 au 28 juillet sur 1 347 km, avec une 4 chevaux de 270 kg à la moyenne de 30,24 km/h.

⁷⁵¹ Le *Rapport* analyse les puissances à Paris (pages 85-87), mais surtout sous l'angle de la distinction « professionnelle ou non ». Ci-dessous les éléments de notre décomposition. Les « données » pour 1901 sont dans les 4 premières colonnes. L'hypothèse de 3 Cv pour les 1-2 places donne 6,26 Cv pour les plus de 2 places.

Total véhicules	Nombre plus de 2 places	Nombre 1-2 places	Total chevaux	Puissance 1-2 places	Puissance plus de 2 places	Total chevaux 1-2 places	Total chevaux plus de 2 places
1 149	751	398	5 899	3	6,26	1 194	4 705

⁷⁵² In *Proposition de loi* de MM. Jean Grillon, Mathis, le comte d'Alsace, Schmidt, Gustave Chapuis, Fleurent, séance du 12 novembre 1906, Annexe n°419, in *Documents parlementaires, Chambre*, 1906, page 113.

dans Nancy.

Les motocyclettes.

Les motocyclettes, ou « *vélocipèdes munis d'une machine motrice* », sont examinés très succinctement⁷⁵³. On a vu au début du présent chapitre qu'il s'agit bien des motocyclettes au sens actuel, et non des motocycles en général. Le *Rapport* donne leur répartition par départements. Les quelques comparaisons qu'il fait montrent que les motocyclettes se répartissent géographiquement à peu près comme les automobiles.

Hennequin établit aussi un parallèle entre l'évolution de leur nombre et celui des automobiles et montre que la croissance de leurs parcs respectifs est analogue. Il en conclut que les deux parcs vont continuer à augmenter de concert.

Hélas, la prospective est un art bien difficile, et Hennequin se trompe. L'année 1905 marque pratiquement la fin de cette première phase d'expansion des motocyclettes. En 1914, leur parc aura augmenté de moins de 20 % alors que celui des automobiles aura quintuplé. Ce n'est que dans les années 1920 que la moto connaîtra son premier âge d'or.

LA « CONCLUSION DU RAPPORT » : UNE REFLEXION DE PROSPECTIVE ECONOMIQUE.

Dans sa très longue « *Conclusion* », Hennequin commence par justifier rapidement l'intérêt qu'il a porté au développement de l'automobile professionnelle, et à la mise en évidence de régions entières très sous-équipées, par le fait que ces secteurs constituent des « marchés potentiels » encore très peu couverts.

Puis, il développe son analyse des marchés futurs de l'automobile sous divers aspects :

- prix d'achat neuf, autour de 5 000 francs pour une 6 à 8 chevaux, et prix d'achat d'occasion (de 70 à 50 % après 2 ans, et 40 à 20 % après 5 ans),
- coûts de fonctionnement, de 1 200 à 2 900 francs par an pour une 6 chevaux,
- parcs de véhicules hippomobiles existants (dont 92 % sont à usage professionnel),
- nombre de contribuables déclarant plus de 32 000 francs par an, soit 140 000, qu'il estime devoir constituer rapidement la clientèle de l'automobile.

Affirmant que « *l'automobilisme [...] embrasse bien autre chose que les moyens de transport employés par les particuliers* », Hennequin n'hésite pas à examiner longuement (en 5 pages !) les marchés futurs des transports en commun et des transports de marchandises routiers⁷⁵⁴ et les conséquences techniques du développement de ce trafic lourd pour les routes elles-mêmes.

Même si les autobus et autocars sont encore en très petit nombre, cette même année 1905 voit aussi la création de la revue *Le Poids lourd* par Charles Faroux et Pierre Souvestre.

⁷⁵³ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, op. cit., pages 88-91.

⁷⁵⁴ *Ibidem*, pages 97 à 102. En fait, Hennequin ne peut pas s'appuyer ici sur des statistiques, car ces marchés sont encore embryonnaires.

Enfin, il appelle l'attention sur les progrès des industries automobiles étrangères, et oppose les États-Unis qui commencent à produire « *par série* » (il utilise le terme) à la France où « *il n'est plus permis aujourd'hui [...] de considérer l'automobile comme un "sport"* », car « *cette conception [...] devenue tout à fait fausse [...] présente de réels dangers pour l'évolution automobiliste*⁷⁵⁵ » (comprenons : pour le développement de l'automobile).

Sur ce point, Hennequin ne sera pas entendu en France, pas plus que tous ceux qui appelleront à la production en série d'automobiles peu coûteuses avant 1914.

Curieusement, Hennequin ne dit pas un mot dans sa *Conclusion* à propos de la douzaine de pages qu'il a consacrées à l'étude de l'évolution des puissances, et donc des vitesses...

Il s'en tient à une page de généralités sur le progrès du machinisme et de la vitesse :

« L'avènement de l'automobile est un phénomène normal de civilisation, en parfaite et nécessaire harmonie avec les transformations et les organismes modernes [...] »

« La suppression ou le rapprochement des distances [...] constitue l'un des traits les plus caractéristiques de la vie moderne dont elle a décuplé l'intensité. Les tendances vers une plus grande vitesse sont générales [...] »

« Jamais le temps n'a eu une aussi grande valeur et n'a semblé plus précieux. [...] »

« L'automobilisme n'est qu'une manifestation de cette grande évolution, de cette expansion incoercible du machinisme. [...] »

« Le transport rapide des individus [...] a autant et plus de prix que le transport des grandes collectivités qui trouvent place dans les chemins de fer [...] »⁷⁵⁶

Pour finir, Hennequin se livre à un appel à la prudence, après avoir réussi le tour de force d'éviter de parler du divorce entre le règlement limitant la vitesse et les vitesses correspondant aux puissances effectives qu'il a (statistiquement) constatées :

« On doit rechercher l'automobile et s'en servir, non pour réaliser des prouesses et satisfaire des goûts sportifs, mais, par-dessus tout, pour en retirer sagement l'utilité exceptionnelle qu'elle offre. Toute autre mentalité serait exclusive de la prudence que commande plus que jamais la conduite d'une automobile et que le public, circulant à pied, en voiture ou à dos d'animal, est en droit d'exiger ; elle pourrait compromettre gravement l'évolution en cours. »

« Si les conducteurs sont prudents et qu'ils possèdent les qualités requises pour bien diriger en toutes circonstances une automobile ; s'ils se montrent disciplinés, conscients de leur responsabilité et n'abusent pas de la supériorité de leurs véhicules ; si, d'autre part, on parvient à faire sérieusement observer par tout le monde, les règlements actuels ou futurs concernant la circulation, l'essor de l'automobilisme ne rencontrera sans doute pas d'entraves⁷⁵⁷. »

⁷⁵⁵ *Ibidem*, pages 103-104.

⁷⁵⁶ *Ibidem*, page 102.

⁷⁵⁷ *Ibidem*, page 104. C'est Hennequin qui souligne.

II-3 LA CROISSANCE DES PARCS DE 1899 JUSQU'EN 1914.

Nous résumons ici les discussions et résultats de l'Annexe A 11.

Le tableau ci-dessous présente les données brutes tirées des statistiques fiscales des véhicules imposés (complétés par les données de Hennequin sur les motocyclettes).

Tableau 32. Parc des automobiles et motocycles imposés au 1^{er} janvier de 1899 à 1914 selon les statistiques fiscales.

	Automobiles imposés			Motocycles imposés	
	Non professionnelles	Professionnelles	Total	Motocycles (Fiscal)	dont motocyclettes (Hennequin)
1899	1 438	234	1 672	7 177	1 918
1900	2 354	543	2 897	11 252	6 081
1901	4 427	959	5 386	12 482	8 662
1902	7 358	1 849	9 207	15 188	9 651
1903	9 922	3 062	12 984	19 816	11 990
1904	12 519	4 588	17 107	27 435	16 118
1905	15 011	6 513	21 524	29 954	21 432
1906	17 358	8 904	26 262	31 863	
1907	19 601	11 694	31 295	27 473	
1908	22 252	15 334	37 586	27 215	
1909	25 269	19 500	44 769	26 840	
1910	28 653	25 016	53 669	27 061	
1911	32 745	31 464	64 209	28 641	
1912	37 494	39 277	76 771	30 418	
1913	42 447	48 512	90 959	35 141	
1914			107 535	37 761	

Indiquons brièvement les autres catégories de véhicules non comprises dans ces données.

À partir de la fin 1905, les taxis constituent « *un second marché* » pour les constructeurs⁷⁵⁸.

Un concours de « *fiacres automobiles* » avait été organisé du 12 au 16 juin 1898 par l'A. C. F. et le premier fiacre (électrique) de la Compagnie Générale des Transports Automobiles avait circulé à Paris le 8 septembre 1898⁷⁵⁹. Maurice Bixio, patron de la Compagnie Générale des Voitures à Paris, fit une tentative désastreuse en 1899, avec une soixantaine de voitures électriques. Aussi, ne comptait-on que 39 taxis automobiles en 1905.

L'évènement déclenchant fut la création de la Compagnie française des automobiles de Place, en 1905, par la Société d'études et d'entreprises, liée à la banque Mirabaud, qui choisit, après un concours, des véhicules Renault, et commença à les mettre en exploitation en décembre 1905. Ce qui permit à Renault d'exporter ses taxis, à Londres notamment⁷⁶⁰.

En province, les taxis automobiles connaissent vite un grand succès, car ils permettent une

⁷⁵⁸ Voir Lucien Périssé, *Les fiacres automobiles à Paris*, in *Bulletin de la Société des Ingénieurs civils de France*, mars 1908.

⁷⁵⁹ *Le Chauffeur*, 1898, pages 102 et 342. Il y eut divers essais et concours en 1897-1898.

⁷⁶⁰ Sur le début des fiacres automobiles, voir *La Vie automobile*, 16 décembre 1905, page 801, et Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault, op. cit.*, pages 55-58. D'autres constructeurs se lancèrent sur ce marché, avec des fortunes diverses : ainsi, la *Société des Taxis-autos De Dion-Bouton*, créée en 1907, dut fermer en 1910.

desserte plus rapide que celle des fiacres vers la proche campagne, et remplacent la « location » qui se pratiquait déjà auparavant⁷⁶¹.

Le marché des camions et camionnettes se développe lentement avant 1914, malgré les multiples concours et prototypes réalisés⁷⁶².

Les autobus et autocars restent aussi en nombre très limité.

Le tableau suivant résulte des éléments d'estimation suivants (voir *Annexe A 11*) :

- le nombre des automobiles particulières imposées sont rappelés dans la première colonne ; il ne comprend pas les « véhicules à vendre » ;
- la sous-déclaration de ceux-ci (y compris les « véhicules à vendre ») a été estimée à 5 % en 1914, et un peu plus pour les toutes premières années ;
- le nombre des taxis parisiens non soumis à l'impôt est noté dans la seconde colonne ; le *BSLC* indique un parc français de 17 000 voitures en 1913, comprenant les autobus et autocars non subventionnés ; on a donc estimé des parcs annuels proportionnels à la série du parc des taxis de la Seine
- il faut encore ajouter d'autres véhicules non soumis à l'impôt sur les voitures particulières :
 - o les voitures publiques de transport en commun sur routes (autocars) étaient déjà au minimum au nombre de 682 en 1912 hors région parisienne⁷⁶³ ; on les a estimés à 1 000 en 1914 ;
 - o les véhicules utilitaires. Les « poids lourds primés par le ministère de la Guerre » de 3 tonnes de charge utile en moyenne, sont au nombre de 1 020 en France au 1^{er} janvier 1913⁷⁶⁴. Nous n'avons pas trouvé de données sur les plus petits camions, camionnettes et véhicules de livraison. Nous avons estimé la totalité des véhicules utilitaires non soumis à l'impôt sur les voitures particulières à 6 000 en 1914 ;
 - o enfin les voitures des administrations locales et nationales (autobus et autocars subventionnés, adjudicataires des Postes et Armées notamment) ont été estimées à 5 000 en 1914
- pour les motocycles les données sont complexes, car la définition de l'impôt change sur la période ; les données fiscales sont au 31/12 et le parc au 1/01/1899 est inconnu.

⁷⁶¹ AMO *Délibérations du Conseil municipal* d'Orléans du 9 avril 1909 sur la première demande d'autorisation d'un service de taxis automobiles. La location est attestée le 1-10-1904 dans une annonce du *Journal du Loiret*.

⁷⁶² Fridenson, *Histoire des usines Renault*, op. cit., page 82, donne comme production de Renault en 1901, 1911, 1912 et 1913 : 43, 104, 103 et 174 camions et 40, 42, 28 et 61 camionnettes. On est très loin des volumes atteints par les taxis. En fait, les fabricants d'autobus et de camion sont plus spécialisés que ceux de taxis, ce qui est compréhensible.

⁷⁶³ 1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route, tenu à Paris du 18 au 21 décembre 1912, *Rapport général*, éditeurs Automobile-Club de France et Touring-Club de France, 297 pages, 1913. Total issu de la liste des « Principaux services existant en 1912 », pages 233 à 248.

⁷⁶⁴ *Omnia*, 1913, page 465. L'article reprend un article de la revue *Le Poids lourd* qui s'inquiète de la plus grande capacité de transport de l'Allemagne qui « possède 825 trains primés dont le tonnage moyen est de 8 tonnes, ce qui [lui] donne une capacité double de la capacité des véhicules français. » Tous les véhicules, hippomobiles compris, sont enregistrés en vue d'une éventuelle mobilisation et font l'objet de primes dans certains cas.

Tableau 33. Parc « réel estimé » des automobiles et motocycles au 1^{er} janvier de 1899 à 1914.

	Voitures particulières VP (fiscal)	Sous estimation VP	Taxis Paris	Voitures publiques France	Autobus subventionnés	Camions autres utilitaires	Adminis-trations	Total autos	Moto-cycles au 31/12
1899	1 672	700						2 500	6 292
1900	2 897	145	86	146				3 500	10 104
1901	5 386	269	115	195				6 000	11 050
1902	9 207	460	127	215	40			10 000	13 517
1903	12 984	649	189	320	120	500		15 000	17 636
1904	17 107	855	277	469	200	1 000		20 000	21 432
1905	21 524	861	369	624	280	1 500	500	25 500	23 829
1906	26 262	1 050	546	924	360	2 000	1 000	32 000	28 645
1907	31 295	1 252	974	1 648	440	2 500	1 500	40 000	25 089
1908	37 586	1 503	2 359	3 992	520	3 000	2 000	51 000	25 427
1909	44 769	1 791	3 916	6 627	600	3 500	2 500	64 000	24 737
1910	53 669	1 610	5 037	8 525	680	4 000	3 000	77 000	25 056
1911	64 209	1 926	7 390	12 507	760	4 500	3 500	95 000	26 643
1912	76 771	2 303	8 317	14 076	840	5 000	4 000	111 000	28 423
1913	90 959	2 729	9 353	15 829	920	5 500	4 500	130 000	33 152
1914	107 35	3 226	10 045	17 000	1 000	6 000	5 000	140 000	35 792

II-4 LES ROUTES ET LA CIRCULATION DE 1903 A 1921.

Le premier recensement de la circulation automobile sur les routes nationales est celui de 1903. En 1894, le trafic des automobiles est absolument négligeable.

Les diverses classes d'automobiles décomptées varient lors des recensements successifs. Il a donc fallu homogénéiser ces définitions pour les autobus et camions.

La méthode de passage des trafics attelés sur les routes nationales aux trafics sur l'ensemble des réseaux n'est pas valable pour l'ensemble des automobiles. En effet, les véhicules particuliers, circulant plutôt sur les réseaux principaux, nationales, départementales et chemins vicinaux de grande communication, échappent à la logique de répartition de la circulation attelée entre les divers réseaux. Il en va de même, selon des modalités un peu différentes, pour les camions, les autobus et les motocycles.

La méthode retenue est donc basée sur les parcs et un parcours annuel moyen par véhicule.

On trouvera en *Annexe A 10* les éléments de données utilisées et la constitution des statistiques de trafics.

Le tableau suivant présente les débits sur les routes nationales jusqu'en 1934.

Tableau 34. Débits de la circulation mécanique en véhicules par jour moyen selon les catégories de véhicules sur les routes nationales.

	Camions camionnettes	Autobus	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes
1903	0,1		4	1,1	31,8
1913	2,4	0,6	33,3	2,9	80,1
1921	18,6	1,5	47,5	4,5	103,1
1934	92,9	19,9	284,0	35,0	144,0

On peut estimer les trafics annuels à partir de ces éléments. On a complété le tableau avec le rappel des trafics de la circulation attelée et des cycles⁷⁶⁵.

Tableau 35. Trafic mécanique en milliards de véhicule.km par an sur l'ensemble des réseaux.

	Camions camionnettes	Autobus	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes cycles	Attelé
1903	0,005	p. m.	0,12	0,034	1,6	10,3
1913	0,13	0,02	1,1	0,1	4,3	10,3
1921	1,0	0,05	1,6	0,16	5,8	8
1934	5,5	0,70	13,5	1,7	8,5	1,8

Les chiffres ci-dessus appellent un certain nombre de conclusions :

- en 1903, la circulation « motorisée » effectue 0,16 milliard de véhicule.km par an, les cycles 1,6 et les voitures attelées 10,3. La circulation « motorisée » représente 1 % environ de la circulation totale ;
- en 1913, la circulation « motorisée » effectue 1,3 milliard de véhicule.km par an, les cycles 4,3 et les voitures attelées 10,3. La circulation « motorisée » représente 8 % environ de la circulation totale ;
- en 1921, la circulation « motorisée » effectue 2,9 milliards de véhicule.km par an, les cycles 5,8 et les voitures attelées 8. La circulation « motorisée » ne représente encore que 17 % environ de la circulation totale. Elle est donc encore très loin d'avoir dépassé la circulation de voitures attelées ;
- en 1934, la circulation « motorisée » effectue 21,4 milliards de véhicule.km par an, les cycles 5,8 et les voitures attelées 1,8. La circulation « motorisée » représente désormais plus de 68 % de la circulation totale.

Ces résultats sont fondamentaux pour comprendre l'état d'esprit des membres de la Commission chargée de préparer le projet de *Code de la route* en 1909 et de la Commission centrale des automobiles de 1919 qui en fit la rédaction finale.

Le trafic attelé était encore très majoritaire en 1921. Le *Code* devait donc, avant tout, tenir compte de cette hétérogénéité de la circulation.

La circulation motorisée ne gagne la partie sur la circulation attelée qu'au terme des années 1920, dans une évolution qu'on peut qualifier à bon droit de foudroyante.

Les deux grands mouvements des années 1920, le développement du transport automobile de marchandises et l'explosion du parc des motocyclettes, ne faisaient que s'amorcer en 1919-1920 lors des dernières mises au point du *Code de la route* ; les membres de la Commission ne pouvaient certainement pas prévoir la rapidité de leur évolution.

L'AUGMENTATION DE LA CIRCULATION URBAINE : LE CAS DE PARIS.

L'évolution des trafics urbains est mal connue et doit cacher de grandes disparités.

Si l'on prend le cas de Paris, une indication grossière de l'évolution du trafic dans Paris peut être tirée des statistiques fournies par le *Rapport Massard* de 1910 (page 29).

Nous avons totalisé les trafics mesurés de 3 à 19 heures en février 1881 et février 1908 aux

⁷⁶⁵ Le territoire considéré varie, avec le retour de l'Alsace-Lorraine en 1918.

Champs-Élysées (aux Chevaux de Marly), Carrefour Drouot, Carrefours Rivoli-Sébastopol et Carrefour Royale-Saint-Honoré, et fait les moyennes journalières.

Le trafic attelé, omnibus compris, était en moyenne de 18 980 véhicules par jour en 1881. La population de Paris a augmenté de 24 % de 1881 à 1908, et celle de la Seine de 26,4 %. Si l'on prend un coefficient d'augmentation de 1,25, le trafic attelé aurait dû être en 1908 de 23 738 véhicules. Or on constate que le total des voitures attelées, des omnibus et des autobus ayant remplacé les omnibus est de 21 153 véhicules par jour. Le trafic attelé parisien a donc très peu diminué malgré le développement des bicyclettes (en nombre minime en 1881), du métro (déjà bien développé en 1908), et des automobiles.

Le trafic automobile est de 8 353 voitures, taxis automobiles compris. Soit un total de 29 506 véhicules par jour avec les voitures attelées.

Cette évaluation, même très imparfaite, rejoint les constatations que nous avons faites sur les routes.

D'abord, la circulation attelée s'est bien maintenue à Paris entre 1881 et 1908 : la tendance à la croissance du trafic hippomobile sur les routes est presque valable à Paris.

La part des automobiles dans le total du trafic en 1908 mesuré sur les grands axes est de 28 %, ce qui est sans doute un peu surévalué par rapport à la moyenne générale⁷⁶⁶.

La part des automobiles est un peu plus grande à Paris que sur les routes nationales (18 % environ) ou que sur l'ensemble des réseaux (7,8 %⁷⁶⁷). Mais, il ne faut pas oublier qu'une bonne partie de la France reste très sous-motorisée.

Il est vraisemblable que le trafic automobile urbain est nettement moins développé en Province et se rapproche du niveau de rase campagne.

II-5 L'EVOLUTION DES TAUX D'ACCIDENTS DE 1903 A 1913 : « L'APPRENTISSAGE DE L'AUTOMOBILE ».

Les tués dus à l'automobile sont restés très minoritaires dans l'ensemble des décès dus aux transports jusqu'en 1914.

Le tableau ci dessous indique le nombre des tués par type d'auteur des accidents tirés des statistiques judiciaires. On notera qu'il s'agit pour chaque catégorie des tués attribués à un accident dont « l'auteur » est désigné. C'est à dire que la catégorie « automobile » comprend tous les tués dans un accident impliquant l'une d'entre elles, désigné d'office comme « auteur » selon la pratique que nous avons rencontrée lors de l'enquête de 1903.

⁷⁶⁶ Les points de comptage parisiens considérés sont situés sur des grands axes, et la part des automobiles (dont beaucoup de taxis) doit y être plus élevée que la moyenne sur l'ensemble du réseau.

⁷⁶⁷ On a vu qu'elle est de 1,3% en 1903 et de 8,7 % en 1913.

Tableau 36. Nombre des tués par type d'auteur des accidents tirés des statistiques judiciaires⁷⁶⁸.

	Circulation attelée	Chemin de fer	Cycles et bicyclettes	Automobiles
1901	1 375	679		
1902	1 279	599	73	
1903	1 195	590	93	92
1904	1 180	642	99	130
1905	1 301	711	87	136
1906	1 310	769	93	171
1907	1 458	785	127	185
1908	1 353	806	99	181
1909	1 241	879	107	188
1910	1 115	860	109	249
1911	1 104	932	116	326
1912	1 221	946	121	352
1913	1 238	957	120	387

Nous utiliserons dans notre thèse le ratio « nombre de tués divisé par le trafic », seul indicateur qui permette d'aborder la question de l'apprentissage de la sécurité⁷⁶⁹. Nous renvoyons le lecteur à un exposé complet de la problématique de la mesure de l'apprentissage de la sécurité dans notre *Troisième Partie*.

On y analysera l'opposition de nombreux acteurs de la sécurité routière (politiques, administrateurs, sociologues) à l'utilisation de cette notion qui dédramatise l'évolution de l'insécurité – à partir des années 1970 –, alors que sa « dramatisation » faisait partie de leur « fond de commerce » – si l'on peut dire.

D'un point de vue historique, le problème est que plusieurs historiens actuels en tiennent de la même façon – mais sans les mêmes raisons – pour un total déni de cette approche, qualifiée de « *myth of a constantly declining "death rate"* » ou de « *mystification of road death statistics by constructing "death rates"*⁷⁷⁰ ».

Si on utilise les trafics estimés ci-dessus on constate que :

- la circulation attelée a un taux de mortalité de l'ordre de 120 à 130 tués par milliard de véhicule.km, chiffre à peu près constant ;
- en 1903, la circulation automobile compte 92 tués pour 0,128 milliard véhicule.km, soit 720 tués par milliard de véhicule.km ;
- en 1913, la circulation automobile compte 387 tués pour 1,24 milliard véhicule.km,

⁷⁶⁸ In Chesnais, *op. cit.*, pages 322 à 325.

Ces chiffres de tués sur le coup (ou morts dans la journée) sont très sous-estimés, on l'a vu.

La colonne *Voitures attelées* comprend les tués dus aux automobiles en 1901 et 1902 et aux tramways à partir de 1903 ; on peut évaluer ces derniers à 90 par an. La colonne *Automobile* englobe les voitures proprement dites et les motocycles. On peut penser que les catégories *Circulation attelée* et *Cycles* sont probablement encore plus sous-estimées que celles des *Chemins de fer* et des *Automobiles*, car moins surveillées.

⁷⁶⁹ On verra en *Troisième Partie* que cet indicateur est complexe et doit être subdivisé selon les types de trafic. Il se rattache à la théorie de l'apprentissage, bien développée dans le champ économique.

⁷⁷⁰ Ces expressions sont de Gijs Mom. Voir par exemple Clay McShane et Gijs Mom, *Death and the Automobile: A comparison of Automobile Ownership and Fatal Accidents in the United States and the Netherlands, 1910-1980*, communication à ICOHTEC conference, Prague, août 2000.

soit 310 tués par milliard de véhicule.km.

Le taux de tués par km parcouru en automobile a été divisé par plus de 2 en 10 ans.

On verra qu'il baissera très régulièrement, au point d'être de l'ordre de 10 tués par milliard de véhicule.km vers l'an 2000. Soit environ 70 fois moins que dans les débuts en 1903.

La société a donc réalisé un « *apprentissage de la circulation motorisée* » important durant cette première période de développement de masse de l'automobile et des motocycles.

La croissance des vitesses s'est néanmoins accompagnée d'une réduction massive du nombre des accidents ramené au trafic en kilomètres parcourus.

Les facteurs de cet apprentissage sont multiples, allant du perfectionnement des éléments de sécurité des véhicules (freins, pneus, tenue de route) et de l'apprentissage de la conduite par les conducteurs d'automobiles, à l'apprentissage des autres catégories d'usagers, piétons, charretiers et cochers, et probablement à l'habitation des chevaux qui se sont de moins en moins emballés à la vue (et au bruit) des véhicules motorisés.

Chapitre 4

TRIOMPHE ET PREMIERES CONTESTATIONS DE L'AUTOMOBILE.

Nous n'aurions pas donné une idée nette de l'importance atteinte en France par l'industrie automobile, si nous n'indiquions pas le nombre approximatif des ouvriers qui travaillent dans les 200 maisons de construction.

La Chambre syndicale de l'automobile, à laquelle 107 de ces maisons sont affiliées, évalue à 50 000 le nombre des ouvriers occupés directement à la construction des automobiles et à peu près au même nombre ceux qui trouvent du travail dans les industries annexes.

Georges Forestier, 1900 ⁷⁷¹

L'année 1900 marque le début du « *prodigieux développement* » du parc des automobiles, après une décennie de tâtonnements. Ce succès industriel valut à l'automobile le soutien indéfectible du pouvoir politique national. Mais, il ne pouvait qu'entraîner des contrecoups.

Les motifs de contestation étaient multiples.

L'exercice de la vitesse commençait à sortir des limites connues. Dans les courses, elle apparaissait sous sa forme la plus symbolique et déclenchait des réactions très vives allant de l'admiration (des spectateurs) au rejet au motif des dangers encourus.

L'augmentation du nombre des accidents était aussi liée à la vive croissance du trafic qui commençait à se faire entrevoir.

Les « *alarmes* » des populations rurales et les « *effrois* » causés aux animaux, depuis toujours liés au bruit et à la nouveauté des véhicules⁷⁷², s'associaient maintenant à leur vitesse.

Enfin, diverses nuisances étaient reprochées à l'automobile : poussière, odeurs, projections de boue, bruits et « *ébranlements* » des immeubles riverains par le passage des véhicules lourds, toutes choses qui devenaient plus fréquentes avec la croissance du trafic.

Deux « *présidents du Conseil et ministres de l'intérieur* » (et des cultes) eurent à faire face aux premiers problèmes que suscitait ce développement rapide de l'automobile.

Pierre Waldeck-Rousseau⁷⁷³, président du Conseil du 22 juin 1899 au 3 juin 1902, est un

⁷⁷¹ Forestier, in *Exposition de 1900 à Paris. Rapport du jury de la Classe 30, op. cit.*, citation page 700.

⁷⁷² « *Ne pas effrayer les chevaux (ou les animaux)* » est une prescription constante du décret de 1866 sur les locomotives routière (Art. 12), de l'ordonnance du préfet de police de 1893 (Art. 11), du projet d'arrêté sur les vélocipèdes de 1896 (Art. 5) et, enfin, du décret de 1899 sur la circulation des automobiles (Art. 3).

⁷⁷³ Pierre Waldeck-Rousseau (1846-1904), fils d'un avocat républicain député en 1848 et opposant à l'Empire, est élu député en 1879. Il est ministre de l'intérieur du 14 novembre 1881 au 26 janvier 1882, et du 23 février

partisan précoce de l'automobile qu'il utilise personnellement. En témoignent sa visite « *en privé et incognito* » au 1^{er} Salon de l'Automobile et du Cycle le 26 mars 1901, lendemain de son ouverture, et son célèbre accident de mars 1902⁷⁷⁴.

On verra que son successeur Émile Combes (7 juin 1902 – 18 janvier 1905) fut lui aussi très favorable à l'automobile.

1 L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900 ET LE SALON DE 1901.

Le triomphe de l'automobile fut total à l'Exposition Universelle de 1900, qui se tint du 14 avril au 12 novembre.

Pourtant, cela n'avait pas bien commencé⁷⁷⁵. La surface affectée au Champ-de-Mars, site principal de l'Exposition, aux exposants français et étrangers de la « *Classe 30, Carrosserie, Charronnage, Automobiles et Cycles* » n'était que de 3 800 m², contre 4 497 m² à l'Exposition de 1889 – et sans les étrangers –, alors que :

« l'industrie française du cycle avait décuplé sa fabrication et l'industrie de l'automobile, née à peine depuis cinq ans, couvrait le monde de ses voitures ».

Aussi « *les chambres syndicales du cycle et de l'automobile prétendaient-elles même devoir constituer chacune une classe à part* », mais en vain.

Au Champ-de-Mars, les fabricants durent donc se borner à :

« déposer leur “carte de visite”, c'est à dire leurs voitures ou leurs machines bien finies, admirablement bien peintes, mais vouées à l'immobilité ».

Un emplacement supplémentaire leur fut attribué dans l'Exposition Annexe du Bois de Vincennes – desservie par tramway depuis le métro Porte de Vincennes –, où furent édifiés :

- un bâtiment de 5 400 m² réservé à l'automobile,
- un autre de 1 400 m² pour les cycles et voiturettes,
- un « *temple à la déesse bicyclette de 1 200 m²* » érigé par (et pour) les industriels américains, « *qui fut une des parties de l'Exposition les plus fréquentées par le public et étudiée avec le plus de fruit par le Jury*⁷⁷⁶ »,
- une « *nouvelle piste vélocipédique* » à côté de l'ancien Vélodrome municipal.

Enfin, les exposants « *avaient la faculté de pouvoir faire apprécier par le public les mérites de leur fabrication, en faisant circuler leurs machines à toutes allures sur la piste du lac Daumesnil, voire même sur les routes publiques des environs avec les clients désireux de les étudier en marche.* »

Bref, le fait d'être au Bois de Vincennes fut sans doute un élément fondamental du succès de l'automobile lors de l'Exposition.

1883 au 6 avril 1885 dans les gouvernements Gambetta et Jules Ferry. Après une éclipse volontaire de la vie politique, il devient sénateur en 1894 et joue un rôle de premier plan dans l'Affaire Dreyfus, qu'il aura pour tâche de liquider comme président du conseil. Il gagne les élections de 1902, mais, souffrant, il démissionne en juin.

⁷⁷⁴ *Le Petit Parisien*, supplément illustré du 16 mars 1902, n°684, montre la voiture écrasée entre 2 tramways.

⁷⁷⁵ Voir Forestier, *Exposition Universelle de 1900. Rapport du jury de la Classe 30, op. cit.*, pages 577-581, d'où sont tirées toutes les citations ci-dessous concernant l'Exposition.

⁷⁷⁶ En effet, l'industrie française du cycle est faible face à ses concurrents américains et anglais. Forestier indique *ibidem*, page 700, que la France importe pour 8 millions de francs de cycles contre 9,4 millions de francs d'exportation d'automobiles. D'où l'extrême intérêt du Jury pour le pavillon des cycles américains.

Il y eut 100 exposants français d'automobiles au Champ-de-Mars et 69 au Bois de Vincennes, contre 11 et 12 exposants étrangers seulement sur les deux sites respectivement.

Pour les cycles, les fabricants étrangers sont seulement 7 au Champ-de-Mars et 31 à Vincennes, contre 30 et 25 français sur les deux sites respectivement.

La remise des prix consacra la suprématie des automobiles françaises, avec 61 prix, dont 3 des 4 « *grands prix* », contre 17 aux étrangers.

Pour les cycles, ce furent les étrangers qui triomphèrent avec 36 des 61 prix attribués.

Le 1^{er} juillet, le ministre du Commerce Alexandre Millerand visita l'exposition automobile du Bois de Vincennes et, le 8 novembre, c'est la consécration d'une visite « *aussi officielle que tardive de M. Loubet, président de la République. À noter que le Protocole décline l'offre faite par M. Jeantaud de ramener le chef de l'État à l'Élysée.*⁷⁷⁷ »

Divers « *concours* » spécifiques furent organisés : le 6 juin pour les fiacres automobiles, du 18 au 22 septembre pour les voitures de livraison qui parcoururent 50 km par jour dans Paris, et du 9 au 13 octobre pour les camions et omnibus.

Le 2 août eut lieu à Vincennes le défilé sur leurs machines des vainqueurs de la course Paris-Toulouse-Paris courue du 25 au 28 juillet⁷⁷⁸.

Le 4 novembre une « *grande fête automobile clôture le programme [...] à l'Annexe de Vincennes [... avec] des concours de voitures et de canots* ».

Le 1^{er} Congrès international automobiliste se tint du 9 au 15 juillet au Palais des Congrès, place de l'Alma et au siège de l'A. C. F.⁷⁷⁹. Avec ses 492 participants, ce fut un grand succès, qui inaugura la série des congrès internationaux qui perdure encore actuellement sous la forme des Congrès internationaux de la route.

Enfin, un « *Salon de l'Automobile et du Cycle* » fut organisé du 25 janvier au 10 février 1901. Inauguré le 25 janvier par le sous-chef de Cabinet de Millerand, à la fureur des organisateurs, il reçut dès le lendemain la visite du président du conseil Waldeck-Rousseau « *en privé et incognito* », puis du président Loubet le 28. Au total neuf ministres se déplacèrent, consacrant l'avènement politique de l'industrie automobile.

2 LA « GUERRE AUX CHAUFFEURS » DE 1900 ET LA CONTESTATION DES COURSES.

Gagner des course était, à l'époque, la meilleure façon de se faire connaître pour toutes ces nouvelles entreprises. On a reproduit en l'Annexe B, *Illustration 73*, la publicité de Delahaye dans le premier *Guide Michelin* de 1900, toute axée sur ses victoires en compétition.

⁷⁷⁷ Tous les éléments ci-dessous concernant les visites et les concours, ainsi que les citations, sont tirés de la *Chronique* de Victor Breyer « *Il y a 50 ans...* » dans *La Vie automobile* aux mois correspondants de l'année 1950.

⁷⁷⁸ On verra ci-après que l'année 1900 voit un paroxysme de la contestation des courses automobiles, avec de nombreuses annulations (Paris-Lille en motocycles en avril et Paris-Bordeaux en mai).

⁷⁷⁹ *Exposition universelle de 1900, Congrès international d'automobilisme tenu en l'Hôtel de l'Automobile-Club de France du 9 au 16 juillet 1900*, Paris, Hemmerlé, 605 pages, 1903. Voir une analyse du Congrès dans M. Flonneau, *Thèse*, pages 52-56. Michel-Lévy avait présidé le Comité d'organisation avec G. Forestier et de Dion comme vice-présidents, ce qui signe l'implication de l'Administration d'alors dans l'automobilisme.

Or, au moment même où l'automobile triomphait à l'Exposition universelle, se déclenchait la première contestation d'envergure à son endroit, à propos des courses, justement.

Le 15 avril 1900, une épreuve de motocycles (il s'agit sans doute surtout de tricycles et quadricycles, avec peu ou pas de motocyclettes) est courue en marge de la classique course cycliste Paris-Roubaix. Elle est marquée par un accrochage entre les deux tricycles des coureurs Dorel et Martin, qui entrent dans la foule au carrefour de la Croix-de-Noailles dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Il y a deux blessés graves dont Mme Charles Bos, femme d'un député de la Seine.

À la suite de cet accident, qu'on appellera même la « *tuerie de la Croix de Noailles* », la presse parisienne et nationale déclenche une virulente campagne contre les courses d'automobiles. Celle-ci semble d'ailleurs avoir peu touché la presse de province⁷⁸⁰.

Au premier rang se distingue le *Petit Journal*, dont l'autophobie ne cesse de se manifester depuis que Pierre Giffard a dû en abandonner la direction. Dès le 3 mai 1900, le *Petit Journal* fait amende honorable, en s'inquiétant de ce que « *les pouvoirs publics semblent disposés à dépasser la limite en imposant des règlements oppressifs [contre l'automobile]* »⁷⁸¹.

Mais les péripéties judiciaires qui s'ensuivirent offrirent de la copie jusqu'en février 1902 : inculpation des 29 concurrents pour dépassement de la vitesse de 20 km/h (que tous jurèrent avoir respectée !), non-lieu pour Martin, condamnation de Dorel en correctionnelle, puis en Cour d'appel, à un mois de prison avec sursis et de lourds dommages et intérêts⁷⁸², relâche de la société De Dion-Bouton qui avait fabriqué le tricycle utilisé par Dorel.

L'Administration ne fut pas sans réagir. Voici comment, quatre ans après, un dirigeant du Touring-Club de France, présente ce qui fut appelé « *La guerre aux chauffeurs* » (voir l'Annexe B, Illustration 139) :

« *C'est le 16 avril 1900 que commença à Paris ce que l'on convint d'appeler "la guerre aux chauffeurs". À la suite de l'accident survenu ce jour-là à la course Paris-Roubaix, au carrefour de la Croix-de-Noailles, des ordres sévères avaient été donnés aux agents de police, et, dès le 1er mai, la répression commença. [...]*

On vit [au tribunal] des chauffeurs par fournée de 50, 60 et même 140 le même jour.

On allait même [...] jusqu'à soutenir que, Paris n'étant composé que de carrefours, et tout carrefour étant un lieu où il y a danger d'accident et gêne pour la circulation, les automobiles ne devraient jamais y avoir une autre allure que celle d'un homme au pas !

*[...] Heureusement, à Paris, la répression se calma, mais elle gagna promptement la banlieue et la province*⁷⁸³. »

Une amnistie des délits de circulation fut d'ailleurs votée le 18 décembre 1900 par la

⁷⁸⁰ Nous n'en avons pas trouvé trace à Orléans dans *Le Républicain orléanais* et *Le Journal du Loiret*.

⁷⁸¹ Le *Petit Journal*, 3 mai 1900, cité par Meyan, dans un article intitulé *Apaisement*, in *La France automobile*, 6 mai 1900. L'Administration aurait envisagé une limite de 8 km/h selon Meyan qui conclut : « *Il est impossible d'admettre que des automobiles munies de freins puissants ne puissent marcher qu'à 8 km, alors que les voitures attelées de bons chevaux marchent dans Paris à 15 ou 16 kilomètres sans frein ni moyen d'arrêt rapide. Les accidents causés par des chevaux emballés sont quotidiens, et pourtant nulle administration ne s'en émeut.* » C'est Meyan qui signale que la presse va jusqu'à parler de « *tuerie* ».

⁷⁸² En première instance Mme du Bos obtient 15 000 francs (25 000 en Appel) et l'autre blessé grave (apparemment aussi atteint, mais moins bien placé sur l'échelle sociale) n'obtient que 1 000 francs.

⁷⁸³ Raynaud, « *La Guerre aux chauffeurs. Comment on nous rend justice.* », in *La Vie Automobile*, n°164, 19 novembre 1904, pages 737-738. C'est un avoué, membre dirigeant du Touring-Club, qu'il représente avec Ballif à la Commission extraparlamentaire des automobiles. Il écrit régulièrement dans *La Vie Automobile* et la *Revue du T. C. F.* Il est élu président de la Ligue des chauffeurs en fin décembre 1904.

Chambre des députés, pour calmer les esprits. Ce fut la première d'une longue série...

Si la préfecture de police et le parquet parisien ralentirent (modérément⁷⁸⁴) la répression envers les automobilistes, il n'en fut pas de même ailleurs. Certains tribunaux se mirent à sanctionner les automobilistes sans tenir compte des textes, simplement au motif des craintes nées de l'augmentation du trafic.

« *“Les excès de vitesse relevés à la charge des conducteurs d'automobiles doivent être réprimés d'autant plus sévèrement qu'ils sont plus fréquents, portait un jugement dans ses attendus, et que ceux qui les commettent trouvent dans l'exagération même de la vitesse le moyen de se soustraire par la fuite à toute répression. (Tribunal correctionnel de Lille, 5 décembre 1900, Rixens et Lafont.)”*

*“Il passe ici environ quatre-vingts automobiles par jour, disait dernièrement un président de tribunal qui voulait expliquer une condamnation sévère, il faut que cela cesse.”*⁷⁸⁵ »

SCISSION A L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE.

Un troisième – et violent – contrecoup fut le déclenchement d'une scission à l'Automobile-Club de France, dont l'Assemblée générale annuelle, prévue le 27 mai, se tint en plein dans l'excitation de l'affaire de la Croix-de-Noailles. Après de vifs échanges, 200 membres (sur environ 2 000) démissionnèrent sur le champ ou dans les jours suivants :

« [...] *d'aucuns reprochaient à la grande association de ne pas se préoccuper suffisamment des intérêts de la confrérie des chauffeurs ; de n'intervenir que modérément auprès des pouvoirs publics, lorsque ceux-ci abusaient de leur autorité ; d'autres, par contre, imputaient la responsabilité des persécutions exercées contre les automobilistes au Cercle, qui préconisait, organisait des courses de vitesse, sans souci de l'animosité publique.*⁷⁸⁶ »

En fait, l'accident de la Croix-de-Noailles ne fut qu'un déclencheur, car l'idée d'une association concurrente était dans l'air. Ainsi, Paul Meyan annonçait déjà dans *La Locomotion automobile* du 22 février 1900 la création d'une « *“Ligue routière de France” qui prendra la défense des intérêts de tous ceux qui font usage de la route : elle ira de l'automobile au cavalier [...]* » », et en donnait les statuts. Elle ne fut jamais active.

Les dissidents montèrent une nouvelle association, le *Moto-Club*, dont les adhésions furent reçues au *Vélo*. Et, le 25 juin 1900, sa première assemblée générale élit Léon Serpollet comme président, Giffard, Cadié et Gobron comme vice-présidents et Meyan comme secrétaire général⁷⁸⁷. L'association prit le nom d'*Union Automobile Française* et, le 2 janvier 1901, elle rendit public un « *Manifeste* » proposant des limitations drastiques à l'organisation de courses sur routes, auquel l'Automobile-Club répondit le 9 janvier par « *une rigoureuse*

⁷⁸⁴ On verra que la répression resta à un niveau très élevé comparé à celui des pratiques actuelles.

⁷⁸⁵ *Ibidem*. A contrario, il y a des juges favorables à l'automobile, avec le même mépris des textes (ou de la jurisprudence de la Cour de cassation) comme ceux de Chalon ou Roubaix.

⁷⁸⁶ Souvestre, *op. cit.*, page 436. Sur l'ensemble de l'affaire du Moto-Club, devenu plus tard l'Union Automobile Française, voir Souvestre, pages 435-438, 487-490 et 507.

⁷⁸⁷ *Ibidem*, page 487-488. Gobron est un constructeur, spécialiste des moteurs à alcool. Nous n'avons pas trouvé d'éléments sur Cadié (un constructeur ?).

*excommunication*⁷⁸⁸ ». Puis, les esprits se calmèrent assez vite et l'*Union Automobile Française* décida en assemblée générale de se dissoudre le 14 novembre 1901.

La leçon de ces événements fut tirée par de Dion et ses amis qui créèrent, le 13 mars 1902, une « filiale » de la « *Société d'encouragement des courses* » qu'était l'A. C. F. Ce fut l'*Association Générale Automobile* (A. G. A.), bâtie sur le modèle du Touring-Club, ouverte à tous, y compris aux femmes, à la cotisation de 20 francs par an, plus modeste que celle de l'A. C. F. Les actions de l'A. G. A. furent nombreuses : création d'un Office de tourisme, fourniture de panneaux de danger, à côté de ceux du T. C. F., et en principe mieux adaptés aux automobiles, création d'un service d'assurance, mise en place d'une école de chauffeur et de mécanicien automobile, réseau de garages affiliés offrant des réductions, etc.⁷⁸⁹

L'Association Générale Automobile faisait ce que le programme initial de l'A. C. F. de 1895 se proposait. Elle se situait clairement dans la ligne de développement d'une organisation de masse analogue au Touring-Club. L'A. G. A. comptait seulement 4 000 adhérents en 1906.

La fondation de l'A. G. A. fut rapidement suivie le 17 février 1904 de celle de la Fédération des Automobile-Clubs régionaux. Une hypothèse vraisemblable est que cette création fut une réaction contre celle de l'A. G. A. qui pouvait concurrencer les Automobile-Clubs régionaux⁷⁹⁰. On verra que la Fédération entreprit de se faire connaître avec le « *Code Perrigot* ». Mais, elle resta une association sans membres physiques réels. Elle contribua à figer le système des Automobile-Clubs autonomes et ne pouvait donc pas viser à la création d'une organisation de masse des automobilistes.

Les chauffeurs ne se sentirent guère mieux protégés par ces nouvelles associations, et sur une proposition de Henri Desgrange dans *L'Auto* le 18 novembre 1904, une « *Ligue des chauffeurs* » se constitua en décembre 1904 (voir ci-après).

LA CONTESTATION DES COURSES SUR ROUTE.

Bien que le *Décret* du 10 mars 1899 les ait formellement autorisées sous réserve d'une « *autorisation spéciale*⁷⁹¹ », les courses sur route étaient donc vivement contestées. Ainsi, à la suite de l'affaire de la Croix-de-Noailles, diverses courses furent annulées, notamment Paris-

⁷⁸⁸ *Ibidem*, page 487-488. Toutes les sources attribuent la rédaction du « *Manifeste* » à Giffard lui-même.

⁷⁸⁹ Souvestre, *op. cit.*, pages 538-542, établit très clairement le parallèle entre l'A. G. A. et le défunt Moto-Club.

La présentation classique de cette « scission rampante » y voit des dissensions de classes entre « *cercleux* » groupés autour de Zuylen et membres soucieux du développement de masse de l'automobile.

La réalité est certainement plus complexe. D'abord, les courses restèrent organisées par l'A. C. F. Il en alla de même pour les Salons jusqu'en 1908. La majorité de l'A. C. F. ne désirait probablement pas partager les gains qui en résultaient en devenant une organisation de masse. Voir par exemple G. Beaussaron. *op. cit.*

Ces divergences s'accrochèrent avec l'annulation du Salon de 1909 et la reprise des Salons par les constructeurs en 1910. De même, l'A. G. A. qui était hébergée par l'A. C. F. dû déménager en 1911.

La concurrence avec le Touring-Club s'étend hors du domaine automobile : Commission du contentieux, Commission nautique, Commission du tourisme, etc.

⁷⁹⁰ Ses promoteurs furent le prince d'Arenberg et Jules Perrigot, président de l'Automobile-Club des Vosges (voir sa notice au *chapitre 6-II-4*). Il est très difficile de démêler les éléments du jeu entre les trois organisations. Celles-ci vont coopérer malgré leurs divergences d'intérêt potentielles.

La Fédération semble ne pas avoir cherché à recruter directement des membres individuels et s'est contentée des membres des Automobile-Clubs et de l'A. G. A.

⁷⁹¹ L'autorisation « *délivrée par chacun des préfets des départements intéressés [...] ne dispensera pas les organisateurs de demander [...] pour chacune des communes intéressées, l'agrément du maire.* » (Art. 31).

Bordeaux, Paris-Lille (en motocycles), Paris-Brest-Paris (organisée par *Le Matin*), etc.

Paris-Toulouse-Paris fut exceptionnellement autorisée (25-28 juillet) et – on l’a vu – les vainqueurs paradèrent le 2 août à l’Annexe de Vincennes de l’Exposition.

En 1901, diverses courses locales durent être déguisées en « concours » :

« 19 février 1901. *Le meeting de Pau débute par un concours de tourisme sur le parcours Pau-Peyrehorade et retour. Dégénérant en course, il donne comme lauréats Maurice Farman (voitures), Henri Farman (voiturettes) et Osmont (motocycles).*⁷⁹² »

En fait la presse avait très vite été divisée à propos des courses automobiles sur route, comme elle l’avait été au sujet des premières courses cyclistes sur route en 1891.

On a vu que le *Petit Journal*, qui avait organisé la première grande course automobile Paris-Rouen en 1894, avait été aussi le premier à s’inquiéter. Aussi, la course Paris-Bordeaux-Paris de 1895 dut-elle être organisée par une souscription et avec l’aide du Touring-Club. Puis, à partir de 1896, c’est l’Automobile-Club de France qui continua à promouvoir les grandes courses sur route, parfois avec l’aide de journaux, comme *Le Matin*, organisateur du Tour de France de 1899.

Le Touring-Club de France s’opposa aux courses dès 1896. À propos de Paris-Marseille-Paris qui « *vient de consacrer définitivement le triomphe du pétrole* », G. Pierron, chargé de la Chronique « *Locomotion Automobile* », pose ainsi la question dans la *Revue du T. C. F.* :

« *Il est donc bien entendu que les automobiles viennent de prouver définitivement qu’elles ont de l’endurance et de la vitesse. Les soumettra-t-on, l’année prochaine, à une nouvelle épreuve ? Organisera-t-on une autre course ? J’espère et je souhaite que non.*

Mon excellent ami Pierre Giffard vient de faire paraître dans le Petit Journal et dans le Vélo un article plein de sens sur cette question. “Plus de courses !” s’écrie-t-il. Ah ! comme il a raison ! Et comme je suis heureux de pouvoir, après lui, mettre les points sur les i.

*Nous avons obtenu des courses tout ce qu’elles pouvaient nous donner. Ce qu’il nous reste à prouver n’est plus de leur domaine. N’allons pas plus loin dans cet ordre d’idées, car les courses ne peuvent plus être désormais que dangereuses pour la cause automobile et démoralisatrices pour le public*⁷⁹³. »

En 1898, *Le Chauffeur* est lui aussi « *d’avis que ces manifestations sont de peu d’utilité technique.*⁷⁹⁴ » Il fait état de la désapprobation d’Ernest Archdeacon⁷⁹⁵ à la fin de l’année.

Au lendemain de l’accident de la Croix-de-Noailles, les réponses des constructeurs divergent. Un article « à chaud » de *La France automobile* illustre bien cette cacophonie⁷⁹⁶. Pour un Jeantaud qui s’exclame « *Plus de courses, des concours. Je crois que c’est là le*

⁷⁹² Victor Breyer, « *Il y a 50 ans...* » in *La Vie automobile*, 15-2-1951, page 48. Breyer commente :

« *Le meeting de Pau [...] marque l’entrée sur la scène automobile [...] des frères Henry et Maurice Farman, hier champions de la pédale, aujourd’hui du volant, demain de l’aviation.* »

⁷⁹³ *Revue du Touring-Club*, octobre 1896, pages 380-381. Soulignements en italiques dans le texte. D’autres associations, comme la Société des Ingénieurs Civils, ont aussi pris rapidement leurs distances avec les courses.

⁷⁹⁴ Article non signé sur le départ de Paris-Amsterdam-Paris in *Le Chauffeur*, 25 juillet 1898, page 263 ; même opinion page 447. Lettre d’Archdeacon à l’A. C. F. *ibidem*, 25 décembre, pages 462-463.

⁷⁹⁵ Ernest Archdeacon, que nous rencontrerons à mainte reprise, est l’archétype du militant des progrès de la locomotion. On trouvera un résumé de sa carrière dans le dernier chapitre de notre *Première Partie*.

⁷⁹⁶ *La France automobile*, 29 avril 1900, pages 261-262. Article *Contre les courses*, de J. Ravel, ingénieur, opposant aux courses, qui contient toutes les citations du paragraphe. Le ton est très bizarre, mêlant plaisanteries de bistrot « *faire du 100 ! faire du sang !* », opinions personnelles, déclarations des uns et des autres, etc.

sentiment général des membres du Comité de l'Automobile-Club. », d'autres se contredisent. C'est le cas de de Dion qui disait tantôt : « *Je prétends que pour nos études, à nous constructeurs, il nous faut des courses de vitesse sous peine d'entraver le progrès [...]* », et tantôt tenait le discours inverse : « *M. de Dion vient, paraît-il, de déclarer à un rédacteur du Gaulois qu'il ne voyait plus aucune utilité aux courses !* »

En 1903, après le désastre de Paris-Madrid, de Dion réarrangera sans vergogne l'histoire :

« *Le marquis de Dion, nous a-t-il déclaré, a toujours été opposé à ces courses de grande vitesse qui, à son avis, n'offrent aucun caractère pratique et ne présentent par conséquent aucune utilité.*⁷⁹⁷ »

La controverse sur les courses était internationale. On sait que l'Angleterre les interdisait : la Coupe Gordon-Benett de 1903 dut se courir en Irlande. En 1905, le comte Sierstorff, président de l'Automobile-Club d'Allemagne démissionna car il était opposé aux courses, alors que son Comité était en majorité pour⁷⁹⁸.

Les pouvoirs publics continuèrent à louvoyer, interdisant telle course, autorisant telle autre, fermant les yeux sur les faux « concours ». La course Paris-Berlin du 27 au 29 juin 1901, autorisée, est un triomphe pour l'industrie française victorieuse dans les quatre catégories (voir l'Annexe B, Illustration 76). Mais, un accident dans la 1^{ère} étape Paris-Aix-la-Chapelle (un enfant tué) déclenche une interpellation à la Chambre et la promesse par le gouvernement d'interdire les courses.

C'est ainsi que le président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics affirment « *leur intention de ne plus en autoriser à l'avenir* » dans le *Rapport* sur le *Décret* du 10 septembre 1901⁷⁹⁹. On peut toutefois soupçonner cette déclaration d'*intention* d'une hypocrisie certaine, puisqu'elles continuèrent encore deux ans comme auparavant.

« *Le conseil d'État avait également pensé que la révision du décret du 10 mars 1899 devait amener, avec la suppression de son article 31 [autorisant les courses], à interdire désormais les courses de vitesse sur route. Notre intention est effectivement de ne plus en autoriser à l'avenir ; mais il nous a paru préférable de conserver l'article sans trancher la question de principe, laissant à l'administration la possibilité de l'appliquer, sous sa responsabilité, avec un pouvoir discrétionnaire absolu d'appréciation. Nous avons toutefois modifié l'article 31 pour mieux faire ressortir ce pouvoir*⁸⁰⁰. »

Ce n'est que le scandale de la course Paris-Madrid de mai 1903 qui força le Gouvernement à concrétiser (très partiellement) cette *intention*... Désormais, les « *courses de vitesse sur routes* » seront limitées à des épreuves locales (courses de côte, « *éliminatoires* » de la Coupe Gordon-Bennett en 1904 et 1905) ou auront lieu sur circuit routier spécialement aménagé⁸⁰¹.

3 LA FUITE APRES ACCIDENT ET LES EXCES DE VITESSE.

LES FUITES APRES L'ACCIDENT : L'AFFAIRE VILLEROY DE 1901.

⁷⁹⁷ Déclaration au journal *La Liberté*, « *exprimée non par lui-même, mais par un des ses collaborateurs les plus intimes* », citée longuement par *La Locomotion automobile*, 4 juin 1903, page 353.

⁷⁹⁸ *La Vie Automobile*, 28 octobre 1905, page 687.

⁷⁹⁹ *Rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics du 10 septembre 1901, PTQ 1900-1901*, page 528.

⁸⁰⁰ *Ibidem*. Le *Décret* du 10 septembre 1901 se contente de faire remonter l'autorisation au niveau du ministre de l'intérieur pour les courses traversant plusieurs départements.

⁸⁰¹ L'A.C.F. organisa dès 1906 la « Grand Prix de l'A.C.F. » au Mans, puis sur le circuit de Dieppe en 1907.

Le 18 août 1901, un accident à Lisieux soulève une grande émotion⁸⁰² dans la presse nationale parisienne, mais qui semble cependant avoir été peu relayée en province⁸⁰³.

Un receveur d'octroi est renversé et tué par une voiture qui prend la fuite⁸⁰⁴. Le chauffeur n'est identifié que le 30 et se révèle être un garçon de 14 ans, Maurice de Villeroy, fils d'un riche propriétaire de la région. Il est condamné en correctionnelle à 2 mois de prison avec sursis le 21 décembre 1901 (la famille de la victime a été dédommée par son père).

Un comportement nouveau était donc apparu, lié aux possibilités nouvelles de prendre la fuite après un accident à bord d'une automobile, même lente. À la réprobation morale et sociale de ce comportement s'ajoutait le sentiment de nouveauté d'une dégradation des mœurs inconnue jusque là.

Auparavant, il était difficile, sans être impossible, d'échapper à ses responsabilités en cas d'accident avec une voiture à chevaux, ou pour un cavalier⁸⁰⁵. Ce n'est pas seulement un ordre de vitesse nouveau qui le permettait, mais aussi l'*ubiquité* (relative) des automobiles, ce qu'on dénommait à l'époque leur « *mobilité* ». En effet, le « rayon d'action » d'un cheval ou d'un attelage est très limité, contrairement à celui des automobiles, et ils sont généralement connus localement, contrairement aux automobiles qui peuvent venir de loin.

Le sénateur Denoix, en début 1902, en proposant d'étendre à toutes les automobiles, même lentes, le port de la « plaque d'identité » imposée aux seuls véhicules dépassant 30 km/h par le *Décret* du 10 septembre 1901, résume parfaitement cette nouvelle problématique.

« Il n'est point douteux qu'une voiture pouvant marcher à moins de 30 kilomètres à l'heure peut permettre à son conducteur de se soustraire par la fuite à la responsabilité qu'il aura encourue si elle ne porte aucun signe permettant de fixer son identité. »

« Et si, par le texte que nous proposons au vote du Sénat, les voitures automobiles sont seules soumises à cette prescription, c'est que les voitures à traction animale et les cavaliers ne peuvent obtenir des moyens dont ils disposent des vitesses bien grandes, qu'ils ne voyagent que sur une surface de territoire relativement restreinte et dans laquelle ils sont généralement très bien connus et que, dès lors, il leur est bien difficile, sinon impossible, de se dérober par la fuite. »⁸⁰⁶

La « *mobilité* » des automobiles avait une autre conséquence nouvelle : même quand l'auteur de l'accident était connu, l'action en justice devait se faire au tribunal de son domicile, très souvent éloigné du lieu de l'accident du fait de « *la grande mobilité des automobiles* ».

⁸⁰² Victor Breyer qui suivit l'affaire pour *Le Vélo* témoigne 50 ans après : « *Il est malaisé, pour qui ne l'a pas vécu, d'imaginer la sensation que suscita le "drame de Lisieux" et le débordement d'autophobie qui en résulta.* »

⁸⁰³ Comme pour l'affaire de la Croix-de-Noailles, il n'y en a trace ni dans *Le Républicain orléanais* ni dans *Le Journal du Loiret*.

⁸⁰⁴ *Le Temps* du 19 août relate l'accident ainsi :

« Une voiture automobile du genre phaéton, peinte en blanc, portant trois voyageurs inconnus, dont un de forte corpulence, a écrasé hier, vers trois heures de l'après-midi un employé de l'octroi du bureau de Pont-l'Évêque, à Lisieux, au moment où il s'avavançait pour demander aux voyageurs s'ils n'avaient pas d'objets soumis aux droits. La voiture, qui venait de la direction de Trouville, a continué sa course à toute vitesse se dirigeant vers Bernay. Le signalement des trois féroces chauffeurs a été envoyé dans toutes les directions. »

⁸⁰⁵ Hennequin signale en 1903 un cas de fuite d'une voiture attelée ayant envoyé au fossé une automobile arrêtée, contre 9 cas de fuite d'automobilistes. In *Rapport sur les accidents de la circulation, op. cit.*, page 46.

Studeny, *op. cit.*, pages 131-132, relate une enquête sur une fuite en 1828. Il cite aussi des accidents suivis de fuite, à l'octroi de Paris, dus à des voitures forçant le passage, pages 130-131.

⁸⁰⁶ Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, *Rapport*, in *Documents parlementaires*, Sénat, 1902, Annexe n°71, page 132.

Cela entraînait que « *la victime hésitera à poursuivre. Elle reculera devant les frais et les déplacements nécessaires.*⁸⁰⁷ ». C'est ce que constatait le député René Besnard en 1908, en proposant de laisser à la victime le choix du tribunal du lieu de l'accident.

Il convenait donc de pouvoir identifier facilement les automobiles.

Le contrôle des excès de vitesse et autres « *contraventions au vol* ».

Le problème de l'identification du propriétaire était le même pour toutes les infractions visibles (fumées, absence d'éclairage, excès de vitesse) que pour la fuite après un accident.

La prévention des excès de vitesse supposait de plus que les agents puissent la mesurer correctement. En fait, la mesure de la vitesse était réalisable techniquement, pour peu qu'on s'en fût donné la peine.

LIMITEURS DE VITESSE PAR CONSTRUCTION ET ENREGISTREURS EMBARQUES.

Il existait deux autres possibilités de prévenir les excès de vitesse : l'enregistreur embarqué et le limiteur de vitesse. Leur emploi fut envisagé par la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles de 1903.

Les « *enregistreurs de vitesse* » étaient déjà utilisés sur les chemins de fer en France et à l'étranger depuis au moins 1895⁸⁰⁸. Ils se généralisent après 1902⁸⁰⁹. Le préfet de police avait, par *arrêté du 7 juin 1890, prescrivant l'emploi d'un compteur pour les voitures de place* (hippomobiles à l'époque), lancé une consultation pour la fabrication d'appareils enregistreurs sur « *disque, bande ou rouleau horaire* » au moyen d'un « *style trembleur convenablement disposé* ». Au commencement de 1892, trois types de compteurs-enregistreurs étaient proposés par les fabricants⁸¹⁰. La technologie nécessaire existait donc déjà depuis longtemps (voir l'Annexe B, *Illustration 110*).

En 1905, le sénateur Gomot, président du Groupe agricole au Sénat, fait une bruyante campagne pour faire imposer les enregistreurs⁸¹¹.

⁸⁰⁷ Député René Besnard, séance du 10 février 1908, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1908, Annexe n°1503, page 129.

⁸⁰⁸ *PTQ 1897-1898*, page 106-107. *Circulaire du ministre des travaux publics aux administrateurs des compagnies de chemins de fer. Maintien des primes des mécaniciens et emploi des enregistreurs de vitesse*, du 28 mai 1897. Cette circulaire en mentionne une autre du 2 décembre 1895 qui envisageait « *la généralisation de l'emploi sur les locomotives des appareils enregistreurs de vitesse* ».

⁸⁰⁹ *PTQ 1902*, page 6. *Circulaire du ministre des travaux publics aux administrateurs des compagnies de chemins de fer. Installation des enregistreurs de vitesse sur les locomotives*, du 12 juin 1902. Le ministre fait part de l'avis, qu'il adopte, du Comité d'exploitation technique des chemins de fer qui a « *constaté qu'il était aujourd'hui possible de mettre ces appareils en pratique courante, et a émis l'avis qu'il y avait lieu de poursuivre d'urgence cette amélioration.* ». D'autres textes ultérieurs concernent l'extension des enregistreurs sur les locomotives : voir *PTQ 1905*, pages 367-368 et 368, *PTQ 1908*, pages 111-112, etc.

⁸¹⁰ Cette question passionnait les conseillers de Paris qui é mirent 8 propositions à ce sujet de 1892 à 1907. Voir par exemple Joussetin, *BMO Rapp. Doc., Rapport n°85* du 23 novembre 1903. Les compteurs seront rendus obligatoires pour les voitures de place et taxis, mais les « *compteurs-enregistreurs* » ne le seront pas.

⁸¹¹ Sur Gomot, son action et la polémique qu'elle entraîna, voir le dernier *Chapitre* de notre *Première partie*.

Ils ne seront enfin imposés, aux plus gros poids lourds, que par un *Décret réglementaire* du 26 mai 1937. Mais, dès 1924, les préfets étaient invités par le ministre à faire pression sur les Compagnies de transport en commun soumises à leur contrôle (article 30 du *Décret* du 31 décembre 1922) pour qu'elles équipent leurs autocars d'un enregistreur de vitesse sauf ceux « *ne circulant que dans les agglomérations ou sur des parcours non difficiles* »⁸¹².

La « limitation des vitesses par construction » fut, elle aussi, sérieusement envisagée, comme en attestent de très nombreuses allusions dans les textes contemporains.

Ainsi, en fin 1901, l'exposé des motifs de la première modification du décret de 1899 par le président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sous-entend que la question a déjà été débattue au niveau gouvernemental⁸¹³ :

« *Il n'était pas possible d'interdire la mise en service de véhicules capables de marcher à plus de 30 kilomètres à l'heure.* »

En début 1902, le sénateur Denoix, rapporteur au nom de la Commission du Sénat de la *proposition de loi* sur le « *délit de fuite* », rappelle que le débat sur la limitation de vitesse par construction est d'actualité⁸¹⁴.

En 1903, la Commission extra-parlementaire sur la circulation des automobiles se penche encore sur la question, en faisant même la « première question » sur les 14 questions du « *Programme de travail de la sous-commission technique* ».

« *1° Y a-t-il lieu de limiter, soit par mesure administrative, soit par mesure législative, les vitesses maxima en palier des véhicules automobiles sortant de chez les constructeurs ?* »

Toutefois, on peut supposer que la cause fut entendue très tôt. En effet, dès 1902, le sénateur Denoix, concluait négativement, au nom des deux assemblées, sur la question de la limitation de vitesse par construction, avec l'invocation rituelle à cette prospère industrie française et à ses *100 000 ouvriers* :

« [...] *il pourrait être de nouveau question de limiter à un maximum de vitesse la construction même des voitures.*

*Il serait vraiment malheureux qu'on fût obligé d'en venir à cette extrémité. L'automobile est appelée à rendre les plus signalés services, et l'industrie de sa construction éminemment française, est en ce moment dans une magnifique prospérité et plus de 100 000 ouvriers y sont employés. Le Sénat, pas plus que la Chambre, [...] n'entendent apporter un trouble quelconque dans l'industrie de l'automobile.*⁸¹⁵ »

⁸¹² PTQ 1924, pages 631-637, *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière. [...] Dispositifs limitant automatiquement les vitesses des véhicules de transport en commun [...]*, du 7 juillet 1924 ; voir plus précisément pages 634-635.

⁸¹³ PTQ 1900-1901, page 527, in *Rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901. Le président du conseil Waldeck-Rousseau est aussi ministre de l'intérieur.

⁸¹⁴ Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, *Rapport*, in *Documents parlementaires*, Sénat, 1902, Annexe n°71, page 131. « *Il n'est pas interdit de penser, d'espérer même, que ce genre de transport [l'automobile] prendra de tels développements qu'un jour il sera besoin d'établir comme pour les voies ferrées des routes uniquement réservées à son usage et sur lesquelles les conducteurs d'automobiles, à leurs risques respectifs et sous la protection des lois, pourront marcher aux vitesses les plus rapides.*

Mais en attendant qu'il en soit ainsi nous pensons qu'ils feront sagement de ne pas oublier qu'il a été et qu'il pourrait être de nouveau question de limiter à un maximum de vitesse la construction même des voitures. »

Remarquons au passage que le sénateur Denoix vient d'inventer l'autoroute...

⁸¹⁵ Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, *Rapport*, in *Documents parlementaires*, Sénat, 1902, Annexe

LA « PLAQUE MINÉRALOGIQUE », UNE INVENTION FRANÇAISE.

La question de l'identification des automobiles en circulation, commune aux problématiques des sanctions des « *contraventions au vol* » et de la fuite après accident, furent à l'origine des premières modifications apportées au *Décret* du 10 mars 1899⁸¹⁶. C'est l'invention, en 1901, de la « *plaque d'identité* » qui s'imposera rapidement dans tous les pays.

En effet, il était impossible de relever l'identité du propriétaire sans arrêter la voiture : la « *plaque* » avec le nom et l'adresse du propriétaire n'était lisible que sur une automobile à l'arrêt (ses caractères pouvaient avoir 5 millimètres).

Cette « *plaque nominative* » avait été imposée aux voitures de transport en 1797⁸¹⁷.

La *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques*, du 30 mai 1851 avait confirmé cette obligation sauf pour quelques voitures agricoles et pour les voitures particulières. Dans certaines zones comme la Seine, le port de la plaque nominative fut étendu aux voitures particulières par arrêté préfectoral.

Lorsqu'on lit les articles de l'époque, on s'étonne des protestations véhémentes contre le projet des plaques à « *gros numéros* »⁸¹⁸. C'est que les voitures publiques étaient astreintes depuis Louis XV⁸¹⁹ à porter un gros numéro très lisible, en plus de la « *plaque* » imposée à tous les véhicules dont, rappelons-le, les caractères pouvaient n'avoir que 5 millimètres.

C'est donc une affaire de distinction, les automobiles ne pouvant être numérotées comme un vulgaire fiacre. Déjà en 1897, l'auteur anonyme de la *Chronique « Locomotion automobile »* de la *Revue du Touring-Club* (probablement Ballif) s'insurge contre un arrêté municipal de Nice en vertu duquel :

« *Les automobiles devront être numérotées comme de simples sapins.*⁸²⁰ »

Dès le 10 septembre 1901, le *Rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics au Président de la République française, suivi d'un décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*⁸²¹, propose des mesures pour faciliter l'identification d'un véhicule en marche.

Le président du conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics exposent les motifs de ce nouveau décret de la façon suivante.

« *M. le Président, l'opinion publique s'est à juste titre émue des accidents trop nombreux résultant de la vitesse exagérée avec laquelle circulent les automobiles. Le règlement du 10 mars 1899 avait limité cette vitesse à 30 kilomètres à l'heure en rase*

n°71, page 131. Le fait de s'être chargé de soutenir la proposition Chastenot au Sénat et les nombreuses critiques qu'il fait à l'automobile attestent qu'il est loin d'en être un partisan inconditionnel.

⁸¹⁶ Sur l'histoire des plaques minéralogiques, voir divers articles dans la revue *Pour mémoire*, n° 5, 2008.

⁸¹⁷ *Loi contenant le tarif des droits à percevoir sur les grandes routes*, du 3 nivôse an VI (23 décembre 1797).

Le *Décret concernant le poids des voitures et la police du roulage*, du 23 juin 1806, reprend cette obligation.

⁸¹⁸ L'argot de l'époque parle aussi de « *gros numéros* » pour les maisons closes qui se signalent souvent par un numéro disproportionné.

⁸¹⁹ *Arrêt du Conseil du Roi* du 2 mai 1725 in *Code Louis XV*, T1, 277.

⁸²⁰ *Revue du Touring-Club*, janvier 1897, page 16. Soulignement en italiques dans le texte. Voir ci-dessous plus de détails sur les arrêtés de Nice en 1895 et 1896.

⁸²¹ *PTQ 1900-1901*, pages 526-529. Le président du conseil, ministre de l'intérieur, est Waldeck-Rousseau.

campagne et 20 kilomètres dans les agglomérations, après avoir spécifié que la vitesse devait être notablement réduite, jusqu'à celle de l'homme marchant au pas, dans toutes les circonstances où la prudence le commandait.

Ces sages prescriptions ont été perdues de vue ; se laissant aller de plus en plus à l'entraînement de la vitesse, des conducteurs d'automobiles se montrent trop peu soucieux de la sécurité des routes et alarment les populations des villages par l'allure immodérée de leur marche ; et il arrive trop souvent qu'après avoir causé un accident, préoccupés d'échapper aux sanctions qui pourraient les atteindre, ils se dérobent, sans avoir pu être reconnus.

Le Gouvernement doit prendre les mesures réclamées par une pareille situation. »

Puis, le président du conseil, qui avait écarté la limitation des vitesses par construction des véhicules, s'en justifie dans le *Rapport au président de la République*.

Il conclut alors :

« Il nous a paru qu'il suffirait, pour l'instant du moins, de prendre les dispositions qui permettraient d'atteindre plus aisément que par le passé les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles.

Tel est le but essentiel du règlement que, après avoir pris l'avis du conseil d'État, nous avons l'honneur de vous soumettre pour modifier d'une façon appropriée le règlement du 10 mars 1899. »

Selon la pratique classique, le décret renvoie pour les détails à des « *décisions ministérielles qui s'adapteraient mieux à cette situation que [...] un règlement d'administration publique, forcément très rigide.* »

Le *Décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901⁸²², crée donc la « *plaque d'identité* » dite plus tard « *plaque minéralogique* » :

- seules les automobiles susceptibles de dépasser 30 km/h en palier sont concernées ;
- l'assujettissement ou non au port des plaques d'identité doit être indiqué sur le certificat de conformité et sur le récépissé de déclaration ;
- le service des mines doit tenir des « *registres d'immatriculation* » des automobiles.

Un nouveau modèle de « *récépissé de déclaration* » est défini⁸²³. Il doit porter le numéro attribué par l'Arrondissement minéralogique, ou « *spécifiera qu'il n'est pas assujetti à porter les plaques [...]* ». Le certificat de conformité délivré par les constructeurs doit « *spécifier le maximum de vitesse que l'automobile est capable d'atteindre en palier* ».

Le décret est suivi d'un *Arrêté du ministre des travaux publics sur les plaques imposées aux automobiles pouvant marcher en palier à plus de 30 kilomètres à l'heure*, du 11 septembre 1901.

Cet arrêté fixe le détail du modèle des plaques ; seule la plaque arrière doit être éclairée la

⁸²² *PTQ 1900-1901*, pages 529-536. Accessoirement, le décret modifie le texte de 1899 sur les courses, et la marche arrière n'est désormais imposée qu'au-delà d'un poids de 350 kg au lieu de 250 kg.

⁸²³ La proximité des inscriptions du nom de l'arrondissement minéralogique concerné et du numéro d'immatriculation est à l'origine de l'expression « *numéro minéralogique* ».

nuit (éventuellement par transparence)⁸²⁴.

Une *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets*⁸²⁵, du 11 septembre 1901, commente le *Décret* du 10 septembre et l'arrêté du 11 septembre. Elle donne la liste des arrondissements minéralogiques et de leurs lettres caractéristiques. Le nombre maximum possible de numéros distincts est de 40 000 seulement, ce qui ne témoignait pas d'un grand optimisme sur l'avenir de l'automobile.

Pour finir, le ministre des travaux publics exhorte les préfets à la répression⁸²⁶ :

« Les contraventions ne peuvent être constatées que par les officiers de police judiciaire tels que les maires, commissaires de police, etc. Ces fonctionnaires trouveront toutefois dans les nouvelles dispositions des facilités particulières pour relever les exagérations de vitesse contre lesquelles il importe de réagir. »

Enfin, comme suite à des réclamations, le cas particulier des motocycles et motocyclettes fit l'objet de deux textes complémentaires⁸²⁷.

La plaque minéralogique semble ne pas avoir été d'une grande efficacité immédiate. Qu'on considère la difficulté qu'il y a à lire les plaques minéralogiques actuelles, et qu'on y rajoute les salissures dues à la poussière et/ou à la boue des routes de l'époque...

Encore une fois, le sénateur Denoix porte vigoureusement la critique, dès 1902 : pour lui, le numéro est illisible et la répression *« complètement inefficace »* sur route.

« On s'est efforcé d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des véhicules. Mais ces mesures insuffisantes, même pour les grandes villes et leur banlieue, là où des forces de

⁸²⁴ *Ibidem*, « Art. 2. Ce numéro d'ordre sera formé d'un groupe de chiffres arabes suivis de lettres majuscules romaines caractéristiques du service de l'ingénieur en chef [des mines]. Le numéro sera reproduit sur les plaques d'identité en caractères blancs sur fond noir. » Les deux groupes de chiffres et de lettres sont séparés par un trait horizontal. Les dimensions sont toutes précisées et résumées dans le tableau ci-dessous.

Dimensions en millimètres	Plaque avant	Plaque arrière
hauteur des chiffres ou lettres	75	100
largeur uniforme du trait des caractères et trait de séparation	12	15
largeur du chiffre ou de la lettre	45	60
espace entre les chiffres, les lettres ou le trait de séparation	30	35
longueur du trait de séparation des chiffres et des lettres	45	60
hauteur de la plaque	100	120

PTQ 1900-1901, pages page 536-537.

⁸²⁵ *« Le numéros d'immatriculations se composent d'un nombre qui, provisoirement, ne dépassera pas trois chiffres, suivi de la lettre affectée à l'arrondissement. Après les 999 numéros de cette première série, on inscrira une nouvelle série en redoublant la lettre caractéristique de l'arrondissement. »*

Alais	A	Chambéry	H	Marseille	M	Saint-Étienne	S
Arras	R	Clermont-Ferrand	F	Nancy	N	Toulouse	T
Bordeaux	B	Douai	D	Poitiers	P	Paris	E, G, I, U, X
Chalon-sur-Saône	C	Le Mans	L	Rouen	Y, Z		

PTQ 1900-1901, pages 538-543.

⁸²⁶ *PTQ 1900-1901*, pages 542.

⁸²⁷ *PTQ 1900-1901*, respectivement pages 591-592 et 593. *Arrêté du ministre des travaux publics modifiant l'article 2 de l'arrêté du 11 septembre 1901 sur l'immatriculations des automobiles*, du 12 décembre 1901, et *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Envoi de l'arrêté modifiant celui du 11 septembre en ce qui touche les plaques indicatrices des motocycles et motocyclettes*, du 16 décembre 1901. Les motocycles y sont définis comme *« tricycles et quadricycles automobiles »* et les motocyclettes comme des *« bicyclettes à moteur »*. Désormais, la taille de leurs plaques minéralogiques est réduite ; elle est identique pour les plaques avant et arrière et *« la plaque arrière des bicyclettes à moteur pourra ne pas être éclairée pendant la nuit. »*

police suffisantes existent, sont complètement inefficaces à la campagne. [...]

Et, alors que certaines automobiles conduites avec prudence et habileté font la joie et l'admiration de tous, d'autres, dont l'approche est annoncée par un bruit strident, un coup de corne, ont déjà, avant qu'on ait eu le temps de se rendre compte, de se retourner, passé, soulevant un nuage de poussière au milieu duquel elles ont disparu.

De celles-là, il est inutile de chercher à constater l'identité. Elles sont conduites par des hommes horriblement masqués, enveloppées de poussière au milieu de laquelle les yeux les plus perçants sont dans l'impuissance de découvrir le numéro d'identité placé à l'arrière et trop bas⁸²⁸. »

La fraude – d'ailleurs ancienne – se développa⁸²⁹. En 1904, Abel Ballif la dénonçait ainsi :

« On maquille les plaques de façon à dissimuler le numéro, ou encore on arbore carrément un numéro qui n'est pas le vrai, au détriment du malheureux titulaire officiel de ce numéro.⁸³⁰ »

Ces pratiques semblent avoir été très courantes. Il existe ainsi un dossier entier aux Archives d'Indre-et-Loire sur des affaires de faux numéros entre 1907 et 1911⁸³¹.

Enfin, l'éclairage de nuit était rarement suffisant pour assurer une bonne lisibilité. Il faudra attendre 1908, pour que, sous l'impulsion du Parlement, le gouvernement se décide à améliorer les conditions de fixation et d'éclairage des plaques. Quant à la poussière, elle devait persister longtemps...

On peut remarquer qu'il fallut 5 textes en 1901 et 2 autres en 1908 pour parvenir à une réglementation correcte sur la plaque minéralogique. L'improvisation restait encore de mise dans le domaine de la réglementation de l'automobile.

Nous ne traiterons pas des nombreux textes qui vont perfectionner par la suite le système des numéros eux-mêmes : grandes modifications du système de numérotation de 1905, 1928 et 1950, numéros W pour les véhicules à vendre (1909), plaques spéciales (Corps diplomatique, Armée, importation temporaire « TT », etc.).

4 LES LIMITATIONS DE VITESSE LOCALES.

Il existait déjà avant 1899 quelques arrêtés municipaux limitant la circulation et la vitesse des automobiles, sur le modèle de ceux qui restreignaient la circulation des bicyclettes.

Dès 1895, le « lobby du cheval » avait agi vigoureusement à Paris comme en Province. Il obtient des réglementations contraignantes et des limitations de l'utilisation des automobiles qui retarderont l'apparition des taxis automobiles. Dans le cas de Nice que nous allons examiner, l'auteur de l'article cité accuse les élus niçois d'avoir réglementé les automobiles pour donner satisfaction « *au cocher de fiacre qui est une puissance électorale* » (voir l'Annexe B, Illustration 170).

Rappelons qu'il y a plus de 130 000 fiacres en France.

⁸²⁸ Sénateur Denoix, 20-2-1902, *Rapport*, in *Documents parlementaires*, Sénat, 1902, Annexe n°71, page 131.

⁸²⁹ Elle préexistait pour les carrosses de place : l'Arrêt du 17 décembre 1737 (Code Louis XV, T9, 223) note déjà qu'ils « *prennent des numéros doubles, ce qui les met à couvert des peines que méritent leurs contraventions* ».

⁸³⁰ In *La Vie Automobile*, 1904, n°157, 1^{er} octobre, page 636.

⁸³¹ ADIL, S 1862, sous dossier « *Voitures circulant avec un faux numéro, 1907-1911* ».

En août 1895, une « véritable émeute » des cochers se produit à Cherbourg contre l'organisation d'un service automobile entre la ville et son hippodrome⁸³².

En 1897, le Conseil général du Calvados « émet un vœu tendant à frapper d'une double taxe les voitures automobiles à 4 roues » considérant « les progrès considérables de l'automobile [...] et qu'il en résultera une concurrence redoutable à la vente des chevaux⁸³³ ».

La même année 1897, les cochers de fiacres parisiens tiennent un « grand "maitingue" de protestation contre le projet de fiacres automobiles ».

Les actions des cochers de fiacres se calmèrent momentanément car les fiacres automobiles ne se développèrent pas tout de suite. Mais, à partir de la fin 1905, la mise en service des taxis de la Compagnie française des automobiles de Place relança leurs actions à Paris, comme en province⁸³⁴. Ce fait nouveau ne fut sans doute pas pour rien dans le succès d'estime de la contestation de l'automobile par Ambroise Colin et ses amis sur laquelle nous reviendrons en détail à la fin de notre première partie.

En 1895, à Nice, on trouve un des premiers arrêtés sur la circulation des automobiles :

« Cet arrêté règle les conditions dans lesquelles les voitures automobiles peuvent circuler en ville. Cet arrêté détermine notamment la vitesse maximum des automobiles [...] qui] ne doit pas être supérieure à dix kilomètres à l'heure.⁸³⁵ »

La vitesse fut abaissée à 8 km/h, à la suite d'un accident en fin 1896, sur proposition d'un conseiller. On est frappé par l'absence de discussion dans le compte-rendu de la séance⁸³⁶.

La municipalité niçoise fit d'ailleurs vite la paix avec les riches touristes automobilistes qui organisèrent les célèbres festivités automobiles de la « Semaine de Nice » à partir de 1900.

La question était aussi déjà posée dans de nombreuses autres communes qui n'avaient pas encore pris d'arrêté, comme Orléans où le maire indiquait en 1898 :

« [...] en ce qui concerne les automobiles, l'administration étudie actuellement un projet d'arrêté⁸³⁷. »

⁸³² Il y a 50 ans, in *La Vie automobile*, 1945, page 154. Le service automobile est « supprimé par les autorités ».

⁸³³ *Revue du Touring-Club*, janvier 1897, page 207, pour le Calvados et le « maitingue » parisien de 1897.

⁸³⁴ Par exemple, les cochers de fiacre d'Orléans s'élèvent contre les privilèges des auto-taxis, qui peuvent « sauter » des stations du circuit des fiacres. Archives municipales d'Orléans, Délibération du conseil municipal du 9-4-1909.

⁸³⁵ *Revue du Touring-Club*, janvier 1897, page 16. *Compte-rendu de séance du Conseil municipal de Nice* (fin 1896, plutôt que début janvier 1897) cité *in extenso* dans la *Chronique "Locomotion automobile"*. La date de ce premier arrêté n'est pas indiquée par la *Revue du Touring-Club*, mais se trouve dans le *Rapport Menier* à la Commission extraparlementaire ; voir *La Locomotion automobile*, 1904, page 751.

⁸³⁶ *Ibidem*. Le chroniqueur du T.C.F. décrit l'accident ainsi :

« Parce qu'un charretier a jugé bon de sauter de voiture au moment où son cheval faisait un écart devant une pétrolette, et qu'en sautant il s'est fendu le crâne contre un arbre. L'accident est certainement déplorable, mais pourquoi ce malheureux a-t-il sauté ? S'il était resté dans sa charrette, le cheval se serait tranquillement arrêté au bout de 100 mètres, comme il l'a fait du reste, et le malheur eût été évité. »

Le compte-rendu de séance cité dans l'article ne fait apparaître aucune discussion :

« M. Martin rappelle l'accident qui s'est produit ces jours derniers [et demande] que des mesures soient prises. [...] M. Sauvan, le Maire [...] dit] que, si le Conseil le désire, il réduira la vitesse des automobiles à 8 kilomètres à l'heure. M. Giordan demande que les automobiles soient numérotées.

M. le Maire met aux voix les propositions Martin et Giordan, tendant, la première, à ce que la vitesse des automobiles en ville ne puisse pas dépasser huit kilomètres à l'heure ; la seconde, à ce que ces mêmes voitures soient numérotées comme les voitures de place. Les deux propositions sont adoptées. »

⁸³⁷ Archives municipales d'Orléans. *Délibérations du conseil municipal d'Orléans : séance du 14 septembre 1898*. Le problème avait déjà été débattu lors de la séance du 21 février 1898.

Or, on a vu que la *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Commentaire du règlement du 10 mars sur la circulation des automobiles*, du 10 avril 1899, semblait interdire les réglementations locales, bien que le décret lui-même ait été muet sur ce point.

« 17. Dans quelques départements et villes, des règlements sur la circulation des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées, ont été édictés par l'autorité préfectorale ou municipale. Ces réglementations locales disparaissent de plano devant le règlement d'administration publique du 10 mars 1899 en tout ce que celui-ci règle aujourd'hui⁸³⁸. »

En tout cas, c'est l'interprétation qu'en faisaient certains automobilistes. Nombre de maires, évidemment, ne l'entendaient pas ainsi.

Très rapidement, de nouveaux arrêtés municipaux furent pris, notamment pour limiter drastiquement les vitesses des automobiles.

L'un des tout premiers fut pris le 8 mars 1900 par le maire de Chalon (sur Saône), moins d'un an après le *Décret* du 10 mars 1899. Il est célèbre pour avoir été à l'origine de la décision finale de la Cour de cassation sur cette question par un arrêt du 15 janvier 1903⁸³⁹. Le préfet ne l'a pas « *annulé ou suspendu* » comme il pouvait le faire aux termes des articles 91 et 95 de la *Loi sur l'organisation municipale* du 5 avril 1884, puisqu'il était toujours en vigueur en 1902. Son article premier était ainsi conçu :

« *La vitesse des automobiles, motocycles et vélocipèdes ne devra jamais excéder celle de 10 kilomètres sur le territoire de Chalon.* »

L'accident de la Croix-de-Noailles, le 15 avril 1900, fut à l'origine d'une première bordée de réglementations dans les mois qui suivirent. En octobre 1900, un arrêté du maire de Talence (Gironde) prescrit aux automobiles de traverser la ville à l'allure d'un homme au pas. En décembre, le maire de Lyon impose aux automobiles de demander à l'octroi un « *bon* » les autorisant à traverser la ville après présentation de leurs papiers et relevé de leur identité.

Les préfets ne sont pas en reste, comme le préfet des Alpes-Maritimes qui limite à 12 km/h la vitesse dans toutes les agglomérations du département en mars 1901, déclenchant les protestations de l'Automobile-Club de Nice. Il dut d'ailleurs bientôt rapporter ledit arrêté.

La question des limitations « ordinaires » des vitesses par les maires se doublait de celle du refus des courses pour lesquelles « *l'autorisation spéciale délivrée par chacun des préfets des départements intéressés [...] ne dispensera pas les organisateurs de demander [...] pour chacune des communes intéressées, l'agrément du maire.* » (Art. 31 du décret de 1899⁸⁴⁰).

Le gouvernement, très vite saisi de la question par divers préfets, semble avoir tergiversé, et s'en être remis au conseil d'État. On en trouve une première trace dans le *Rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics*, du 10 septembre 1901, qui déclare que :

« *Le conseil d'État avait également pensé que la révision du décret du 10 mars 1899*

⁸³⁸ *PTQ 1899*, in *Circulaire* du 10 avril 1899, page 246. Soulignement en italiques dans le texte.

⁸³⁹ Cet arrêt est cité *in extenso* par Pugliesi-Conti, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1033, page 868. À noter que la limite de vitesse vaut pour les autos comme pour les vélocipèdes.

⁸⁴⁰ La vitesse en course était libre en rase campagne et limitée à 20 km/h en agglomération (Art. 31)

*devait amener [...] à interdire désormais les courses de vitesse sur route.*⁸⁴¹ »

Mais, le *Décret* du 10 septembre 1901 ne réglait pas la question des courses puisqu'il maintenait la nécessité de « *l'agrément des maires des communes traversées* » (Art. 1, § 5). Par ailleurs, il ne disait mot de la question des limitations de vitesse « ordinaires ».

Le 18 mars 1902, le conseil d'État émit un avis⁸⁴² mi-chèvre mi-chou, renvoyant à des décisions préfectorales au coup par coup.

En se référant à la *Loi sur l'organisation municipale* du 5 avril 1884, le conseil d'État rappelle que les maires sont chargés de la police municipale (Art. 91) qui comprend « *la sûreté du passage dans les rues, quais, places et voies publiques* » (Art. 97 § 1), que les automobiles restent soumises au *Décret* du 10 août 1852 sur la police du roulage « *dont l'article 34 enjoint aux postillons et cochers d'observer dans la traversée des villes et villages les règlements de police concernant la circulation des rues* » et que, pour les courses, le *Décret* du 10 septembre 1901 exige l'agrément des maires des communes traversées.

Par ailleurs, il rappelle :

« [...] que les préfets tiennent de l'article 91 de la loi du 5 avril 1884 un droit de surveillance sur l'autorité des maires en matière de police municipale, qu'aux termes de l'article 95 de la même loi, ils peuvent annuler ou suspendre les arrêtés de police des maires ; et que par voie de mesures générales, ils sont, par l'article 99 de la dite loi, autorisés à prendre des arrêtés de police pour toutes les communes de leur département, ou plusieurs d'entre elles. »

En conclusion le conseil d'État était d'avis :

« *Que les décrets du 10 mars 1899 et 17 septembre 1901 ne portaient aucune atteinte aux droits de police que les maires tiennent de la loi du 5 avril 1884, mais que les préfets sont armés par la même loi de pouvoirs suffisants pour mettre obstacle aux excès ou aux abus de pouvoir des maires en cette matière.* »

On ne saurait guère mieux se défaire. Le gouvernement semble avoir été fort embarrassé, puisqu'on mit six mois à transmettre officiellement cet avis aux préfets, le 6 septembre 1902⁸⁴³. Et ceci sans aucun commentaire sur la conduite à tenir dans la pratique !

Par contre, l'avis du conseil d'État n'avait pas échappé au milieu pro-automobile, puisque, un mois après, un de ses membres, et non des moindres, le célèbre coureur Alfred Levegh⁸⁴⁴, Velghe de son vrai nom, contesta des contraventions établies :

« *par un rapport de police, et d'ailleurs non dénié, que le sieur Velghe, de passage à Chalon, le 21 avril 1902, sur une voiture automobile qu'il dirigeait en personne, avait à diverses reprises imprimé à ce véhicule une vitesse supérieure au maximum déterminé*

⁸⁴¹ *PTQ 1900-1901*, page 528.

⁸⁴² *PTQ 1902*, pages 140-141. *Avis du conseil d'État sur les pouvoirs de réglementation des maires en ce qui concerne la circulation des automobiles.*

⁸⁴³ *PTQ 1902*, pages 14428-429. *Circulaire du ministre de l'intérieur au préfet. Circulation des automobiles. Pouvoirs de réglementation des maires*, 6 septembre 1902. Un tel délai est totalement inhabituel à l'époque. Le gouvernement a changé en juin 1902. Émile Combes, le nouveau président du conseil, est plutôt pro-automobile.

⁸⁴⁴ Alfred Velghe (1871-1904), dit Levegh, était un pilote célèbre, qui avait à son palmarès, sur des voitures Mors, les courses suivantes : Saint Germain-Vernon-Saint Germain, 20/10/1898 ; Paris-Ostende, ex-aequo, 1/9/1899 ; Bordeaux-Biarritz, 1/10/1899 ; Bordeaux-Périgueux-Bordeaux, 3-4/6/1900 ; et surtout la grande course Paris-Toulouse-Paris, 25-28/7/1900. Il mourut de phtisie en 1904.

C'est l'oncle de Pierre Bouillon (1905-1955), dit Levegh, dont la Mercedes fut à l'origine de la catastrophe des 24 heures du Mans le 11 juin 1955 (82 tués).

[par l'arrêté du maire de Chalon, soit 10 km/h]⁸⁴⁵ ».

Le juge de Chalon refusa de condamner Levegh :

« [...] saisi de cette contravention [le juge] a opposé à la poursuite (comme constituant une loi de police ayant fait tomber de plano toute réglementation locale et, par suite, ôté toute valeur légale à l'arrêté dont on lui demandait l'application), le décret susvisé du 10 mars 1899, dont l'article 14 fixe, pour le territoire, les limites de vitesse auxquelles les voitures automobiles sont soumises.⁸⁴⁶ »

La Cour de cassation « *cassa et annula* » la décision du juge le 15 janvier 1903, mettant un point définitif à la controverse juridique sur la légalité des arrêtés municipaux.

Toutefois, quelques juges menèrent un combat d'arrière garde : *La Vie Automobile* félicite encore en août 1904 le juge de paix de Roubaix qui persiste à ne pas tenir compte de la décision de la Cour de cassation⁸⁴⁷.

Le nouveau gouvernement d'Émile Combes⁸⁴⁸, installé en juin 1902, allait être plus actif que celui de son prédécesseur et tenter de modérer les effets de la décision de la Cour. Sa *Circulaire* du 12 avril 1903 prescrit aux préfets qu'ils « *doivent s'opposer à toutes mesures excessives ou vexatoires* » et leur demander « *d'écarter toute prescription qui traduirait une certaine hostilité contre le nouveau mode de locomotion.* »⁸⁴⁹ (voir l'Annexe B, Illustration 121-122).

Les représentants des automobilistes semblent s'être résignés rapidement au droit de réglementation municipal, comme le président du Touring-Club, Abel Ballif, en 1904 :

« *En ce qui concerne la limitation de vitesse à l'intérieur des agglomérations [...], il est hors de doute que le maire reste maître de la régler à sa guise.*

*Son droit de police, en matière de circulation urbaine, est un des attributs essentiels de sa fonction et nulle loi n'y portera jamais atteinte.*⁸⁵⁰ »

Mais, comme le remarquait le député Pugliesi-Conti⁸⁵¹ en 1903 en citant cet arrêt de la

⁸⁴⁵ Arrêt du 15 janvier 1903 de la cour de cassation cité par le député Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, Proposition de loi, in Documents parlementaires, Chambre, 1903, Annexe n°1033, page 868.

⁸⁴⁶ Ibidem.

⁸⁴⁷ *La Vie automobile*, n° 149, 10 août 1904, page 507, in rubrique *Échos et nouvelles*.

« *Une bonne décision. Le 5 avril dernier, le maire de Roubaix a pris un arrêté fixant le maximum de la vitesse des automobiles dans l'agglomération urbaine à 12 kilomètres à l'heure. M. le Juge de paix de cette ville, ayant à juger ces jours-ci une contravention à cet arrêté, a acquitté le chauffeur prévenu d'excès de vitesse, en déclarant l'arrêté illégal comme pris en contradiction avec le décret ministériel du 10 mars 1899 [...] Nous devons malheureusement rappeler que la Cour de Cassation a rendu des arrêts contraires à ce jugement, mais il n'en est pas moins vrai que certains tribunaux, tel celui de Roubaix, savent encore conserver leur indépendance et rendre, quand il convient, en ces matières si délicates, des décisions favorables aux chauffeurs.* »

⁸⁴⁸ Émile Combes (1835-1921) est docteur en théologie, puis fait des études de médecine. Maire de Pons en 1876, il est conseiller général de Charente-inférieure de 1879 à 1921 et sénateur (groupe de la gauche démocratique) de 1885 à 1921. Radical et dreyfusard, il sera ministre de l'instruction publique et des cultes (1895-1896), puis président du conseil et ministre de l'intérieur et des cultes de 1902 à 1905. On connaît son importance dans les conflits avec l'Église.

⁸⁴⁹ *Circulaire du ministre de l'intérieur* du 12 août 1903, ADL S 580. La *Circulaire* est commentée par *La Vie Automobile* n° 134 du 23 avril 1904, page 257. Voir plus loin les effets de la *Circulaire* dans l'Indre-et-Loire.

⁸⁵⁰ A. Ballif, *Tour de Babel*, in *La Vie Automobile* n°134 du 23 avril 1904, pages 257-258. Par contre, il proteste dans le même article contre d'autres mesures pourtant déjà irréversibles : les plaques minéralogiques, les examens du permis de conduire, etc.

⁸⁵¹ Paul Pugliesi-Conti (1861-1933), député du 17^{ème} arrondissement de 1902 à 1919, est un avocat, appartenant au parti nationaliste. Il était jusqu'en 1904 conseiller de Paris du très conservateur quartier de la Plaine Monceau,

Cour de cassation : « *Un maire peut donc légalement prendre un arrêté décidant que la vitesse d'une voiture automobile ne pourra même pas dépasser la vitesse d'un kilomètre à l'heure.*⁸⁵² »

On vit donc fleurir des arrêtés municipaux plus ou moins vexatoires, que les préfets hésitaient à annuler et que les automobilistes dénonçaient.

Donnons 2 exemples de mesures « vexatoires » refusées par le préfet d'Indre-et-Loire :

- la fixation d'une limite de vitesse à 8 km/h en ville et rase campagne dans la commune de Vernou, qui fut modifiée en 10 km/h dans la seule traversée du bourg,
- l'imposition à tout automobiliste traversant la ville de déposer en mairie une carte d'identité pour faciliter le recours en cas d'accident, commune de Huismes⁸⁵³.

Le plus grand désordre régnait entre les attitudes des préfets. Le préfet de Saône-et-Loire avait approuvé les limitations en rase campagne de Chalon-sur-Saône comme on l'a vu. Au contraire, le préfet d'Indre-et-Loire imposait que les restrictions soient limitées au bourg (comme le préfet du Loiret), et le plus souvent aux seules grandes voies traversant le bourg. Enfin, le préfet d'Indre-et-Loire imposait systématiquement la pose de poteaux signalant l'arrêté, ce que ne faisait pas celui du Loiret.

Le contentieux entre les municipalités et les automobilistes était envenimé par les dispositions budgétaires de l'époque qui prescrivaient de rétrocéder une partie du montant des contraventions aux communes qui avaient prescrit la réglementation.

L'obligation d'un affichage visible aux bornes des voies interdites, qui était expressément imposé par la réglementation de 1896 pour les arrêtés municipaux concernant les vélocipèdes⁸⁵⁴, n'existait pas pour les limitations de vitesse visant les automobiles.

Une *proposition de loi* du député Pugliesi-Conti du 18 juin 1903, vise donc à encadrer les prescriptions des arrêtés municipaux⁸⁵⁵, avec des planchers de 12 et 20 km/h en ville et en rase campagne, et une « *obligation d'affichage* ». Renvoyée en commission, elle ne sera pas

lieu de résidence riche dans sa partie sud, et un des centres de l'industrie automobile dans sa partie nord, et était donc un des représentants de l'industrie automobile au Parlement. En 1904, il cèdera son siège de conseiller de Paris à Émile Massard, qui sera le grand spécialiste des problèmes de circulation urbaine à Paris, de 1910 à 1930.

⁸⁵² Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1033, page 868.

⁸⁵³ Boulay, *op. cit.*, pages 62-63. Nous n'avons pas pu retrouver l'arrêté de Huismes, sans doute classé autre part qu'avec les arrêtés limitant les vitesses.

⁸⁵⁴ *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.

⁸⁵⁵ Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1033, page 868. La proposition est ainsi conçue :

« Art. 2. Les maires et les préfets ont le droit, par mesure de sécurité spéciale à leur commune ou à leur département, de prendre des arrêtés fixant une vitesse maxima inférieure à celle déterminée par les lois, décrets et règlements généraux applicables à tout le territoire, à la condition toutefois que la vitesse maxima par eux édictée ne descendra jamais au-dessous de 12 km dans les agglomérations et de 20 km en campagne.

Art. 3. Dans les cas où les maires ou préfets auraient usé du droit qui leur appartient d'édicter une vitesse maxima inférieure à celle déterminée par les lois, décrets et règlements généraux, à l'entrée des routes et rues conduisant dans la commune ou le département, un poteau indicateur devra signaler la vitesse prescrite et l'arrêté devra y être affiché.

À défaut, aucune contravention ne pourra être relevée, sauf si la vitesse maxima indiquée aux lois, décrets et règlements généraux a été dépassée. »

examinée par la Chambre.

LES CAMPAGNES CONTRE LES MUNICIPALITES AUTOPHOBES.

Comme le Touring-Club à propos des arrêtés vélophobes ou des arrêtés sur les automobiles de Nice en 1895 et 1896, cités ci-dessus, certains milieux pro-automobile réagirent à ces nouveaux arrêtés en signalant aux lecteurs de la presse spécialisée les « *municipalités autophobes* » et en ridiculisant nommément leurs édiles et les gendarmes locaux.

Un de ces arrêtés, célèbre par son côté provocateur, fut pris par le docteur Delarue, député maire de Gannat (Allier) en octobre 1901. Il spécifiait :

« *Article 1er. 1° Les conducteurs d'automobiles ne devront pas dépasser dans la traversée de la ville de Gannat la vitesse d'un cheval au pas. [environ 6 km/h]*

2° Sur le territoire du reste de la commune cette vitesse ne devra pas excéder celle d'un cheval au trot. [...]

Article 3. Le Maire invite les citoyens à prêter main-forte à la police et même à protéger la sécurité publique en tendant à travers les rues, à l'approche des véhicules en contravention, des chaînes, des cordes et de solides fils de fer.⁸⁵⁶ »

Les associations automobiles, Touring-Club en tête, demandèrent au préfet l'annulation de l'arrêté, ce qui fut évidemment fait... Mais Delarue poursuivit la polémique avec le préfet dans les journaux locaux et la presse nationale. Cette affaire lui apporta une certaine notoriété, et il entra même dans la légende : dès 1904, Baudry de Saunier prétendait que Delarue avait conseillé de tirer sur les automobilistes (ce qui était, bien sûr, totalement faux) :

« *Vainement fait-on observer à M. le Secrétaire Général [de la Commission extraparlementaire] que [l'un de ses membres ...] M. Delarue, maire de Gannat, n'a pas été demander au ministre ce qu'il pensait du conseil qu'il donnait à ses administrés de tirer des coups de fusil sur les chauffeurs.⁸⁵⁷ »*

Les quelques autres exemples ci-dessous ont été choisis en 1904 (on verra que les arrêtés se multiplient vers 1906-1907 ce qui entraînera la fin de ce type d'action).

Un premier exemple, au Havre,

« *Après Saint-Germain, Le Havre.*

C'est la ville du Havre qui, en ce moment, attire sur elle l'attention des chauffeurs et... leurs malédictions. Le maire de cette bonne ville vient de promulguer un arrêté décidant que les chauffeurs du Havre devront munir leur voiture d'une plaque spéciale (coût : 1,5 fr). Enfin, les agents cyclistes du Havre se montrent d'une intolérance qui n'a de comparable que le grotesque qui semble devoir rester la propriété exclusive des gendarmes de Saint-Germain. L'un d'eux a poussé l'esprit jusqu'à infliger 7 contraventions d'un coup à un chauffeur ! [...] Quelques bonnes plaintes adressées en haut lieu viendront peut-être à bout de ces petits tyranneaux.⁸⁵⁸ »

⁸⁵⁶ Le texte de l'arrêté, des réponses de Delarue au préfet et des interventions du Touring-Club, plus les commentaires de Ballif se trouvent dans la *Revue du T. C. F.* de décembre 1901, pages 540-541.

Gabriel Delarue (1846-1905), docteur en médecine et licencié en droit, est maire de Gannat de 1888 à 1905 et député radical de 1893 à 1905. Ce n'est pas un parlementaire important. Il sera un membre éphémère de la Commission extraparlementaire de la circulation des automobiles, car il meurt en cours de mandat fin 1905.

⁸⁵⁷ Baudry de Saunier, *Les travaux de la Commission extraparlementaire*, in *La Vie Automobile*, 1904, page 210.

⁸⁵⁸ *La Vie Automobile*, 1904, page 210. Le titre souligné est en gras dans le texte.

Le cas du Havre met en lumière plusieurs thèmes distincts :

- la « *mesure vexatoire* » avec l'obligation du port d'une plaque spéciale ;
- l'aspect fiscal : au partage des amendes par la municipalité s'ajoute la recette de la vente de la plaque ;
- l'arbitraire de la répression.

Les exemples suivants montrent que la presse pouvait insister sur tel ou tel cas (*Saint-Germain, Bonnières*), rappeler parfois l'aspect fiscal du problème (*Bonnnières*), donner le nom des élus (*La Bernerie, Gannat*), stigmatiser les gendarmes du cru, etc.

« Méfiez-vous de Bonnières! Un de nos abonnés nous écrit pour que nous mettions en garde les chauffeurs contre les traquenards de la gendarmerie de Bonnières (S.-et-O.). Ces MM. les gendarmes n'usent uniquement que de la contravention au vol. Avoir bien soin par conséquent : 1° de traverser Bonnières à une allure extrêmement réduite ; 2° de ne s'y arrêter sous aucun prétexte d'achat quelconque. Bonnières est une commune mauvaise pour nous : ne lui faisons pas gagner d'argent.⁸⁵⁹ »

« Encore Bonnières. Nous parlions dernièrement des exactions qui se commettent journellement à Bonnières. En voici un nouvel exemple : M. F. B., qui savait les rigueurs de la gendarmerie de Bonnières, traversa cette localité à six à l'heure, et remarqua sur son passage un gendarme. Bonnières passé, il reprit sa route et arriva le soir à Trouville. Quelle ne fut pas sa stupéfaction de recevoir, huit jours après, avis de contravention pour manque de numéro à l'avant. La gendarmerie, qui pouvait l'arrêter et lui demander des explications qu'il aurait fournies d'autant plus volontiers qu'il avait perdu en route son numéro, l'avait laissé passer sans le prévenir, l'exposant à de nouvelles contraventions. Mais la commune gagnait quelques sous.⁸⁶⁰ »

« Autophobes. Parmi les maires les plus autophobes de France on nous signale le maire de La Bernerie (Loire-Inférieure), un monsieur Lacroix, qui a interdit une vitesse supérieure à 8 km à l'heure aux automobiles. Il est juste d'ajouter que notre bon Lacroix possède un cheval qui, si triste figure qu'il ait, n'en arpenté pas moins les rues de la commune à 15 km à l'heure. Notons sur nos tablettes d'éviter soigneusement de traverser la commune de La Bernerie, il serait ridicule à nous de favoriser le commerce (essence, hôtels, etc.) d'une commune qui a à sa tête un de nos ennemis.⁸⁶¹ »

Les mises en exergue de ces dénonciations des « *municipalités autophobes* » dans quelques études historiques relèvent pourtant de l'anecdote ou de la mythologie qui entoure les débuts de l'automobile. En réalité, les récriminations de la presse automobile contre les arrêtés municipaux limitant trop fortement les vitesses vont de 1903 à 1904. Et ils sont beaucoup plus rares qu'on ne le dit généralement. Ainsi, *La Vie Automobile* ne leur consacre que quelques articulets sur toute l'année 1904 (Saint-Germain, Le Havre, Bonnières, La Bernerie, Melun, Roubaix)⁸⁶². De plus, elle reconnaît très tôt le droit des maires à limiter les vitesses.

Le versement aux municipalités d'une partie des amendes est dénoncé régulièrement. En

⁸⁵⁹ *La Vie Automobile*, 1904, page 388. Le titre souligné est en gras dans le texte.

⁸⁶⁰ *La Vie Automobile*, 1904, page 612. Le titre souligné est en gras dans le texte.

⁸⁶¹ *La Vie Automobile*, 1904, page 594. Le titre souligné est en gras dans le texte.

⁸⁶² Nicolas Spinga, *op. cit.*, ne mentionne même pas ce thème dans les actions du journal *L'Auto*.

1907, au sommet du mouvement de prises d'arrêtés municipaux, un membre du T. C. F. écrit à la *Revue* pour protester contre « *les municipalités trop appliquées à faire de la contravention une prévision budgétaire*⁸⁶³ » qui organisent « *de véritables souricières à contrevenants* ».

Mentionnons ici, bien que cela ne soit pas directement lié à la sécurité, les tentatives des communes de percevoir des taxes spéciales. On a vu que Le Havre imposait une « plaque » payante en 1904. Saint-Germain, au même moment, avait créé une taxe sur l'essence⁸⁶⁴. Un autre mouvement, plus tardif, celui des « *villes mendiante*s⁸⁶⁵ » qui établirent, dans les années 1913-1914, des droits d'entrée pour les automobilistes sans aucune base légale⁸⁶⁶.

Les réactions très vives des associations relayées par la presse (dénonciations nominatives des élus, appels au boycott, recours juridiques), peuvent paraître proches de celles visant les arrêtés sur les vitesses et prêter à confusion.

LA MULTIPLICATION DES ARRETES MUNICIPAUX DANS LE LOIRET ET L'INDRE-ET-LOIRE, UNE DIMENSION POLITIQUE ?

Les municipalités autophobes signalées en 1904 sont encore isolées. Mais, elles sont en train de se multiplier très rapidement. Leur stigmatisation par voie de presse deviendra donc vite vaine, vu leur nombre croissant, et disparaîtra.

Cependant, le nombre des arrêtés est resté finalement très limité : de 1899 à 1914, il concerne 52 communes sur 348 dans le Loiret et 48 communes (environ) sur 279 en Indre-et-Loire. C'est dire que le mouvement ne concerna guère la majorité des communes rurales.

La question se pose de l'existence d'une dimension politique dans ces arrêtés.

Tentons de la cerner sur les deux départements du Loiret et de l'Indre-et-Loire. Ils sont voisins et similaires : ils sont aux 14^{ème} et 9^{ème} rang des départements les mieux équipés en 1908. Ils sont traversés par les nationales 20 et 10, axes routiers parmi les plus fréquentés de France. Ils ont aussi des constructeurs automobiles Delaunay, Clayette et Cie à Orléans et Delahaye (il partit ensuite à Paris) et Rolland-Pilain à Tours.

Dans le Loiret, il n'y avait aucun arrêté municipal avant 1903, bien que la question y ait déjà été soulevée dès 1898 à Orléans (dont la majorité municipale repoussera tout arrêté 14 ans durant). Le tableau exhaustif (*Annexe B, Illustration 124*) ci-dessous donne la répartition des dates des arrêtés des 52 communes du Loiret ayant restreint la vitesse de 1903 à 1914⁸⁶⁷.

⁸⁶³ *La banlieue à traquenards*, in *Revue du T. C. F.*, 1907, pages 160-161. Article du « *sociétaire n°186-231* ».

⁸⁶⁴ *La Vie Automobile*, 1905, n° 187 et 188, 29 avril et 6 mai.

⁸⁶⁵ Selon l'expression de *L'Auto*. De nombreux articles traitent du problème. Ainsi, la *Revue du T. C. F.*, publie des articles *Pour éviter les villes mendiante*s, avec des itinéraires de contournement, 1914, pages 147, 194-195.

⁸⁶⁶ Voir Nicolas Spinga, *op. cit.*, pages 126-128. Ce mouvement, parti du Sud-Ouest, essaima rapidement et toucha des villes importantes (Toulouse, Nantes, Nice, Rouen, Toulon). Il s'agissait en fait de remplacer l'octroi sur l'essence, difficile à percevoir. Il s'éteignit de lui-même en 1914, après que le gouvernement eut indiqué fin 1913 qu'il s'agissait bien d'un abus de pouvoir. Le mouvement renaîtra au début des années 1920.

⁸⁶⁷ ADL, S 580. D'après les arrêtés datés (sauf ceux prescrivant 20 km/h, « *une conduite non dangereuse* », ou l'interdiction des sirènes). Un tableau récapitulatif établi après 1920 permet d'affirmer que la liste est complète. Notre tableau diffère des 48 arrêtés de Debacker, *op. cit.*, p. 69, qui semble en avoir mal transcrit certains arrêtés.

Tableau 37. Communes ayant limité la vitesse dans le Loiret de 1903 à 1914 (total 52).

1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
3	6	4	2	25	2	2	1	1	1	3	2

La ville d'Orléans est d'ailleurs une des plus tardives : la limitation de vitesse des automobiles et motocycles à 10 km/h n'intervint que le 27 juillet 1912, deux mois après un changement de couleur de la municipalité (le nouveau maire, Fernand Rabier⁸⁶⁸, élu le 19 mai 1912, est député radical). Les limitations seront aggravées par un arrêté complémentaire de janvier 1913, qui impose aux poids lourds des limites de 8 km/h et 4 km/h respectivement avec des bandages caoutchoutés ou métalliques, une limite de poids à 8 tonnes et, surtout, des interdictions de circulation dans les rues et sur les places les plus importantes du centre-ville, ce qui y équivalait à une quasi-interdiction⁸⁶⁹.

En Indre-et-Loire, un *Vœu* du Conseil général demandait dès 1899 qu'il y ait plus de répression contre les excès de vitesse⁸⁷⁰.

Les données sur les arrêtés sont plus fragmentaires que dans le Loiret⁸⁷¹ ; on recense 48 arrêtés limitant les vitesses de 1903 à 1909. À Tours, la vitesse est limitée en 1906⁸⁷².

Tableau 38. Communes ayant limité la vitesse dans l'Indre-et-Loire de 1902 à 1914 (total 48).

1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910 à 1914
1	15	5	10	5	2	7	3	inconnus

Le rythme des prises d'arrêtés a donc été très différent dans ces deux départements.

L'Indre-et-Loire est plus précoce et enregistre deux pointes en 1903 et 1905.

L'examen attentif des dates montre que les 16 arrêtés de 1903 sont pris après avril et que le mouvement se poursuit vivement en 1904 et 1905 (30 arrêtés sur 47).

On peut relier précisément ce mouvement aux travaux de la commission extraparlementaire de 1903 et à l'implication d'Émile Combes. Une *Circulaire* de Combes prescrit une enquête sur les arrêtés municipaux en juin ou juillet 1903. Il n'y en existe alors qu'un seul dans tout le département, mais, sur l'ensemble des formulaires de réponse de maires renvoyés fin août 1903, on constate que le maire de Courçay déclare qu'il vient de prendre un arrêté le 30 août, et que le maire de Lussault fait part de son intention d'en prendre un⁸⁷³

⁸⁶⁸ Fernand Rabier (1855-1933), député de 1889 à 1919 et sénateur de 1920 à 1933, fut vice-président de la Chambre (1904-1908 et 1914). Il est maire d'Orléans de 1912 à 1919. C'est un membre éminent de l'opposition parlementaire aux compagnies ferroviaire : « *il fut, en qualité de membre puis de président de la commission des travaux publics, le rapporteur attitré des projets ou propositions relatifs aux chemins de fer* » (selon Jolly). Mais « [son] *hostilité aux compagnies s'était quelque peu atténuée depuis 1906* » (Caron, *op. cit.*, tome 2, page 694). De plus, il est le maire d'Orléans, grand nœud ferroviaire. On comprend mieux son hostilité aux poids lourds, qui est d'ailleurs dans l'air du temps, ceux-ci ayant commencé à se multiplier en 1912.

⁸⁶⁹ *Le Journal du Loiret*, 31 janvier 1913.

⁸⁷⁰ ADIL, S 1862 ; le *Vœu* du Conseil général date du 25 août 1899.

⁸⁷¹ ADIL, S 1871. On ne peut pas affirmer que la liste est complète (comme pour le Loiret), ni qu'il y ait eu ou non des arrêtés après 1909. Notre total diffère des 56 décomptés par Jean-Claude Boulay, *op.cit.*, pages 62-63. Nous avons écarté les arrêtés limitant les vitesses à 20 km/h en ville et 30 km/h en rase-campagne, ce qui était le droit ommun.

⁸⁷² ADIL, S 1862. Un arrêté du 20 janvier 1920 réglementant la circulation des camions donne la date du 18 juillet 1906 pour la réglementation de la vitesse des automobiles ; nous l'avons donc inclus dans le tableau. La limite de vitesse à Tours en 1906 n'est pas précisée, mais doit être du même ordre que celles des communes voisines, 10 à 12 km/h. Nous n'avons pas recherché l'arrêté dans les délibérations du Conseil aux Archives municipales.

⁸⁷³ ADIL S 1872. Voir la réponse à cette enquête du maire de Lussault reproduite en *Annexe B, Illustration 123*.

(Annexe B, Illustration 123). Une première *Circulaire* du 12 avril 1903 d'Émile Combes se préoccupait des « *limitations d'allure [...] très inférieures à l'allure normale d'un cheval au trot* » et demande au préfet de refuser les arrêtés hostiles à l'automobile. La reprise dans la quasi-totalité des arrêtés de la formule de la *Circulaire* sur « *l'allure normale d'un cheval au trot* » marque bien ce lien avec la *Circulaire*.

Il y a donc probablement dans ce mouvement des années 1903-1905 en Indre-et-Loire une marque d'opposition politique au gouvernement Combes.

Dans le Loiret, il y a très peu d'arrêté avant 1907, les *Circulaires* Combes n'ayant pas dû déclencher de réactions... On peut, par contre, relier la pointe de 1907 (25 arrêtés sur 52) aux menées d'Ambroise Colin qui culminèrent avec sa campagne auprès des Conseils généraux.

Le comportement « *moutonnier*⁸⁷⁴ » des municipalités fit le reste. On constate ainsi que les regroupements par dates recourent fortement les regroupements par arrondissements.

On trouve même quatre arrêtés prescrivant 20 km/h en ville et 30 km/h en rase campagne (ou « *une allure non dangereuse* »...), ce qui était le droit commun, à la Ferté-Saint-Aubin et Ménestreau-en-Villette dans le Loiret et à Chinon et Joué-les-Tours en Indre-et-Loire. Ces quatre maires avaient dû prendre de guerre lasse leur arrêté pour « faire comme les autres », mais ne désiraient pas gêner les automobilistes.

LA LIBERATION DES VITESSES EN RASE CAMPAGNE.

Certains arrêtés municipaux limitaient la vitesse dans toute la commune et pas seulement en agglomération (c'était le cas de Chalon où le principe de la limitation de la vitesse par le maire avait été reconnu par la Cour de cassation le 15 janvier 1903).

La situation était cependant intenable en ce qui concernait la rase campagne.

En effet, les routes nationales, départementales, chemins vicinaux de grande communication, d'intérêt commun ou ordinaires, n'étaient pas la propriété de la commune qui ne possédait que les « chemins ruraux », dont l'état et la géométrie interdisaient d'ailleurs la moindre vitesse. Aussi les automobilistes firent-ils valoir que le maire ne pouvait pas prendre d'arrêté concernant ces routes qui n'appartenaient pas à la commune (sauf en agglomération).

On a vu ci-dessus que le préfet d'Indre-et-Loire refusait systématiquement les arrêtés concernant la rase campagne mais d'autres préfets ne le faisaient pas. Le gouvernement semble avoir tergiversé pour imposer aux préfets une conduite commune à ce sujet (surtout après la chute de Combes en 1905). Il s'en remit, encore une fois, à la Cour de cassation.

Après divers procès, la Cour de cassation établit une jurisprudence, notamment par ses arrêts des 9 mars 1907 et 31 octobre 1908, qui cassaient des jugements de tribunaux de simple police qui avaient reconnu les limites de vitesse sur les routes de rase campagne établies à tort par des arrêtés municipaux. Un dernier arrêt de la Cour sur un jugement du Tribunal de simple police du Havre du 17 novembre 1908 compléta le dispositif jurisprudentiel en excluant de la catégorie des « agglomérations » la proximité des fermes isolées, même si elles comportaient plusieurs bâtiments⁸⁷⁵.

⁸⁷⁴ On est au pays de Rabelais et des moutons de Panurge.

⁸⁷⁵ Voir un article très complet sur le sujet de J. Imbrecq dans *Omnia*, 1909, page 94. Les pouvoirs du maire sur les chemins communaux « ruraux » semblent avoir été maintenus, mais le trafic y était minime et les vitesses

Cette construction jurisprudentielle avait donc fini, en quelques années, par retirer aux maires la possibilité de fixer des limites de vitesse en dehors des agglomérations.

La vitesse en rase campagne resta fixée à 30 km/h en vertu du décret de 1899. Mais, la gendarmerie, seule habilitée à y dresser procès-verbal, pratiqua une tolérance qui fit que les dépassements de vitesse en rase campagne ne furent plus que très rarement sanctionnés⁸⁷⁶.

5 ARBITRAIRE POLICIER ET JUDICIAIRE, MESURE DES VITESSES ET « CONTRAVENTION AU VOL ».

En fait, ce qui préoccupe vraiment les automobilistes, leurs représentants et leur presse, est la pratique du contrôle et des sanctions. Contrairement à la querelle sur la légitimité des arrêtés municipaux, cette question va persister, et même s'envenimer, jusqu'en 1914.

GRANDE FREQUENCE ET DIVERSITE DES CONTRAVENTIONS.

Les contraventions étaient beaucoup plus fréquentes qu'aujourd'hui, contrairement à ce qu'on pourrait penser. De plus la sécurité n'était pas, et de loin, leur principal motif.

À Paris, Raynaud, membre de la Commission extraparlamentaire des automobiles, estimait en 1904 que la répression s'était déjà calmée⁸⁷⁷.

En 1905, les contraventions pour excès de vitesse furent censées avoir été abandonnées dans la pratique « *après entente complète avec le préfet de Police* » à la suite d'une nouvelle polémique au Conseil municipal : il n'y aurait désormais « *plus de définition de chiffre de vitesse*⁸⁷⁸ ». Ce débat fut l'occasion de la première intervention sur le sujet d'Émile Massard⁸⁷⁹, conseiller qui a succédé à Pugliesi-Conti dans le 17^{ème} arrondissement, celui de l'industrie automobile, et qui va avoir une importance capitale dans l'évolution des pratiques de la circulation à Paris.

En fait, cette prétendue « *entente* » n'était que pure déclaration politicienne.

Car la répression resta à un niveau extrêmement élevé. Les statistiques de contraventions parisiennes dressées contre les voitures particulières, citées par le même Massard en 1910 sont éloquentes⁸⁸⁰. Sur la période de 1905 à 1909, on a infligé en moyenne à Paris 1,6

généralement très basses, vu l'étroitesse et l'état de ces voies.

⁸⁷⁶ La *Commission du Code de la route* mise en place le 1^{er} juin 1909 se détermina en effet rapidement pour une suppression de la limite de vitesse en rase campagne, même si cela ne devint officiel qu'en 1921. Des articles des années 1909-1914 font encore état de contraventions sporadiques établies par la Gendarmerie pour dépassement des 30 km/h réglementaires en rase campagne.

⁸⁷⁷ Raynaud, *La Guerre aux chauffeurs. Comment on nous rend justice*, in *La Vie Automobile*, n°164, 19 novembre 1904, pages 737-738.

⁸⁷⁸ Discussion du *Rapport complémentaire de Louis Achille sur la circulation des automobiles*. *BMO déb.*, 8 et 18 avril 1905.

⁸⁷⁹ Il félicita le rapporteur et conclut « *désormais [nous exprimons le] souhait d'un peu moins d'arbitraire. Il faut veiller à la sécurité des piétons, c'est certain, mais il ne faut pas se montrer continuellement injuste à l'égard des chauffeurs qui sont des ouvriers au même titre que les cochers.* »

C'est Mathieu Flonneau qui a mis en lumière l'importance capitale d'Émile Massard, qui sera la référence en matière de réglementation de la circulation à Paris jusqu'en 1930. Nous reviendrons sur son action.

⁸⁸⁰ Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris*, n°17, BMO, 1910.

contravention par an et par véhicule ! À titre de comparaison, il y en avait cinq fois moins en l'an 2000, stationnement compris. Qu'est-ce que cela devait être pendant « *la guerre aux chauffeurs* » de 1900, pour que les automobilistes jugent que la répression s'était calmée !

Sur ces contraventions parisiennes, probablement représentatives des pratiques nationales :

- un quart seulement concernent directement la sécurité : 14,6 % pour excès de vitesse, 3,5 % pour droite non tenue, et 8 % pour des défauts d'éclairage ;
- 24 % concernent des émissions de fumées et odeurs, 31 % des défauts de plaques ou de pièces administratives.

Les contraventions concernant les excès de vitesse et les émissions de fumées et odeurs sont établies avec le plus grand arbitraire, faute de moyens de mesure. De plus, elles sont souvent établies « au vol ».

Un exemple fameux fut la « *contravention au vol* » pour « *odeurs incommodes* » qui valut un jour de prison à Paul Debeauve, directeur des établissements Vesta, principal fabricant de systèmes d'allumage pour moteur, qui était le mieux placé pour avoir un moteur bien réglé⁸⁸¹.

Arbitraire policier et judiciaire.

La répression des contraventions aux règlements de la circulation, nationaux ou locaux, n'avait pas fait l'objet d'une réglementation au niveau national. La police et les juges ne disposaient que du *Code pénal*, dont les articles utilisés dataient de bien avant l'automobile.

D'où trois principales questions :

- Quelles peines appliquer ?
- Comment les automobilistes peuvent-ils produire des témoignages s'ils n'ont connaissance de la contravention que tard après les faits ?
- Comment établir les vitesses pratiquées ?

Certains tribunaux se mirent à sanctionner les automobilistes sans tenir compte des textes, simplement au motif des craintes nées de l'augmentation du trafic.

Ainsi, dès le début des années 1900, certains parquets et juges se mettent à demander et à appliquer dès la première infraction des peines de prison, particulièrement mal supportées par les grands notables propriétaires d'automobiles, et par les chauffeurs professionnels⁸⁸².

	Parc auto	Excès de vitesse	Défaut de numéro	Fumée et odeurs	Droite non suivie	Défaut d'éclairage	Défaut de certificat capacité	Défaut de récépissé déclaration	Divers	Total
1905	4 067	828	309	430	193	435	432	1 009	459	4 095
1906	5 058	1 197	784	2 181	290	962	572	1 442	1 279	8 708
1907	6 101	1 933	1 236	3 297	449	1 263	899	1 978	2 473	13 501
1908	7 214	1 152	863	2 303	314	8 64	628	1 382	1 727	9 233
1909	8 017	2 066	860	3 444	469	1 291	939	2 006	2 583	13 718
Total	30 457	7 176	4 052	11 655	1 715	4 788	3 471	7 877	8 521	49 255
En %		14,6%	8,2%	23,7%	3,5%	9,7%	7,0%	16,0%	17,3%	100 %

Les éléments ci-dessus sont tirés de 3 tableaux pages 37 à 40.

⁸⁸¹ *La Vie automobile*, 1905, page 530. S'arrêtant sur un coup de sifflet, Debeauve fit constater à l'agent qui l'arrêtait que sa voiture ne fumait pas, ce à quoi l'autre lui répondit « *C'est possible, mais je vous ai vu fumer en venant et je dois le signaler.* » La fumée est essentiellement due à un excès d'huile, à l'époque.

⁸⁸² *La Vie Automobile*, n°164, 19 novembre 1904, pages 737-738, article de Raynaud, « *La Guerre aux chauffeurs. Comment on nous rend justice.* » :

Aussi, le député Pugliesi-Conti⁸⁸³ s'élève-t-il contre le cumul des contraventions et des peines de prison et la définition de la récidive, ici encore selon la fantaisie des parquets et des juges.

Certains tribunaux innovèrent aussi en matière de « *personnalité de la peine* » condamnant à des peines de prison des propriétaires (ou ex-propriétaires ayant pourtant prouvé avoir vendu la véhicule) qui ne conduisaient pas le véhicule lors de la contravention⁸⁸⁴.

La presse stigmatisa donc certains juges particulièrement répressifs, comme celui de Saint-Germain, demandant que :

« M^ossieur le Juge de Paix soit mis à la retraite et envoyé d'autorité aux Petits-Ménages ou dans une maison de retraite – c'est sa place – que le Commissaire de Police soit déplacé et envoyé dans une localité digne de lui : à Fouilly-les-Oies par exemple. Que les gendarmes n'aient plus le droit de dresser des contraventions au vol.⁸⁸⁵ »

Des manifestations eurent même lieu contre certains juges ; ainsi en 1909, quand trois cents taxis parisiens manifestent sous les fenêtres du juge Hamelin pour protester contre ses décisions abusives⁸⁸⁶.

Le ministre de la justice n'arrivait pas à venir à bout de ces disparités de traitement, notamment dans la justice de paix, comme on peut encore le constater en 1908 ou 1913.

En 1908, le député Simonet, dans son rapport sur une *proposition de loi* visant à réformer les conditions de retrait du certificat de capacité, indiquait que la commission des travaux publics de la Chambre était d'avis d'exclure cette faculté pour les juges de paix, qu'elle estimait trop souvent excessivement et injustement répressifs (et de la réserver aux tribunaux correctionnels et Cours d'appel)⁸⁸⁷.

« Il y a quelques années, la prison n'était guère appliquée qu'en cas de récidive. Au début, les tribunaux de simple police faisaient application de l'article 471, § 15, qui n'inflige que l'amende de 1 à 5 francs. Mais depuis, les parquets se sont avisés d'invoquer les articles 475, § 4, et 476 C. P., ce qui a eu pour effet de substituer au maximum de cinq francs d'amende, un maximum de cinq jours de prison. [...] En février 1900 et 1903, les ministres de la Justice engagèrent bien les juges de paix à ne plus prononcer aussi inconsidérément des peines de prison et à ne pas frapper les défaillants de peines plus sévères que les comparants. Ces circulaires, après avoir produit effet pendant quelques jours, restaient lettre morte quelque temps après, tout au moins pour les automobilistes, et la répression sévissait de plus belle. Il en est résulté que la prison, qui nous l'avons dit, n'était guère appliquée tout d'abord qu'en cas de récidive, est devenu la règle dès la première contravention. »

⁸⁸³ Pugliesi-Conti, *Proposition de loi*, 18 juin 1903, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, annexe n°1033, page 868. L'Article 1 de sa proposition traite des peines, de leur cumul et de la récidive.

« En cas de contraventions aux lois, décrets et règlements concernant la circulation des automobiles, la peine de l'amende sera seule encourue. En cas de récidive seulement, la peine de prison pourra être appliquée. Il y a récidive lorsque, dans les douze mois antérieurs au fait poursuivi, l'auteur de l'infraction a déjà subi une condamnation définitive pour une infraction identique. »

⁸⁸⁴ *Ibidem*. Ces juges prétendaient étendre l'article 13 de la *Loi sur le roulage* du 30 mai 1851 qui tenait le propriétaire comme « *garant des amendes* » (mais non des peines de prison) prononcées contre son préposé.

⁸⁸⁵ *L'Auto*, 27 octobre 1904. Le juge en question aurait eu 75 ans (?).

⁸⁸⁶ *L'Auto*, 16-17 octobre 1909. Le journal s'associe au mouvement en demandant à ses lecteurs condamnés par ce juge d'écrire au journal pour la constitution d'un dossier à l'usage de la Chancellerie.

⁸⁸⁷ Adolphe Simonet, *Rapport au nom de la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communications*, 2^{ème} séance du 18 novembre, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1908, Annexe n°2117, pages 225-231 (citation page 227). Pourtant, Simonet n'est pas un partisan inconditionnel de l'automobile.

« Après un assez long débat, la majorité de la commission n'a pas cru devoir accorder au juge de paix la faculté de prononcer le retrait du permis de conduire [...] Elle a estimé que le juge de simple police, juge unique, pourrait être trop enclin à admettre les griefs, parfois passionnés et excessifs, souvent aussi, malheureusement, trop justifiés, il faut bien le reconnaître, des populations rurales au milieu desquelles il vit, contre les

En 1913, Félicien Hennequin, retraité toujours actif, et membre de la *Commission créée pour préparer le projet de Code de la Route*, s'exaspère du statu quo :

« Il faut absolument instituer un régime acceptable, nettement défini, tenant compte de tous les intérêts en cause, donnant aux intéressés les garanties et les droits auxquels ils peuvent légitimement prétendre et abroger au plus vite le décret de 1899.⁸⁸⁸ »

LA « CONTRAVENTION AU VOL ».

Mais, la principale question est celle de l'arbitraire qui résulte de la pratique de la « *contravention au vol* » qui ne se limite pas aux excès de vitesse, comme on pourrait le croire, mais qui peut aussi bien être dressée pour une plaque manquante, un feu non allumé, une émission de fumée jugée excessive ou tout autre motif⁸⁸⁹.

Georges Prade⁸⁹⁰ s'insurge dès 1901 contre les pratiques des agents :

« [...] qui ne vous arrêtent pas, qui ne vous chronomètrent pas, qui ne vous disent rien et qui ne se montrent même pas, mais qui vous suivent de loin à bicyclette, vous arrêtent à l'octroi ou devant votre porte et vous expliquent "Pardon ! vous venez de faire un excès de vitesse il y a dix minutes, je vous dresse contravention"⁸⁹¹ ».

La première conséquence de cette pratique est que le justiciable peut ne pas être averti par courrier, ou pas dans les délais, ou être jugé devant un tribunal situé fort loin, etc. Si le préfet de police Lépine prend des dispositions pour que l'automobiliste soit prévenu rapidement⁸⁹², il n'en va évidemment pas de même partout, ce qui est cause de défaillance des prévenus.

*« Les gaietés de la contravention au vol. [...] *La contravention au vol est la plus inique façon de dresser une contravention, puisque le contrevenant, n'étant pas prévenu de sa faute, est dans l'impossibilité absolue de se présenter devant le juge de paix avec des témoins, et par conséquent de se défendre. Il y a donc condamnation à tous les coups, et condamnation forcée. Le juge en ce cas, ce n'est plus le juge de paix, c'est le gendarme ; le juge de paix n'est plus qu'un automate qui paraphe la condamnation.*⁸⁹³ »*

Nombre de tribunaux refusent de prendre en compte les courriers d'explication des prévenus, qui sont alors obligés de se déplacer (ou de se laisser condamner).

conducteurs d'automobiles imprudents ou trop enclins à faire de la vitesse.

Peut-être aussi quelques condamnations récentes, empreintes d'une particulière sévérité, prononcées par certains juges de paix, n'ont-elles pas été étrangères à la solution adoptée [...] »

⁸⁸⁸ *L'Auto*, 26 février 1913. C'est nous qui soulignons.

⁸⁸⁹ Comme dans les cas ci-dessus de plaque manquante (Bonnières), de fumée (Debeauve), ou dans les cas ci-après du marquis de Fayolle (éclairage) et d'Archdeacon (excès de vitesse).

⁸⁹⁰ Georges Prade est un journaliste sportif important, qui signe aussi des articles très techniques. Il s'intéressa aussi bien à l'automobile qu'à l'aviation. Il tient jusqu'en 1905 la rubrique automobile de *L'Auto*, qu'il quitte pour lancer un autre quotidien, *Les Sports*, qui se maintiendra difficilement jusqu'en 1909. Considéré comme un « technicien » il fera partie de la *Commission du Code de la route* de 1909-1912. Contrairement à tant d'autres journalistes que nous avons rencontrés, il n'écrit ni littérature générale ni manuels techniques. Il ne faut pas le confondre avec son fils qui portait le même prénom, fut journaliste et conseiller de Paris.

⁸⁹¹ *L'Auto*, 15 janvier 1901.

⁸⁹² *La Vie Automobile*, n°120, 16 janvier 1904, in J. Bertrand, *Défendons nous toujours !* pages 33-34. J. Bertrand signe de très nombreux articles techniques dans *La Vie Automobile* à cette époque. Il semble être un journaliste plutôt qu'un collaborateur occasionnel, mais nous ne l'avons pas déterminé précisément.

⁸⁹³ *La Vie Automobile*, n°164, 19 novembre 1904, page 738, in rubrique *Échos et nouvelles*.

Ainsi, le marquis de Fayolle, président de l'Automobile-Club de Dordogne, cité pour une contravention (falot arrière non allumé) à Saint-Germain (encore Saint-Germain !) alors qu'il avait envoyé des témoignages (de notables, évidemment) établissant qu'il était ce jour-là à Salers dans le Cantal, entreprend le coûteux voyage de Périgueux à Saint-Germain pour se défendre. Le parquet et le juge constatent alors à l'audience que, sur le procès-verbal, « *la voiture poursuivie porte le numéro 117-G, alors que la voiture de M. de Fayolle porte le numéro 117-B.*⁸⁹⁴ »

Il est inutile de multiplier ici les exemples de ces nouveaux errements judiciaires, qui sont très mal supportés car ils privent les automobilistes d'une possibilité réelle de jugement. Une fois condamné, faire appel, puis aller éventuellement en cassation, pour des peines somme toute minimales, n'en valait pas la peine.

Une *Circulaire du ministre de la Justice aux Procureurs généraux* du 12 octobre 1909 leur prescrit « *de veiller à ce que les contrevenants soient invités, avant toutes poursuites, à fournir leurs explications et leurs moyens de défense.* » Elle sera régulièrement bafouée, à tel point que le Garde des Sceaux promet d'en rappeler les termes aux Procureurs généraux en 1922⁸⁹⁵.

Une autre grande nouveauté introduite dans le droit par « *l'ubiquité* » de l'automobile doit être soulignée. La localisation du tribunal compétent a toujours été un enjeu fondamental du droit, les voyages étant longs et coûteux.

Les procès pénaux concernant la *Loi sur la police du roulage* dépendaient presque toujours d'un tribunal voisin, du fait du faible rayon d'action des voitures à chevaux. Avec l'automobile, les procès se déroulent beaucoup plus souvent loin du justiciable. Ce phénomène nouveau est amplifié par la pratique de la contravention au vol.

En symétrie, dans les procès civils en réparation d'un accident, le système profite aux automobilistes. Le tribunal compétent est celui du domicile du défendeur, donc de l'automobiliste. C'est l'accidenté, le plus souvent pauvre, qui doit se déplacer ou mener une action loin de chez lui. Une *proposition de loi* de 1906 préconisa que le tribunal compétent dans ce cas puisse être celui de l'accidenté⁸⁹⁶. Ceci sans succès.

LA MESURE DE LA VITESSE.

Si l'on ne peut guère soupçonner les agents de s'être trompé sur une plaque manquante ou un feu non allumé, les constats des vitesses pratiquées, ainsi que leur prise en compte par le tribunal, relèvent de la plus haute fantaisie⁸⁹⁷.

⁸⁹⁴ *Ibidem*. L'erreur de transcription du numéro relevé au procès-verbal était imputable au Commissaire de police.

⁸⁹⁵ Voir la lettre du ministre au T. C. F. in *Revue du T. C. F.*, 1922, page 294.

⁸⁹⁶ Reynaud et Condet, séance du 26 novembre 1906, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1906, Annexe n°470, S. E., page 160.

⁸⁹⁷ Un automobiliste de Villeurbanne avait été condamné pour avoir parcouru, selon la police, 300 mètres en 2 secondes, soit du 540 km/h, selon *L'Auto*, 20-21 novembre 1904.

Le juge peut même prétendre se passer de témoignage sur le fait (in *La Vie Automobile*, 1904, page 738) :

« *Parmi les nombreux procès-verbaux de ce jour, il y en avait un qui accusait l'automobiliste d'avoir fait du 130 à l'heure. Le conducteur eut beau arguer que ce n'était pas possible avec sa voiture, il eut beau avoir le témoignage d'un magistrat déclarant qu'il allait à une vitesse normale, vitesse que pouvait apprécier ce magistrat qui suivait dans une autre voiture à la même allure, la contravention fut maintenue et fut suivie d'une condamnation à un jour de prison. Le juge d'appel justifia d'ailleurs sa décision en disant : "je ne dis pas que*

Le député Pugliesi-Conti posait ainsi la question⁸⁹⁸ en 1903 dans le cadre de l'utilisation prétendue d'une procédure scientifique, s'interrogeant seulement sur les marges d'erreur:

« Comment s'y prennent ces agents verbalisateurs pour dresser un procès-verbal ? Sont-ils assez infallibles pour pouvoir discerner, à simple vue, et sans le secours d'instruments, même d'une précision approximative, la vitesse exacte à laquelle marche une automobile ? Comment peuvent-ils certifier d'une façon certaine qu'un chauffeur faisait du 19 à l'heure, allure permise, ou du 21 à l'heure, allure prohibée ? »

C'est qu'il existait une procédure de mesure de la vitesse bien établie à l'époque, mais encore fallait-il l'appliquer correctement. Il fallait que deux agents mesurent les temps de passages du même véhicule à quelques centaines de mètres de distance, avec des montres bien synchronisées ou des chronomètres.

En 1903, le député Pugliesi-Conti donnait comme exemple, en citant la *Gazette du Palais* du 13 mai 1902, le jugement d'une contravention infligée selon une telle procédure à un conducteur de tramway à Paris, pour avoir dépassé la vitesse de 20 km/h autorisée pour les tramways. On notera que la répression visait aussi les tramways.

Les agents affirmaient avoir mesuré, avec leurs montres, un temps de parcours de 75 secondes sur 475 mètres, soit 22,798 km/h, ce que déniait l'accusé.

« La 11e chambre qui ne veut pas faire de Justice approximative », ajoutait-il, commit un horloger comme expert *« pour en avoir le cœur net »*. D'abord, *« l'expert, après avoir fait renouveler les expériences en sa présence, affirmait que ces montres manquaient trop de précision pour que la justice pût, en toute sécurité, asseoir une condamnation sur leurs approximatives constatations. »* En d'autres termes, les incertitudes sur le temps mesuré ne permettaient pas d'affirmer que la vitesse était bien de 22,978 km/h et non de 20 km/h ou moins⁸⁹⁹. Mais, si la question était posée, c'est que l'incertitude sur les temps était de l'ordre de 10 %, ce qui n'aurait pas été le cas pour des vitesses plus élevées.

Enfin, il apparut à l'audience que la distance prétendument mesurée par les agents ne faisait que 300 mètres au lieu de 475, ce qui réglait la question (la vitesse réelle était donc de 14,5 km/h environ). Le prévenu fut *« renvoyé des fins de la poursuite, sans dépens. »*

Mais, surtout, ce cas mettait en évidence que la police (parisienne) se souciait fort peu de rigueur dans ses constats, même si ceux-ci revendiquaient une apparence scientifique.

En Banlieue même, voici comment on procédait en 1904 :

« Donc, M. Archdeacon était accusé d'un excès de vitesse sur le territoire de Saint-Cloud, contravention dressée au vol par le gendarme Ruth, un dangereux spécialiste de ce genre de... travail. [...] »

[Archdeacon] : *Je voudrais cependant poser au gendarme une autre question : "Le gendarme a chronométré du 36 à l'heure ; il était tout seul ; comment s'y est-il pris ?"*

[Le gendarme] : *"Voilà : j'ai regardé ma montre quand Monsieur est passé avec sa voiture ; puis je l'ai regardée à nouveau quand il est passé à 200 mètres plus loin, en*

vous alliez à 130 à l'heure, mais vous alliez certainement à plus de 12 et par conséquent je vous condamne." »

⁸⁹⁸ Député Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1033, pages 868-869. *Ibidem* pour les citations suivantes sans indication de source.

⁸⁹⁹ Bien que le texte ne le dise pas, il est probable que la synchronisation des aiguilles des secondes des deux montres était pratiquement impossible. On notera que « l'expert horloger » n'avait pas pensé à vérifier la distance.

face d'une borne que je connais." ⁹⁰⁰ »

Encore mieux :

« C'est le juge de simple police de M. qui condamnait un chauffeur sur le seul témoignage et la seule plainte de deux cavaliers, lesquels avaient apprécié la vitesse de la voiture par comparaison avec celles de leurs chevaux ! Cette décision fut infirmée en appel par le tribunal. ⁹⁰¹ »

Au début, les automobilistes sont gênés par leur propre incapacité à apprécier leur vitesse.

« Il est monstrueux, disent-ils, de nous condamner à la prison comme de vulgaires malfaiteurs sous prétexte d'excès de vitesse, alors qu'il est presque impossible, même pour des gens rompus à la pratique de l'automobilisme, d'apprécier à 10 kilomètres près la vitesse exacte d'un automobile. ⁹⁰² ».

La Vie Automobile présente en 1904 des « indicateurs de vitesse moyenne » basés sur le chronométrage de la distance parcourue mesurée d'après un compteur kilométrique ⁹⁰³. Un autre dispositif simple et très peu coûteux est basé sur le chronométrage entre deux bornes kilométriques ⁹⁰⁴. Pourtant, la technique de l'indicateur de vitesse instantanée existait sur les chemins de fer et fut rapidement transposée pour les automobiles. Mais, ces appareils ne seront imposés que tardivement : en 1908, le député Simonet souhaite qu'ils le soient enfin ⁹⁰⁵ à l'instar de certains pays. Le *Code de la route* de 1921 ne les imposera toujours pas !

Des appareils de mesure des vitesses par photographie pouvant servir de preuve matérielle furent proposées dès 1900 ⁹⁰⁶. Notamment, Louis Gaumont présenta un système à l'Exposition annuelle de la Société française de physique des 17-18 avril 1903. Deux images de l'automobile prises à intervalle bien défini étaient imprimées sur la même photo et il suffisait de mesurer la distance entre elles ⁹⁰⁷ (*Annexe B, Illustration 138*). La photographie comme moyen de preuve ne fut pas utilisé par la police ni par la gendarmerie avant les années 1960.

On suggéra aussi d'indiquer la vitesse sur un indicateur visible de l'extérieur du véhicule.

La *Commission créée pour préparer le projet de Code de la Route* préconisa dans son projet de *Code* de 1912 l'abandon des limites de vitesses nationales, ce qui fut réalisé dans le *Code* de 1921.

⁹⁰⁰ *La Vie Automobile*, n°120, 16 janvier 1904, in J. Bertrand, *Défendons nous toujours !*, pages 33-34. Il apparaît au cours de l'interrogatoire du gendarme Ruth que la voiture qu'il avait vue « gris blanc » était en réalité « vert foncé, presque noire ». Sur l'importante figure d'Archdeacon, voir sa carrière au *Chapitre 6-II-4*.

⁹⁰¹ *Ibidem*. Les « dénonciations » en matière de roulage ou de voirie, légalement acceptables auparavant dans certains cas, n'étaient plus admises depuis la *Loi sur la police du roulage* de 1851.

⁹⁰² Paul Escudier, *BMO de la Ville de Paris, Rapp. Doc.*, n°142, 1903, page 11. *Automobile* est au masculin ici.

⁹⁰³ *La Vie Automobile*, n°135, 30 avril 1904, page 282 présente un « compteur économique » posé sur la roue, lisible de l'extérieur à l'arrêt. Il apparaît déjà des compteurs kilométriques renvoyés sur le tableau de bord.

⁹⁰⁴ *La Vie Automobile*, n°135, 30 avril 1904, page 301. C'est une invention d'Archdeacon. Il s'agit d'un petit abaque posé sur n'importe quelle montre à trotteuse, qui permet la lecture directe de la vitesse entre deux bornes.

⁹⁰⁵ Adolphe Simonet, séance du 18 novembre 1908, *Rapport au nom de la commission des travaux publics*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1908, Annexe n°2117, page 225.

⁹⁰⁶ *Le Chauffeur*, 1900, pages 343-345. Article de René d'Héliécourt qui décrit une idée de « un de nos meilleurs constructeurs parisiens d'appareils cinématographiques », qu'il ne veut pas nommer (probablement Gaumont).

⁹⁰⁷ *La locomotion automobile*, 1903, page 282 et *La France automobile*, 1903, pages 662-663 où figure une reproduction de la photographie de Gaumont permettant la mesure de la vitesse. Gaumont s'intéresse aussi aux courses et met en place lors du Paris-Berlin de 1901 un dispositif photographiant le passage des concurrents devant une horloge, inaugurant le chronométrage photographique.

UN CERTAIN SENTIMENT D'ABANDON : LA CREATION DE LA « LIGUE DES CHAUFFEURS ».

On ne peut pas ne pas évoquer ici la question du manque de cohésion des « usagers de l'automobile » face au malaise dû aux incohérences du système de contrôle et de sanction.

Le Touring-Club de France s'efforçait depuis longtemps de promouvoir des améliorations juridiques, mais cela ne répondait pas aux demandes des usagers.

On a vu ci-dessus que les péripéties qu'avait connues l'Automobile-Club de France en 1900-1901 avec la création du Moto-Club venaient surtout de divergences sur l'intérêt des courses. Mais, pas seulement. La protection des automobilistes était aussi un sujet de tensions.

L'Association Générale Automobile, créée par l'A. C. F. en 1902, se proposait de traiter ce problème. Mais son action dans le domaine des modalités de contrôle du respect de la réglementation ne semble pas avoir été vraiment efficace.

Pour revenir aux sentiments des automobilistes face à l'ineptie de la répression et à l'inadaptation de la réglementation, on peut entrevoir un réel sentiment d'abandon dans l'action d'Ernest Archdeacon⁹⁰⁸, telle qu'elle est relatée par *La Vie Automobile*, dans un article du 16 janvier 1904 qui lui est consacré. Archdeacon s'était fait une spécialité de mettre en lumière « au prétoire » les inadaptations et les injustices de la contravention au vol.

« M. Archdeacon, a eu la "bonne fortune" d'être plusieurs fois la victime d'abus, ou de contraventions au vol erronées ! C'est là pour lui "bonne fortune" parce que c'est une occasion de plus pour lui de livrer le bon combat dont il s'est institué le champion.

Cette lutte si inégale entre le justiciable et les agents qui sont toujours crus sur leurs dépositions jusqu'à inscription de faux, M. Archdeacon l'a toujours recherchée, plutôt qu'évitée, et il a presque toujours eu la chance (dans les six ou sept procès qu'il a eu à subir) de faire toucher les deux épaules à "l'adversaire". Une première fois, erreur matérielle de numéro ; une deuxième fois, alibi prouvé ; une troisième fois, six témoins venant contredire formellement la déposition de l'agent, etc., etc. ⁹⁰⁹ »

L'épisode de la défaite du gendarme Ruth, relaté dans l'article, et dont nous avons parlé ci-dessus, s'ajoute à ses victoires.

On voit Archdeacon, en novembre 1904, se proposer :

« de recevoir des lecteurs de La Vie Automobile les documents et dossiers sur les mésaventures qui auraient pu leur arriver. Il les prie donc de vouloir bien les lui adresser à son domicile, 77, rue de Prony, à Paris.⁹¹⁰ ».

Cette « initiative individuelle » apparaît déjà comme un signe de l'inaction des organisations automobilistes. Mais, ce qui est encore plus intéressant, c'est la façon fort crue qu'a J. Bertrand, l'auteur de l'article (et porte-parole probable d'Archdeacon) de stigmatiser l'indifférence de l'Automobile-Club de France et les passe-droits de ses membres⁹¹¹.

⁹⁰⁸ Voir *La Vie Automobile* qui le désigne comme « notre ami et collaborateur », 1904, page 709.

⁹⁰⁹ *La Vie Automobile*, n°120, 16 janvier 1904, in J. Bertrand, *Défendons nous toujours !*, pages 33-34. On appréciera la présentation d'Archdeacon en chevalier : « le champion, le bon combat, la "bonne fortune" ».

⁹¹⁰ *La Vie Automobile*, n°162, 5 novembre 1904, page 709, in rubrique *Échos et nouvelles*.

⁹¹¹ A. Ballif, président du T.C.F. et membre de l'A. C. F., préfère s'en prendre, lui, aux « procès-verbaux classés neuf fois sur dix par suite d'influences électorales », et n'imagine pas « un malheureux cantonnier dressant procès-verbal à son député, à son maire, à ses conseiller général, conseiller municipal, délégué

« Tout d'abord, on ne saurait trop répéter que, si les abus fantastiques dont les gendarmes se rendent journallement coupables ne sont pas plus souvent stigmatisés, c'est parce que les procès-verbaux qui atteignent des personnages influents sont toujours passés au bleu. C'est ainsi qu'on leur clôt le bec. Personne ne crie ; et le public croit que personne n'est brûlé !

Plusieurs membres de l'A. C. F. nous ont souvent dit, ont répété à M. Archdeacon, tout tranquillement : « Mais pourquoi diable vous tracasser ainsi ? Vous savez bien qu'on peut se faire lever ses contraventions ! Les nôtres sont toujours levées. Il vous sera bien facile de l'obtenir comme nous, si vous le voulez. Alors, à quoi bon ? »

– « Délicieux langage ! riposte M. Archdeacon. Tout va pour le mieux ! Comme il faut que la justice ait son compte, les pauvres bougres sans influence ni protection trinqueront double !... Et vous serez satisfaits ? Hé bien, moi ! voilà le mien, de langage : Je suis influent (par hypothèse) ; j'ai bec et ongles pour me défendre, et j'ai été victime d'une contravention injustifiée ? Je vais bien me garder de me prévaloir de mes titres ! Le jour de l'audience publique, je comparaitrai tout comme les pauvres bougres ; et, à ce moment-là (mais à ce moment-là seulement), je jeterai ma notoriété dans la balance ; j'en profiterai pour crier très fort, opposer mon témoignage à celui des gendarmes si souvent sujet à caution, et je défendrai, avec moi, tous ces malheureux chauffeurs, condamnés d'hier et de demain. Quand j'aurai bien démoli les dépositions des agents, quand je les aurai bien rendus odieux ou ridicules, ils seront peut-être plus circonspects dans l'avenir ! »

Ainsi raisonne et agit notre fougueux ami !⁹¹² »

Et J. Bertrand de conclure son article sur une note désabusée :

« S'il y avait à l'A. C. F. une dizaine seulement de chauffeurs pour défendre notre cause avec l'énergie de M. Archdeacon, tous ces abus de l'autorité auraient depuis longtemps disparus. On peut donc dire dans une certaine mesure que, si ces abus révoltants existent encore, c'est à nous que nous devons nous en prendre. »

Bien d'autres préoccupations que les contraventions, notamment celles liées au développement continu de la fiscalité directe sur l'automobile et des taxes indirectes sur les carburants, séparaient les très riches membres de l'Automobile-Club de France, et les utilisateurs plus modestes des motocycles ou les nouveaux utilisateurs professionnels d'automobiles comme les médecins qui commençaient à apparaître⁹¹³.

Les chauffeurs ne se sentaient guère mieux protégés par la nouvelle Association Générale Automobile que par l'Automobile-Club de France.

Reprenant la proposition d'Archdeacon du 5 novembre 1904, qui offrait « de recevoir des lecteurs de La Vie Automobile les documents et dossiers sur les mésaventures qui auraient pu leur arriver », Henri Desgrange lance dans L'Auto du 18 novembre 1904, l'idée d'une « Ligue des chauffeurs ». Elle se constitue le 2 décembre 1904, et son assemblée constitutive nomme un bureau provisoire avec Archdeacon comme président, Desgrange comme vice-président et

cantonal, gros électeur ou simplement marchand de vin ! », in *Tour de Babel*, in *La Vie Automobile* n°134 du 23 avril 1904, pages 257-258. Le T.C.F. n'était guère plus actif que l'A. C. F. dans le domaine.

⁹¹² *La Vie Automobile*, n°120, 16 janvier 1904, in J. Bertrand, *Défendons nous toujours !*, pages 33-34. Le soulignement est dans le texte.

⁹¹³ Les « chauffeurs professionnels » des taxis ou des poids lourds sont encore très peu nombreux en 1904.

Géo Lefèvre⁹¹⁴ comme secrétaire général. Ils seront remplacés lors de la première assemblée générale par Raynaud comme président, Desgrange et le comte Raoul d'Arnaud comme vice-présidents⁹¹⁵.

La Ligue se propose un programme en six points :

- Combattre toutes mesures et décisions arbitraires dans le domaine administratif et juridique,
- Prendre à sa charge des instances en justice à la place de certains adhérents,
- Suivre les procès que ses adhérents mèneront eux-mêmes,
- Poursuivre la réforme et l'unification des règlements concernant la circulation,
- Etudier les questions d'impôts et d'assurance en vue de les faire diminuer,
- Encourager et récompenser les services rendus aux chauffeurs.

Les adhésions sont nombreuses, d'autant que sont « *admis de droit* » les membres du Touring-Club de France, de l'Automobile-Club de France, de l'Association Générale Automobile et des Automobile-Clubs de province. La Ligue des chauffeurs dispose de *L'Auto* et de nombreuses revues automobiles comme tribunes et mène une action bruyante pendant quelque temps, En décembre 1905, elle se targue de ce que :

« *La contravention au vol est supprimée à Paris, à Saint-Germain, son berceau d'origine, ainsi que dans plusieurs autres villes, et nous avons obtenu la promesse ferme de la généralisation de cette mesure sur tout le territoire.*⁹¹⁶ »

Ce cri de victoire était fort naïf et la contravention au vol avait encore de beaux jours devant elle. Les Automobile-Clubs régionaux devront batailler longtemps. Ainsi, en 1910, l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest mènera campagne avec le journal local *La Touraine Républicaine* contre la pratique des contraventions au vol dans la ville de Tours. Le journal national *L'Auto* s'associe à cette campagne « *qui laisse espérer que la réglementation de l'automobile sera améliorée*⁹¹⁷ ».

Laissons la conclusion à Henri Desgrange, en 1913 :

« *Après 15 ans de combat, la police reste toujours aussi hostile à l'automobile [...] Le gendarme ne verbalise pas seulement contre le chauffeur, il verbalise contre tous les progrès et c'est même pour cela qu'il ne verbalise jamais contre les mauvais usagers de la route, contre les apaches et contre les bistros.*⁹¹⁸ »

Il n'en reste pas moins qu'à l'aube de la guerre de 1914-1918, la répression des excès de vitesse restait une manière de loterie, avec ses tolérances policières, ses tribunaux plus ou moins répressifs, ses règlements locaux multiples et ses mesures de vitesse improbables.

6 L'ECHEC DE LA VOIE DES REFORMES LEGISLATIVES.

⁹¹⁴ Géo Lefèvre est le jeune journaliste de *L'Auto* qui a proposé à Desgrange l'idée du Tour de France cycliste en 1902 et en a « dirigé » la première édition en 1903. Il fera une belle carrière de journaliste sportif automobile.

⁹¹⁵ Voir le programme de la Ligue des chauffeurs dans *La Locomotion automobile*, 29 décembre 1904, page 838. Raynaud est un des dirigeants du T. C. F. On note, parmi les membres du Comité de l'association élus fin décembre, Gaston Menier et Lucien Périssé.

⁹¹⁶ *La Vie Automobile*, 1905, page 898.

⁹¹⁷ *L'Auto*, 3 novembre 1910.

⁹¹⁸ *L'Auto*, 4 janvier 1913.

Entre 1901 et 1909 diverses tentatives législatives de réforme du texte sur les automobiles de 1899 sont mises en chantier. Cette voie se montra fort peu efficace et dut être abandonnée.

Un des grands problèmes que rencontrait ce type d'approche était que la circulation attelée restait très majoritaire et même augmentait. C'est sa coexistence avec les bicyclettes, les automobiles et les motocycles qui posait problème. Les réformes auraient donc dû concerner l'ensemble des usagers pour être efficaces. Or, on hésitait à envisager de modifier les règles de la circulation attelée...

Notons ici qu'une partie de la communauté des juristes fit des propositions de nouvelles lois. C'est Ambroise Colin⁹¹⁹, professeur de droit civil à la Faculté de droit de Paris et fondateur d'une « *Société protectrice contre les excès de l'automobilisme* » qui est au centre de ces actions entre 1906 et 1908. Leur principale revendication vise la création d'une assurance obligatoire pour les automobiles (position partagée avec nombre d'autres juristes européens). Mais ce n'était pas encore l'heure de l'assurance obligatoire et ce fut un échec. Par contre, ils ne proposèrent rien de concret concernant la réglementation de la circulation, malgré leurs vitupérations contre les chauffards, ce qui eut d'ailleurs pour effet de les déconsidérer.

LA LOI SUR LE DELIT DE FUITE (1901-1908).

L'affaire Villeroy du 18 août 1901 semble avoir été le déclencheur de la *proposition de loi* du 24 octobre 1901 qui aboutira à l'instauration du délit de fuite.

L'unanimité s'était faite très tôt sur la dénonciation de la fuite après un accident. Citons le député Guillaume Chastenet⁹²⁰ (voir l'*Annexe B, Illustration 111*), auteur de cette *proposition de loi* :

« *Des accidents nombreux et récents causés par la vitesse exagérée des automobiles ont vivement ému l'opinion. L'indignation s'en est mêlée lorsque que, le plus souvent, on a vu les fauteurs d'écrasements éviter de s'arrêter et, en forçant encore leur allure, échapper à la responsabilité qu'ils avaient encourue.*⁹²¹ »

Inadmissible, indignation, condamnation, aucun mot n'était trop dur dans son exposé des motifs. Les représentants des automobilistes, et en premier lieu l'Automobile-Club de France, s'associent immédiatement à la proposition Chastenet.

Donc, Guillaume Chastenet dépose, en son nom seul et apparemment de sa seule initiative, une *proposition de loi* à la Chambre des députés le 24 octobre 1901. Prenant la parole, il rappela succinctement que :

⁹¹⁹ Ambroise Colin (1862-1929), avocat, est professeur de droit civil et conseiller à la Cour de Cassation. C'est un juriste prolifique. Il dirige de nombreuses thèses sur les questions automobiles. Son *Cours élémentaire de droit civil français*, écrit avec Henri Capitant, autre juriste intéressé par les questions d'assurance automobile, sera réédité jusque dans les années 1950.

⁹²⁰ Antoine Guillaume Chastenet de Castaing (1858-1933), député républicain de la Gironde, arrondissement de Libourne, de 1897 à 1912, est avocat, docteur en droit, auteur d'ouvrages de droit et d'économie politique.

Il est député de la majorité. Il n'est pas impossible qu'il ait agi en accord avec certains membres du gouvernement. Sa proposition intervient deux mois après l'affaire Villeroy du 18 août que nous avons examinée ci-dessus. On peut donc supposer qu'il n'avait pas perdu de temps, compte tenu des vacances parlementaires.

⁹²¹ *Débats de la Chambre des députés*, Séance du 24 octobre 1901, page 37.

« Un décret du 10 mars 1899 a vainement limité le maximum de vitesse, et tout récemment un nouveau règlement d'administration publique, du 11 septembre 1901, s'est efforcé "d'atteindre les exagérations de vitesse en facilitant aux agents chargés de la surveillance des voies publiques l'identification des automobiles".⁹²² »

Après l'hommage rituel à cette « industrie qui a pris essor dans notre pays », le souhait que « la réglementation doit être aussi mesurée que possible », le rappel que « le danger n'a pas seulement pour facteur la vitesse, mais encore qu'il dépend de la main plus ou moins exercée qui dirige [l'automobile] », Chastenet affirmait que « [sa] proposition [...] tend, non à limiter la liberté, mais simplement à assurer les responsabilités. »

Cette proposition était fort simple :

« Tout conducteur de voiture automobile ou d'un véhicule quelconque qui, après un accident auquel il aura concouru, ne se sera pas arrêté et aura essayé d'échapper par sa vitesse à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 francs.

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du Code pénal [relatifs à l'homicide par imprudence et aux coups et blessures involontaires], les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double.

Il pourra être fait application de l'article 463 [relatif aux circonstances atténuantes] du Code pénal.⁹²³ »

Sans aucune discussion au fond, la Chambre renvoya à l'unanimité la proposition à la commission de législation criminelle, qui fit elle-même diligence. Un mois et demi seulement après, le 9 décembre 1901, le rapporteur Maurice Binder débutait son rapport en invoquant l'accord de l'Automobile-Club de France.

« Messieurs, l'unanimité et la fermeté avec laquelle le comité de l'Automobile-Club de France a tenu à condamner hautement le cynisme de certains conducteurs, n'hésitant pas à profiter de la rapidité de leur engin pour prendre la fuite au moment où ils viennent de causer un accident quelquefois mortel, ne pouvait manquer d'appeler l'attention du Parlement sur la nécessité de prendre certaines mesures de sécurité et de répression [...]»⁹²⁴ »

Puis venaient les déclarations rituelles, sur « la mesure et le doigté » qui doivent présider à la réglementation « pour ne pas risquer de porter les plus graves atteintes et le préjudice le plus irréparable à une industrie dont notre pays peut être légitimement fier » et sur « l'incapacité d'un trop grand nombre de conducteurs et l'impardonnable légèreté avec laquelle quelques propriétaires ont confié leurs voitures aux premiers venus » qui constituaient, aux dires de Maurice Binder, « le véritable et pourrions-nous ajouter le seul et unique danger, imputable à l'automobilisme [...] ».

La proposition de la commission de législation criminelle, peu différente du texte initial :

- précisait que le véhicule incriminé devait avoir « concouru par contact » à l'accident

⁹²² *Ibidem*. Chastenet confond les dates de la Circulaire du 11 septembre et du Décret du 10 septembre. C'est nous qui soulignons vainement.

⁹²³ *Ibidem*.

⁹²⁴ Député Maurice Binder, séance du 9 décembre 1901, *Rapport au nom de la commission de législation criminelle*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1901, Annexe n°2821, page 204.

(et non par effroi d'un animal, ou autre manière indirecte) ;

- portait l'amende encourue de 16 à 500 francs.

La proposition fut adoptée sans discussion et déclarée d'urgence le 20 décembre 1901, puis transmise au Sénat le 23 décembre.

Au Sénat, la commission chargée d'examiner le *projet de loi* rendit un premier avis conforme, le 20 février 1902, avec seulement deux modifications⁹²⁵ :

- elle étendit le délit aux cavaliers ;
- elle ajouta un article 2 étendant le port d'un numéro minéralogique à toutes les voitures automobiles, même celles n'atteignant pas 30 km/h.

L'affaire paraissait en voie de conclusion rapide, quand le garde des sceaux, Ernest Monis (22 juin 1899-6 juin 1902), demanda aux sénateurs de proposer des modifications, ce que ceux-ci acceptèrent sans discussion le 28 mars 1902⁹²⁶.

L'examen attentif des dispositions proposées par le ministre de la justice et votées par le Sénat est assez décevant, car il n'apporte presque rien de nouveau.

L'article 1 reprend le texte de la Chambre, où la mention du « *contact* » a été supprimée.

On relève dans le nouvel article 2 une nouvelle rédaction des articles 320, 475, 476, 479, 480 du *Code pénal*, n'apportant strictement rien au texte primitif, si ce n'est :

- que la peine d'emprisonnement est limitée à cinq jours lorsque l'accident n'a concerné que des animaux ou bestiaux ;
- que le défaut de port de plaques d'identité est rattaché expressément à l'article 475 du *Code pénal*⁹²⁷.

Enfin, un nouvel article 3 prévoit l'affichage du texte dans les magasins de vente de véhicules automobiles ou de vélocipèdes, avec sanctions en cas de non-affichage.

Le texte revenu du Sénat à la Chambre le 28 mars, juste avant les élections législatives des 27 avril et 11 mai 1902, ne fut pas examiné immédiatement.

Le processus d'approbation ne reprit pas après les élections, malgré la reconduction au pouvoir des partis du Bloc des gauches (Bloc de défense républicaine) formé depuis 1899. Il fallut attendre 4 ans et de nouvelles élections, le 6 et 20 mai 1906, pour que le projet soit de nouveau réexaminé à la Chambre après une nouvelle transmission, le 12 juin 1906⁹²⁸.

Guillaume Chastenet fit une nouvelle proposition, le 2 juillet 1906⁹²⁹, reprenant le texte primitif voté par la Chambre, puis un *Rapport* le 25 juin 1907⁹³⁰, auquel il apporta des

⁹²⁵ Sénateur Denoix, séance du 20 février 1902, *Rapport au nom de la commission chargée d'examiner la proposition adoptée par la Chambre*, in *Documents parlementaires*, Sénat, 1902, Annexe n°71, page 131.

On ne relève pas dans cette commission de sénateurs ayant eu une action notable en matière d'automobilisme. La question du « *contact* » fut discutée par la commission, mais maintenue.

⁹²⁶ *Débats du Sénat*, Séance du 28 mars 1902, pages 893-894.

⁹²⁷ Le statut juridique de l'absence de plaque d'identité n'avait pas été défini par les textes de 1901. On proposait de le rattacher à l'article 475 § 3 *Rouliers et conducteurs de voitures*. En fait, la solution fut jurisprudentielle.

⁹²⁸ In *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1906, Annexe n°73, S. E., page 550. Cette nouvelle transmission reprend celle de 1902.

⁹²⁹ G. Chastenet, *Proposition*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1906, Annexe n°174, S. O., page 1813.

⁹³⁰ G. Chastenet, *Rapport*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1907, Annexe n°1092, S. O., page 550.

modifications de détail par la suite⁹³¹. Le texte, voté sans discussion par la Chambre le 24 février 1908, fut transmis au Sénat. Un nouveau *Rapport* du sénateur Denoix⁹³², proposa l'adoption sans modification, ce qui fut fait, toujours sans discussion, le 10 juillet 1908.

La loi établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre, promulguée le 17 juillet 1908, est la suivante :

« Article unique. Tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de seize francs à cinq cents francs (16 francs à 500 francs).

Dans le cas où il y aurait lieu, en outre, à l'application des articles 319 et 320 du *Code pénal*, les pénalités encourues au terme de ces articles seraient portées au double.

*Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables au délit prévu par la présente loi.*⁹³³ »

La comparaison entre la proposition du 21 octobre 1901 et la loi définitive du 24 février 1908, toutes deux citées ci-dessus *in extenso*, est frappante : les deux textes sont pratiquement identiques. Il avait pourtant fallu plus de 7 ans pour en arriver là...

On ne peut que s'interroger sur les raisons d'un tel délai, alors qu'un consensus semblait acquis dès 1901 dans l'opinion, avec les représentants de l'automobilisme, ainsi qu'à la Chambre et au Sénat. Certes, la période est troublée, avec les lois sur les congrégations, l'enseignement et la séparation de l'Église et de l'État ; cependant, le travail parlementaire ne s'en est pas moins poursuivi sur les sujets ordinaires.

Le gouvernement d'Émile Combes, président du conseil et ministre de l'intérieur et des cultes, du 7 juin 1902 au 18 janvier 1905, n'eut qu'un ministre des travaux publics, Émile Maruéjols et qu'un ministre de la justice, Ernest Vallé. On ne peut donc pas incriminer l'instabilité ministérielle.

Guillaume Chastenet, le promoteur de la loi en 1901, avait été réélu en 1902. Il s'est donc abstenu de relancer la procédure durant toute la législature. Député de la coalition au pouvoir, il a probablement dû obéir à une pression gouvernementale, comme on va le voir.

Est-on en présence une résistance discrète mais efficace du « monde automobile » de l'époque ? Ou bien cette indécision a-t-elle eu d'autres causes ?

L'hypothèse la plus vraisemblable est celle d'un arrêt dû au lancement d'une réflexion de fond sur l'automobile avec la création de la *Commission extraparlamentaire de la circulation automobile* auprès du ministre de l'intérieur le 12 juin 1903. Nous n'en voulons pour preuve que les sarcasmes de Guillaume Chastenet contre les commissions, quand il refait sa proposition le 2 juillet 1906, après les nouvelles élections législatives (6 et 20 mai 1906).

« Tandis que des commissions extraparlimentaires au ministère de l'intérieur et au ministère des travaux publics poursuivent lentement leurs travaux, chaque jour de

⁹³¹ G. Chastenet, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1907, S. O., Annexes n°1092 (annexe 1), page 2142 et n°1092 (annexe 2), S. E., page 22.

⁹³² Denoix, *Rapport*, in *Documents parlementaires*, Sénat, 26 juin 1908, Annexe n°178, S. O., page 110.

⁹³³ In *Journal officiel* du 20 juillet 1908. Il est intéressant que les auteurs du recueil Potiquet pour 1908 (publié en 1910) n'aient pas retenu ce texte dans leur compilation. Peut-être ressentaient-ils la répression comme étrangère aux missions du ministère des travaux publics...

nombreux accidents sont signalés, et trop souvent leurs auteurs, si coupables qu'ils soient, parviennent à prendre la fuite et à se soustraire à toute responsabilité.

Il importe de faire cesser l'impunité scandaleuse que la vitesse des véhicules, en particulier des automobiles, assure à leurs conducteurs. Nous serons des premiers à applaudir à l'œuvre des commissions extraparlimentaires de la circulation des automobiles, lorsque après les études préliminaires de leurs sous-commissions elle finira sans doute par aboutir, mais la proposition que nous vous soumettons a une portée extrêmement limitée. Elle est exclusivement d'ordre pénal, et il y a urgence à la voter.⁹³⁴ »

Chastenet avait donc vu lucidement dès 1906 qu'il n'était guère possible de procéder par des mesures législatives occasionnelles, comme le ministre de la justice avait voulu le faire en 1902 en faisant voter par le Sénat des compléments à la loi sur le délit de fuite.

« Tout en tenant compte de certaines améliorations de textes réalisées par la commission du Sénat, nous ne croyons pas devoir rattacher à des articles du Code pénal un texte qui crée un délit nouveau, ni introduire dans une autre loi des dispositions réglementaires qui relèvent de l'autorité administrative.⁹³⁵ »

Les autres propositions de lois.

Le Parlement ne fit pas que voter la *Loi sur le délit de fuite*, mais produisit plusieurs propositions de lois, qui n'eurent aucune suite. Nous en donnerons la liste exhaustive⁹³⁶.

En 1903, le député Pugliesi-Conti⁹³⁷ proposa de graduer les peines pour les contraventions (amende, puis prison en cas de récidive dans les douze mois), d'imposer des vitesses minimales aux arrêtés municipaux (12 km/h en agglomération et 20 km/h en rase campagne), et de faire signaler lesdits arrêtés. Renvoyée en commission, cette proposition ne fut jamais examinée.

Peu après, le même Pugliesi-Conti et 20 autres députés, proposèrent une loi « *tendant à supprimer, en faveur des cochers de place et de remise, la peine d'emprisonnement en matière de contraventions de police* ». La proposition dénonce expressément les pratiques parisiennes. Bien que ne s'appliquant pas aux automobiles, cette proposition témoigne de l'étendue des critiques envers le système des contraventions « *dont les raisons d'être [...] sont parfois des plus futiles.* »⁹³⁸

⁹³⁴ G. Chastenet, dans l'exposé des motifs de sa *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 2 juillet 1906, Annexe n°174, S. O., page 1813.

⁹³⁵ *Ibidem*.

⁹³⁶ Une proposition du député Sembat, signalée en 1903, n'a pas été imprimée : sa teneur nous est donc inconnue.

⁹³⁷ Pugliesi-Conti, séance du 18 juin 1903, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1033, pages 868-869. Cette proposition est la seule « pro-automobilistes ».

⁹³⁸ Pugliesi-Conti *et alii*, séance du 26 juin 1903, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1903, Annexe n°1092, page 968. Ce système, avec ses 49 infractions possibles et la complexité des peines à la première infraction ou lors d'une récidive, est effectivement ahurissant. Par exemple, le cocher « *fumant* » ou « *assis dans sa voiture* » (pas sur son propre siège) peut être sanctionné.

Cette proposition vient après une autre « *tendant à assurer les diminutions des frais de justice devant les tribunaux de simple police en faveur des cochers de place et de remise* », séance du 19 mai 1902, annexe n°912.

En 1906, une *proposition de loi* de Jean Grillon et cinq autres députés⁹³⁹ visait à faire saisir et vendre par autorité de justice « *toute automobile ayant occasionné, par la seule faute de son conducteur, un accident mortel ou grave entraînant une infirmité permanente* », afin de garantir les dommages et intérêts au profit de la victime, les frais de justice et amendes.

Cette *proposition de loi* est la première d'une longue série qui aboutira à l'assurance obligatoire 50 ans plus tard. La commission de la réforme judiciaire et de la législation civile et criminelle à laquelle elle fut renvoyée ne produisit jamais aucun rapport.

En 1906, les députés Maurice Raynaud et Jean Codet⁹⁴⁰ proposèrent une réforme du certificat de capacité, qu'ils appelaient « *permis de conduire* ». Mais surtout, ils entendaient préciser et durcir les conditions de suspension restées vagues dans le décret de 1899 :

- suspension après trois condamnations pour excès de vitesse en un an ou un accident causés par l'imprudence du conducteur,
- privation définitive du permis en cas de conduite pendant la suspension ou après deux suspensions en trois ans,
- vente du véhicule en cas de privation définitive du permis,
- application au propriétaire présent dans le véhicule lors des infractions des mêmes peines qu'au chauffeur.

Ce texte ne fut jamais discuté, mais il préfigure le *projet de loi* gouvernemental sur le permis de conduire, que nous examinerons juste ci-dessous.

En 1906, la *proposition de loi* des députés René Besnard⁹⁴¹ et Henry Dauthy⁹⁴² prévoyait⁹⁴³ :

« *L'article 1386 du Code civil est modifié ainsi qu'il suit : [...] Le propriétaire d'un véhicule automobile est dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle responsable du dommage causé par son véhicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.* »

Cette proposition établissait une « *présomption de responsabilité* » de l'automobiliste. Elle était inspirée par la « *Société protectrice contre les excès de l'automobilisme* » d'Ambroise Colin qui en assura la diffusion dans le cadre de sa campagne. Elle fit grand bruit : ainsi, la Chambre de Commerce d'Orléans lui consacre un examen (négatif) le 7 février 1908⁹⁴⁴.

En 1908, le même député René Besnard⁹⁴⁵ proposa de faciliter l'action en dommages et

⁹³⁹ Député Jean Grillon *et al.*, séance du 12 novembre 1906, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1906, Annexe n°419, page 113. Les six signataires sont tous députés de Meurthe-et-Moselle ou des Vosges. Leur proposition se réfère à un accident récent à Nancy, qui a dû motiver leur action.

⁹⁴⁰ Députés Maurice Raynaud et Jean Codet, séance du 26 novembre 1906, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1906, Annexe n°470, page 160. Ils sont députés de Charente et de Haute-Vienne.

⁹⁴¹ René Besnard (1879-1952) est avocat et docteur en droit. Il est député radical d'Indre-et-Loire (1906-1916) puis sénateur (1920-1941). Il sera plusieurs fois secrétaire d'État et ministre des colonies, du travail et de la guerre (dans d'éphémères gouvernements) de 1911 à 1930. Son activité parlementaire de 1906 à 1910 comporte une dizaine de propositions et d'interventions sur des sujets juridiques.

⁹⁴² Henri Dauthy (1866-1939), avocat est député radical de l'Indre de 1906 à 1910 et sénateur de 1924 à 1939.

⁹⁴³ Députés Besnard et Dauthy, séance du 5 décembre 1906, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1906, Annexe n°524 page 235-236. Cette proposition ne fut pas examinée.

Tous deux sont avocats et nouveaux élus de gauche en 1906. Besnard, nouveau député âgé de 27 ans (seulement !), doit chercher à se faire connaître en soutenant la proposition de Colin, fort médiatisée à l'époque.

⁹⁴⁴ ADL 298W 76 852.

⁹⁴⁵ Député René Besnard, séance du 10 février 1908, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1908, Annexe n°1503, page 129. Cette proposition ne fut pas examinée.

intérêts des victimes d'accidents en leur offrant le choix du tribunal du lieu de l'accident, à la place du tribunal du domicile de l'automobiliste, normalement compétent selon l'article 59 du code de procédure civile. En effet, exposait-il,

« si le propriétaire, et c'est souvent le cas, [...] habite dans une région fort éloignée de l'endroit où s'est produit l'accident, la victime hésitera à poursuivre. Elle reculera devant les frais et les déplacements nécessaires. [...] La grande mobilité des automobiles justifie largement notre proposition. »

LA REFORME AVORTEE DU RETRAIT DU PERMIS DE CONDUIRE (1908-1909).

Fin 1907, au cours de la discussion du budget de l'exercice 1908, la Commission du budget de la Chambre, sur la proposition du député Adolphe Messimy⁹⁴⁶, inséra dans la *Loi de finances* pour 1908 deux articles (58 et 59) relatifs à l'estampillage et au plombage des numéros des automobiles, et à la création d'un casier spécial automobiliste⁹⁴⁷.

Ayant obtenu de la Chambre, qui devait s'apprêter à les voter, la disjonction de ces articles, le gouvernement s'engagea à améliorer la fixation et l'éclairage des plaques minéralogiques et

« à déposer sans retard un projet de loi ayant pour objet la création d'un casier central automobiliste, en vue d'organiser pratiquement la sanction efficace du retrait du permis de conduire. » (séance du 8 décembre 1907).

La fixation des plaques d'immatriculation.

Les fausses plaques étaient dénoncées depuis longtemps. En effet :

*« aucune disposition ne détermine le mode d'attache de ces plaques. Elles sont souvent reliées à la voiture par de simples courroies ; rien ne fait obstacle à ce qu'elles soient enlevées et remplacées occasionnellement par une plaque avec un faux numéro. »*⁹⁴⁸

Un Arrêté du ministre des travaux publics relatif à la fixation et à l'éclairage des plaques d'identité des automobiles⁹⁴⁹, du 12 mars 1908, prescrivit donc :

- que le numéro soit peint à demeure « sur une surface plane faisant partie intégrante du châssis ou de la carrosserie [ou] sur une plaque métallique rigide, invariablement rivée au châssis ou à la carrosserie. » (Art. 1) ;
- que l'éclairage de la plaque arrière « [...] devra être tel que le numéro d'arrière puisse être lu, pendant la nuit, aux mêmes distances qu'en plein jour [...] » (Art. 2).

Le projet de réforme du permis de conduire : le « casier spécial automobiliste ».

⁹⁴⁶ Adolphe Messimy (1869-1935), officier puis journaliste, était député radical de Paris 14^{ème} depuis 1902 (réélu à Paris puis dans l'Ain jusqu'en 1919, puis sénateur de 1923 à sa mort). Il tranche donc sur ses collègues parisiens, très majoritairement pro-automobile. C'est un député en vue, qui sera ministre dans les cabinets Monis et Caillaux (1911 et 1912). Il appartient au parti radical de Clemenceau, alors président du conseil. Il n'est donc pas à exclure que son initiative ait été inspirée par le gouvernement pour introduire cette réforme.

⁹⁴⁷ Les propositions de Messimy comportaient aussi des mesures sur la « présomption de responsabilité de l'automobiliste » et sur les assurances, mais elles ne furent pas retenues par la Commission du budget.

⁹⁴⁸ PTQ 1908, pages 143-144, Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets d'envoi de l'arrêté du 12 mars 1908, du 17 mars 1908, voir note suivante.

⁹⁴⁹ PTQ 1908, pages 113-114. L'arrêté du 12 mars 1908 prévoit la possibilité d'utiliser « une plaque ajourée [...] faisant apparaître le numéro en caractère lumineux sur fond obscur », mais elle doit être doublée par la plaque normale à caractères blancs sur fond noir lisible de jour.

Le 12 mars 1908, le gouvernement présenta donc un « *projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création d'un casier automobiliste*⁹⁵⁰ ». Son exposé des motifs est succinct (voir l'Annexe B, *Illustration 112*). Il rappelle que l'origine du *projet de loi* est due à « *M. Messimy et plusieurs de ses collègues de la Chambre* » et à l'échec de la Commission de 1905 (voir ci-après). Après avoir exposé que les problèmes de fixation et d'éclairage des plaques devraient être résolus par l'Arrêté du 12 mars du ministre des travaux publics, il en vient au *projet de loi* lui-même :

« [...] *les certificats de capacité, communément appelés permis de conduire, qui sont délivrés après examen aux conducteurs d'automobiles, peuvent, après deux contraventions dans l'année, être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.*

*De l'avis unanime, la mesure ainsi prévue constitue un moyen efficace d'assurer l'observation des prescriptions réglementaires adoptées dans l'intérêt de la sécurité publique. Mais, il ne suffit pas qu'elle soit inscrite dans un règlement : il faut en outre qu'elle puisse être appliquée*⁹⁵¹. »

La raison invoquée pour cette inapplication est que les préfets ne sont pas informés des condamnations prononcées sur tout le territoire « *ou même dans leur département* ».

Le député Simonet⁹⁵², rapporteur au nom de la commission des travaux publics sur le *projet de loi* est beaucoup plus explicite : cette sanction n'était pratiquement jamais appliquée :

« *Mais, ainsi que l'indique l'exposé des motifs [du projet], il ne suffit pas qu'une pénalité soit inscrite dans un règlement. Il faut, en outre, qu'elle puisse être appliquée. Or, elle n'est que théorique et, en réalité, elle est à peu près inapplicable : depuis 1899, elle l'a été, en effet, seulement une fois à Paris en 1903 et trois fois en province, une fois dans chacun des départements suivants : Eure-et-Loir, Indre-et-Loire et Nord*⁹⁵³. »

Il y avait une bonne raison à cet échec : le casier judiciaire de l'époque ne comporte pas l'inscription des condamnations des tribunaux de simple police qui jugeaient les infractions des automobilistes.

Le *projet de loi* gouvernemental prévoyait :

- la possibilité d'un retrait du permis par le juge pour une durée de huit jours à deux mois si le coupable était passible d'une peine d'emprisonnement de trois jours au moins, et deux mois à un an en cas de condamnation par application des articles 319 et 320 du *Code pénal* (relatifs à l'homicide par imprudence et aux coups et blessures involontaires) ;
- une peine d'emprisonnement de six jours à deux mois en cas de conduite durant la période d'interdiction de conduite ;
- l'extension du droit de constater les « infractions automobiles » – 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, service forestier, etc. (article 15 de la *Loi* du 30 mai 1851) et aux ingénieurs et contrôleurs des mines ;

⁹⁵⁰ Georges Clemenceau, président du conseil, ministre de l'intérieur, Louis Barthou, ministre des travaux publics, Aristide Briand, ministre de la justice, *Projet de loi*, séance du 12 mars 1908, in *Documents parlementaires*, Chambre, annexe n°1574, pages 215-216.

⁹⁵¹ *Ibidem*.

⁹⁵² Adolphe Simonet (1858-1922) est député de la Creuse de 1902 à 1912.

⁹⁵³ Adolphe Simonet, *Rapport au nom de la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communications*, deuxième séance du 18 novembre, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1908, Annexe n°2117, pages 225-231, (citation page 227).

- l'institution au ministère des travaux publics d'un « *casier central automobiliste* » centralisant les bulletins constatant la privation du droit de conduire, sur le modèle du « *casier spécial d'ivresse*⁹⁵⁴ » qui complétait le casier judiciaire ordinaire avec les condamnations pour ivresse publique ;
- la fourniture pour toute demande de certificat de capacité d'un « *extrait du casier automobiliste* » ;
- l'alimentation du *casier automobiliste* par les greffiers des cours et tribunaux qui devront lui adresser, sous huitaine, les avis de condamnation définitive.

Le retrait de permis par arrêté préfectoral en cas de récidive n'était pas abrogé, et l'utilisation par les préfets du « casier automobiliste » était tacitement autorisée.

Le *projet de loi* fit l'objet de deux rapports, l'un de la commission des travaux publics et de la commission de la réforme judiciaire et l'autre de la commission de la législation civile et criminelle (voir ci-dessous).

Le premier, présenté par le député Simonet, témoigne d'un travail exceptionnel : examen des évolutions les plus récentes des législations européennes⁹⁵⁵, nombreuses auditions de personnalités extérieures⁹⁵⁶, notamment des milieux automobiles, travail en commun avec « *le ministre des travaux publics qui a été entendu à plusieurs reprises* » et examen minutieux de la compatibilité du projet avec les textes de loi antérieurs, notamment en ce qui concerne le fonctionnement des tribunaux et l'établissement des procès-verbaux et rapports par les agents verbalisateurs.

Il semble bien que le texte élaboré par la commission ait été l'expression d'une unanimité interne⁹⁵⁷ et d'un véritable consensus avec le gouvernement, comme le revendiquait Simonet :

« *L'on peut donc dire que cette rédaction est le résultat de l'accord entre la commission et les trois ministres intéressés, sauf, peut-être, quelques détails d'une importance très relative.* »⁹⁵⁸

Le projet retenu modifiait sensiblement l'équilibre initial du projet gouvernemental.

Le retrait du certificat de capacité était uniquement dévolu à la justice et le retrait par décision préfectorale était expressément supprimé.

⁹⁵⁴ *Ibidem*, page 228. La *Loi sur l'ivresse publique* du 22 janvier 1873 avait établi une peine spéciale pour récidive d'ivresse publique et organisé un « *casier spécial d'ivresse* » auprès des greffes des justices de paix. En effet, le casier judiciaire ordinaire ne comportait pas l'inscription des peines prononcées par ceux-ci.

⁹⁵⁵ *Ibidem*, page 225. Pays cités : Allemagne, Angleterre, Autriche-Hongrie, Suisse et Hollande.

⁹⁵⁶ *Ibidem*, page 226. « *Étant donnée l'émotion, injustifiée d'ailleurs, en tout cas fort exagérée, que le projet du Gouvernement avait provoquée dans une fraction de l'opinion et de la presse, plus spécialement favorable à l'automobilisme, la commission a cru devoir entendre un certain nombre de personnalités [...]* »

Furent ainsi entendus le député de Dion, Edmond Chaix président de la commission du tourisme de l'Automobile-Club, Quérenet avocat-conseil de l'Automobile-Club, Messimy, député de Paris, Féron, député de la Seine, onze « *délégués ouvriers de l'industrie automobile* » et Ambroise Colin, président de la Société protectrice contre les excès de l'automobilisme.

⁹⁵⁷ *Ibidem*, page 231. « *La commission a voulu faire, avant tout, une œuvre consciencieuse et sans parti pris. Ce serait totalement méconnaître l'esprit qui a dirigé ses délibérations que de prétendre classer ses membres en deux catégories distinctes et opposées, les autophiles et les autophobes, comme l'on dit aujourd'hui, en deux néologismes d'assez médiocre formation étymologique. La vérité serait, bien plutôt, sans doute, que, par les solutions moyennes qu'elle a adoptées, la commission puisse risquer de ne satisfaire ni les uns ni les autres. Son mérite serait ainsi d'avoir préféré satisfaire, plus simplement, au bon sens et à la mesure, et d'avoir tenu le mieux qu'il lui a été possible la balance égale entre des intérêts contraires, également respectables.* »

⁹⁵⁸ *Ibidem*, page 226.

Il n'était possible qu'en cas d'accident et de condamnation prononcée par les tribunaux correctionnels ou Cours d'appel en application des articles 319 et 320 du *Code pénal* relatifs à l'homicide par imprudence et aux coups et blessures involontaires.

Le retrait pour des contraventions de simple police dévolues à la justice de paix, notamment pour excès de vitesse, n'était plus prévu. C'était limiter fortement son intérêt dans le cadre de la prévention des accidents.

La durée du retrait prononcé à l'appréciation du tribunal correctionnel pouvait être de deux mois à un an. En cas de récidive dans les deux ans à compter de la condamnation définitive, un nouveau retrait serait « *obligatoirement* » prononcé pour un an au moins et trois ans au plus.

Le « *casier central automobiliste* » devenait inutile⁹⁵⁹ dès lors que seuls les tribunaux correctionnels et Cours d'appel pouvaient décider les retraits. En effet, sa création se justifiait uniquement par l'absence de répertoire des condamnations de simple police dans les greffes des justices de paix. Le « *casier judiciaire* » ordinaire, centralisé à partir des tribunaux correctionnels, suffisait donc à enregistrer les condamnations.

Toute demande de certificat de capacité était subordonnée à la production d'un « *extrait de casier judiciaire* ».

De façon assez peu conséquente, la commission proposait de maintenir une extension du nombre des fonctionnaires habilités à dresser procès-verbal ou à faire un rapport en cas de contravention⁹⁶⁰. En effet, puisque le retrait du certificat de capacité n'était plus possible qu'en cas d'accident, le problème de l'établissement des contraventions ne lui était plus lié.

Mais, l'augmentation des moyens de contrôle était une demande forte de l'opinion publique à laquelle la commission et le gouvernement désiraient satisfaire.

L'extension des pouvoirs de contrôle de la circulation automobile aux agents déjà habilités pour la police du roulage, notamment à ceux des services de ponts et chaussées, avait fait partie du programme proposé à l'examen de la sous-commission administrative de la Commission extraparlamentaire de 1903, sous le nom de « *Police de la route* » :

« *Ne suffirait-il pas ou de mieux organiser la police de la circulation rurale ou de prendre des mesures pour qu'elle soit exercée soigneusement ? Accroissement des agents commissionnés surtout en ce qui concerne les cantonniers.*⁹⁶¹ »

Un délai supplémentaire intervint car un second rapport fut demandé à la commission la législation civile et criminelle de la Chambre, qui ne l'émit que le 1^{er} juillet 1909⁹⁶². Ce même

⁹⁵⁹ *Ibidem*, page 230. M. Simonet se félicite, d'ailleurs, de la suppression de « *ce nouveau casier, dont on peut dire que l'impopularité avait précédé la création.* »

⁹⁶⁰ *Ibidem*, pages 228-229-230. La proposition restreint cette habilitation aux ingénieurs et conducteur des ponts et chaussées et des mines, aux agents voyers et aux cantonniers chefs des ponts et chaussées et du service vicinal, en plus des officiers de police judiciaire, gendarmes, agents de police et sergents de ville qui y procédaient déjà auparavant. Simonet discute longuement les différences de valeur probante des « *procès-verbaux* » (gendarmes, officiers de police) et des simples « *rapports* » (agents de police, cantonniers-chefs). La longueur de toute cette argumentation résulte sans doute du non-dit de l'incohérence entre la restriction du retrait de permis aux cas d'accidents et l'extension des services habilités à constater les contraventions non liées aux accidents.

⁹⁶¹ Voir le « *Programme des travaux de la Sous-commission administrative. Police de la route* », BT cote 492. Elle avait, à l'époque suscité de vives polémiques. Abel Ballif, par exemple, s'oppose vivement à la création d'une *Police de la route* dans un article de *La Vie Automobile*, du 23 avril 1903, page 257.

⁹⁶² Député Milliaux, *Rapport au nom de la commission la législation civile et criminelle*, deuxième séance du 1 juillet 1909, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1909, Annexe n°2638, page 1280. Très succinct, il précise avoir fait son rapport « *à la demande de la commission des travaux publics* » et approuve totalement le texte déjà élaboré par celle-ci.

jour, un nouveau projet gouvernemental fut déposé, conforme à la proposition Simonet.

L'affaire semblait désormais entendue et devait passer en première lecture le 8 juillet 1909, quand elle fut ajournée de façon cavalière :

« *Cette affaire avait été mise à l'ordre du jour sous réserve qu'il n'y aurait pas de débat ; mais un orateur s'étant fait inscrire, il y a lieu de retirer ce projet de l'ordre du jour.*⁹⁶³ ».

C'est la dernière mention de ce texte dans les archives du Parlement !

Le gouvernement Clemenceau est renversé inopinément deux semaines plus tard, le 24 juillet 1909, à l'occasion d'un débat sur la Marine nationale. Aristide Briand lui succède. L'année 1910 débute par la célèbre inondation de janvier. Puis viennent les élections législatives (24 avril, 8 mai) qui reconduisent au pouvoir la majorité sortante (quoique des tensions y soient apparues) et Briand à la présidence du conseil. L'année 1911 voit se succéder trois gouvernements, Briand jusqu'au 2 mars, Ernest Monis jusqu'au 27 juin, puis Joseph Caillaux qui sera président du conseil jusqu'en novembre 1912⁹⁶⁴.

Pourquoi cette réforme si avancée en juillet 1909, et apparemment consensuelle, n'a-t-elle pas été à son terme ? Était-ce dû aux perturbations de la fin de 1909, 1910 et 1911 ? Les milieux automobilistes avaient-ils fait changer d'avis Briand, pourtant l'un des trois signataires du projet, puis ses successeurs ? Ou bien, tout simplement, était-ce que le travail parlementaire était inadapté à ce type de problème ?

Pour notre part, nous y verrions le triomphe d'une autre conception de l'élaboration de la réglementation routière, le travail en commission administrative, et la réglementation par décret et non par la voie législative.

C'était bien ainsi que la *Loi sur le roulage* de 1851 avait entendu qu'il soit procédé, et cela avait été fort efficace.

En effet, le 9 juin 1909, était créée la « *Commission pour préparer le projet de Code de la route* », qui allait aboutir assez rapidement, comme on va le voir.

⁹⁶³ Point 5 de l'ordre du jour, *Débats de la Chambre des députés*, deuxième séance du 8 juillet 1909, page 1091.

⁹⁶⁴ Ces trois présidents du conseil sont tous ministre de l'intérieur ; les quatre ministres des travaux publics sont respectivement (avec deux gouvernements Briand) Alexandre Millerand, Louis Puech, Charles Dumont et Victor Augagneur ; les quatre ministres de la justice sont respectivement Louis Barthou, Théodore Girard, Antoine Perrier et Jean Cruppi. Clemenceau est écarté du gouvernement jusqu'en 1914.

Chapitre 5 L'élaboration du Code de la route de 1921.

Etant donné l'importance de l'œuvre qu'il s'agit de réaliser, il serait peut-être bon, en théorie, de lui donner la forme solennelle d'une nouvelle loi, la rédaction d'un Code étant, par principe même, œuvre de législateur. Mais, en pratique, – étant reconnue la nécessité de faire aboutir dans un bref délai une réglementation nouvelle, réclamée déjà depuis plusieurs années –, si l'on désire éviter les retards auxquels donneront certainement lieu les différentes phases de la procédure du vote d'une loi, il vaudrait mieux adopter la forme du règlement d'administration publique, s'il est démontré que les réformes proposées par la Commission peuvent être appliquées sans l'intervention du législateur.

Albert Mahieu, 1911⁹⁶⁵

Le *Code de la route* français fut donc l'œuvre, non du Parlement comme en Angleterre, mais celle d'une série de Commissions administratives, son support législatif restant la vieille *Loi sur la police du roulage* de 1851.

Son histoire pose un problème de sources. Une des principales difficultés est la perte de la plus grande partie des archives de ces commissions temporaires, qui ne figurent notamment pas aux Archives nationales. On dispose généralement des éléments administratifs : textes de mise en place des commissions, listes des membres dans les *Annuaire*s administratifs, textes produits par les commissions. Par contre, les documents de travail, compte-rendus des séances, circulaires sur les enquêtes, et résultats des consultations des autorités locales sont presque toujours absents⁹⁶⁶.

⁹⁶⁵ Albert Mahieu, *Rapport de la Commission chargée d'élaborer un Code de la route*, 18 décembre 1911, page 35. ADL 4 S 9. Sur la carrière de Mahieu, personnage important de notre histoire, voir ci-après.

⁹⁶⁶ Les Archives nationales ne conservent rien, même sur la *Commission centrale des machines à vapeur* qui était pourtant un organisme permanent. On ne commence à y trouver quelques archives des travaux de la *Commission centrale des automobiles* qu'à partir de 1929.

De nombreux éléments sur les enquêtes et les consultations faites par ces commissions auprès des préfets et collectivités existent dans certaines Archives départementales. Malheureusement, leur caractère très fragmentaire demanderait une enquête exhaustive – et très longue – pour en reconstituer un corpus complet. Nous n'avons pas exploré les archives du conseil d'État, qui recèlent peut-être des versions provisoires des principaux textes.

Quatre sources sont fondamentales :

- la presse cycliste et automobile, qui commente à chaud la naissance de ces Commissions, leur travail et les résultats de certaines de leurs enquêtes, surtout à partir du moment où des publicistes et des constructeurs en feront partie ;
- de nombreux documents de travail et *Rapports* de l'une d'entre elles, et non des moindres, la *Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles* de 1903-1908 ;
- le « *Rapport de la Commission* » du *Code de la route* de 1909 qui détaille le déroulement de ses travaux, et les « *Commentaires* » du *Projet* de 1912 qui exposent contradictoirement les arguments concernant la rédaction de chaque article proposé ;
- les traces de la vaste « *consultation* » faite sur le *Projet de Code* de 1912.

LES COMMISSIONS AVANT 1903.

La vieille *Commission centrale des machines à vapeur*, dont certains membres étaient à l'origine de l'*Ordonnance* de 1893, comportait depuis longtemps des représentants professionnels, mais aucun du domaine automobile jusqu'en 1898, quand de Dion, de Chasseloup-Laubat et Krebs y sont nommés.

La Commission commune aux ministères de l'intérieur et des travaux publics mise en place pour préparer la réglementation nationale sur les bicyclettes de 1896 était une « *commission composée de fonctionnaires [du ministère des Travaux publics] et de celui de l'Intérieur*⁹⁶⁷ », dont nous ne connaissons que le président, Bousquet.

Le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles*, du 10 mars 1899, avait été élaboré par une commission analogue, purement administrative, dont nous ignorons la composition exacte, si ce n'est qu'elle aurait été constituée le 18 janvier 1897 sous la présidence de Michel-Lévy.

Le *Décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901, fut préparé par une nouvelle commission nommée en 1900⁹⁶⁸, qui

⁹⁶⁷ *Revue du Touring-Club*, 1894, pages 257-258. Voir notre *chapitre 2*.

⁹⁶⁸ *Revue du Touring-Club*, 15 avril 1900, page 146. Elle présente la Commission ainsi :

« Par un arrêté en date du 26 mars [1900], M. le Ministre des travaux publics a constitué une Commission à l'effet d'examiner de nouveau la question de la circulation des voitures automobiles. Cette Commission a été composée de MM. Jozon, Conseiller d'État, directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, président ; Forestier, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ; Mourier, Maître des requêtes au Conseil d'État ; Michel-Lévy, Ingénieur en chef des mines, Collomp, Chef de bureau de la Voirie urbaine, vicinale et rurale au Ministère de l'Intérieur ; de Zuylen, Président de l'Automobile-Club ; A. Ballif, Président du Touring-Club ; Krebs, constructeur ; P. Giffard, Publiciste ; R. Darzens, Publiciste ; Walckenaer, Ingénieur des Mines, Rapporteur. »

Sur les 5 membres non-fonctionnaires, nous connaissons de Zuylen, Ballif et Giffard.

Le commandant Krebs (1850-1835), inventeur éclectique, s'est illustré dans les matériels de lutte contre l'incendie, l'électricité, l'automobile, les dirigeables, la navigation sous-marine, la navigation à moteur, etc. Il est en 1900 directeur général de la Société anonyme des Anciens Établissements Panhard et Levassor, où il est entré en 1897 comme directeur technique en remplacement d'Émile Levassor, mort le 14 avril 1897.

La présence de Rodolphe Darzens (1865-1938) est énigmatique : journaliste au *Journal* en 1900, il n'est pas un publiciste important. Ce littérateur très « *Belle Époque* » fut poète symboliste mineur, traducteur d'Ibsen, éditeur de Rimbaud, librettiste, secrétaire d'Antoine au Théâtre Libre, directeur de théâtre, lutteur masqué aux Folies-Bergère (pour son journal), fondateur de revues à la vie brève, duelliste (une dizaine de duels), etc.

Il avait été vendeur de bicyclettes d'occasion, journaliste sportif, coureur automobile (il sera accidenté dans

comporte enfin 5 membres non-fonctionnaires à côté de Michel-Lévy, Forestier et Walckenaer.

La commission de 1900 comprenait donc des membres du monde premier de l'automobile, mais en nombre insuffisant, et ceux-ci n'étaient pas forcément les plus qualifiés, comme l'estimait rétrospectivement Raoul Vuillemot, dans *La Locomotion Automobile*⁹⁶⁹ :

« [...] la Commission nommée il y a deux ans comprenait sans doute de nombreux amis de l'automobilisme, mais véritablement pas assez de constructeurs. »

Cette revendication allait trouver une réponse inattendue avec la *Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles* de 1903.

1 LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE DE LA CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES.

Le scandale de la course Paris Madrid⁹⁷⁰ du 24 mai 1903, arrêtée par le gouvernement à Bordeaux, fut immense. On l'a illustré en *Annexe B, Illustrations 77 et 78*, par l'affiche de la course et le monument à Marcel Renault, sa victime la plus connue, tué en voulant dépasser un autre pilote dans un nuage de poussière.

Ce désastre suscita de vifs débats à la Chambre et au Sénat, et le gouvernement promit de créer rapidement une nouvelle commission. Certains orateurs, comme le sénateur Le Provost de Launay, réclamèrent que :

« la nouvelle Commission soit composée de techniciens, et non de fonctionnaires du ministère de l'Intérieur [...] »⁹⁷¹.

Le 12 juin, moins d'un mois après la course, Émile Combes, président du conseil, ministre de l'intérieur et des cultes, mit en place la nouvelle commission⁹⁷².

« Art. premier. Une commission extraparlamentaire est instituée au ministère de l'intérieur pour l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules

Paris-Madrid). En 1903, il est un (éphémère) constructeur de voitures (voir *Le Chauffeur*, 1903, page 240).

⁹⁶⁹ *La Locomotion Automobile*, n°24, 11 juin 1903, page 370.

⁹⁷⁰ Voir Jean-Robert Dulier, *La grandiose et meurtrière course Paris-Madrid, 1903*, éditeur Couty, 187 pages, 1966. L'auteur établit notamment l'imprécision des compte-rendus d'époque et les légendes que cela a entraîné.

Le public avait été immense : Dulier parle de 300 000 spectateurs en région parisienne seule. Il y avait eu 215 partants, sur des véhicules de types hétéroclites, les plus puissants partant les premiers (il y avait même des motocycles). Le vainqueur, Gabriel, sur Mors, dut dépasser une centaine de voitures (les départs étaient échelonnés) et réalisa une moyenne de 119 km/h entre Versailles et Poitiers. Il y eut plusieurs morts (sept en tout avec les décès différés) dont Marcel Renault, une vingtaine d'accidents, 75 abandons. La course fut arrêtée à l'étape de Bordeaux après 550 km. Le scandale fut retentissant, dans la presse, à la Chambre, etc.

⁹⁷¹ *La Locomotion Automobile*, n°24, 11 juin 1903, page 370. Louis Le Provost de Launay (1850-1912), député des Côtes-du-Nord de 1876 à 1893, puis sénateur de 1896 à 1912, ne s'était pas signalé auparavant comme un ennemi de l'automobile. Mais, « [son] objectif principal est la défense de l'enseignement libre et la loi de 1905 sur la séparation des églises et de l'État suscite ses interventions passionnées » (in Jolly, *op. cit.*) : il agit donc sans doute surtout par opposition au gouvernement de Combes qu'il combat et qui a autorisé la course.

⁹⁷² La bibliothèque du Trocadéro, cote C492, conserve les textes du *Décret* du 13 juin 1903 et du *Rapport* de Combes, la composition de la commission (avec le titre de chaque membre), celle des sous-commissions, et quelques procès verbaux de séance. Plus une collection de *Rapports*, surtout issus de la *Sous-commission technique*, dont le *Rapports Hennequin sur les accidents* et le *Rapport sur l'évolution automobiliste* (C308).

La plupart de ces *Rapports* furent commentés et quelques fois reproduits dans diverses revues. On citera parfois ces reproductions, de préférence aux textes, car elles illustrent ce qui fut disponible pour le public.

Le petit nombre de *Rapports* conservés des sous-commissions *Administrative* et *Législative* et l'absence d'allusion à ceux-ci dans la presse automobile peut faire penser qu'il y en eut peu, ou de peu d'importance.

*automobiles.*⁹⁷³ »

La position personnelle de Combes était certainement très favorable à l'automobile.

Il s'était préoccupé très vite des arrêtés municipaux hostiles à l'automobile. Dans sa *Circulaire* du 12 avril 1903 (reproduite en *Annexe B, Illustrations 121 et 122*), il constatait que certains arrêtés récents prescrivait des « *limitations d'allure [...] très inférieures à l'allure normale d'un cheval au trot* » et concluait ainsi ses instructions aux préfets :

« Il convient au moins d'écarter toute prescription qui traduirait une certaine hostilité contre le nouveau mode de locomotion appelé à rendre des services considérables et avec lequel le public se familiarisera peu à peu.

*Je vous recommande, en conséquence, d'examiner avec soin les arrêtés municipaux relatifs à la circulation des automobiles et de veiller à ce que leurs prescriptions ne dépassent pas la mesure des besoins réels de la sécurité publique.*⁹⁷⁴ »

Combes avait autorisé personnellement la course Paris-Madrid, après quelques hésitations.

On verra ci-dessous qu'il accèdera à toutes les demandes d'enquêtes de la Commission.

La Locomotion Automobile signale aussi, le 10 septembre 1903, que Combes a utilisé l'automobile pour une de ses manifestations publiques les plus médiatisée :

« M. Combes en automobile.

*Rien de plus exact, et ajoutons même que cette automobile lui a servi pour aller inaugurer la statue de Renan à Tréguier. C'est avec une Georges Richard-Brasier que M. Combes a été à Tréguier. Voilà un président du Conseil qui se respecte !*⁹⁷⁵ »

Dans son *Rapport au Président de la République*⁹⁷⁶, du 12 juin 1903, il rappelle que :

« un débat s'est engagé au Sénat sur les questions les plus délicates que renferme le problème de la conciliation de la sécurité publique et du nouveau mode de locomotion rapide. »

Il met clairement en balance les propositions très restrictives de certains sénateurs et leurs effets potentiels sur le développement de l'automobile⁹⁷⁷ :

« On doit se demander, en effet, si en entrant dans la voie préconisée au Sénat, on ne risquerait pas de compromettre l'épanouissement d'une industrie orientée jusqu'ici dans un sens tout opposé et déjà si considérable autant par la place qu'elle occupe dans le monde que par l'importance de sa fabrication.

Quoi qu'il en soit, les intérêts en cause sont tels que le gouvernement n'a pas hésité à déclarer que le soin de les discuter devait être confié à une commission extra-parlementaire composée en grande majorité de personnes connaissant à fond la construction et la conduite des véhicules automobiles, d'ingénieurs de toutes catégories, en un mot de membres les mieux désignés par leur haute compétence pour examiner à tous les points de vue les intéressants et difficiles problèmes que soulève la circulation

⁹⁷³ Décret du 12 juin 1903, *La Locomotion Automobile*, 17 juin 1903, page 386.

⁹⁷⁴ *Circulaire aux préfets concernant les aux arrêtés municipaux relatifs à la circulation des automobiles*, 12 avril 1903, ADL, S 580.

⁹⁷⁵ *La Locomotion Automobile*, n°37, 10 septembre 1903, page 595. Cet *Écho* suit la publication *in extenso* de la *Circulaire* de Combes aux préfets prescrivant une enquête sur les « *règlements locaux* » (voir ci après).

L'inauguration symbolique de la statue de Renan fut très médiatisée à l'époque. L'utilisation de l'automobile y ajoutait certainement une note de « modernisme » voulue.

⁹⁷⁶ *Rapport au président de la République présentant le Décret du 12 juin 1903*, Bibliothèque du Trocadéro, C492. Il est reproduit *in extenso* dans *La Locomotion Automobile*, n°25, 17 juin 1903, pages 385-386.

⁹⁷⁷ *Ibidem*, page 386, pour les deux citations suivantes.

des automobiles. »

Il conclut de façon fort optimiste (on verra qu'il faudra attendre encore longtemps) :

« Le Gouvernement a la confiance qu'il obtiendra de cette commission les plus précieuses indications pour l'élaboration des règlements susceptibles de mieux sauvegarder la sécurité publique sans entraver l'essor d'une industrie pleine d'avenir. »

La commission compte 68 membres, plus un secrétaire général, Félicien Hennequin, chef de bureau au ministère de l'intérieur, et trois secrétaires⁹⁷⁸. Elle est coprésidée par le sénateur Jean Dupuy⁹⁷⁹ et le député Pierre Baudin⁹⁸⁰, tous deux publicistes et anciens ministres du gouvernement Waldeck-Rousseau (22 juin 1899 au 3 juin 1902).

Ses 68 membres sont classés en dix catégories par *La Locomotion Automobile* :

- cinq « *Sénateurs* » et treize « *Députés* ». On relève parmi eux Le Provost de Launay et quelques opposants notoires à l'automobile comme les députés Chastenet, promoteur de la *Loi sur le délit de fuite*, et Delarue, le député-maire de Gannat. D'autres sont connus pour être partisans de l'automobile, comme les co-présidents Dupuy et Baudin, d'Iriart d'Etcheparre, Gaston Menier ;
- un « *Conseiller d'État* », M. Sainsère, représentant le ministère de la justice,
- neuf « *Ingénieurs des mines et des ponts et chaussées* »⁹⁸¹,
- douze « *Constructeurs et mécaniciens* » dont Clément, Darracq, Depasse, Gobron, Émile Mors, Louis Renault, Léon Serpollet, les députés Coutant et de Dion (non recensés parmi les 13 « *Députés* »), et Max Richard, président de la Chambre syndicale de l'automobile et un représentant de la Fédération des ouvriers mécaniciens de France⁹⁸²,

⁹⁷⁸ La liste jointe au *Rapport* fournit des titres précis pour les divers membres. Le regroupement ci-dessous est fait par *La Locomotion Automobile*. Parmi les 3 secrétaires, deux sont désignés comme des fonctionnaires, mais le 3^{ème}, Bourcier de Saint-Chaffray, secrétaire de la « *sous-commission technique* », n'est qualifié d'aucun titre dans le *Rapport*. Il est membre de l'A. C. F. et sera « *président du Comité* » de la Ligue des chauffeurs en juin 1906.

⁹⁷⁹ 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, où il avait développé l'usage de l'alcool industriel. Il sera encore ministre du commerce et de l'industrie en 1909, des travaux publics en 1910 et « *ministre membre du Comité de guerre* » en 1916. Il présidait aussi le Syndicat de la presse.

⁹⁸⁰ 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 décembre 1905 et très orientée vers le sport automobile (ses successeurs y seront les journalistes automobiles Tristan Bernard en 1911, puis Charles Faroux en 1920). Il sera ministre de la marine de 1913 à 1915.

⁹⁸¹ Dont deux n'appartiennent pas au ministère des Travaux publics : le comte de la Valette, ingénieur civil des Mines, est fonctionnaire au ministère des Colonies, et Lucien Périssé, centralien, est fonctionnaire au ministère du commerce et de l'industrie. Tous deux sont des membres éminents de l'A. C. F.

⁹⁸² Mors, Depasse, Coutant et Max Richard ont tous produit d'importants rapports pour la Commission.

Émile (1859-1939) et Louis (1855-1917) Mors, tous deux centraliens, sont les héritiers d'une firme d'électricité et de téléphone (très liée au chemin de fer). Ils réalisent dès 1885 un tricycle à vapeur utilisant un combustible liquide. Émile s'y implique plus particulièrement et lance une série de véhicules à moteurs à explosion à partir de 1896. Ils remportent Paris-Toulouse-Paris en 1900 et Paris-Bordeaux puis Paris-Berlin en 1901. Ils engagent André Citroën qui relance la marque à partir de 1908. Louis mort, Émile vend en 1919 les Automobiles Mors et ses ateliers à André Citroën.

Henri Depasse (vers 1865-1947) dit Depasse-Dary est membre de la Commission en tant que constructeur automobile. Ancien champion cycliste amateur, il a été l'introducteur des voitures Ford en France et constructeur automobile lui-même. Il a exercé une influence soutenue jusqu'après guerre.

Max et Georges Richard sont issus d'une famille d'industriels. En 1893, ils créent la Société des Cycles Georges Richard qui prospère. Georges est l'inventeur et le chef de file. En 1896, ils réalisent avec un moteur

- sept « *Praticiens* », terme désignant plutôt des pilotes de course, mais dont certains sont aussi des constructeurs⁹⁸³ ;
- onze « *Publicistes* » dont Baudry de Saunier, Henry Desgrange, Pierre Giffard et le docteur Guglielminetti, fondateur de la *Ligue contre la poussière*,
- sept représentants de l'*Automobile-Club de France*, dont son président de Zuylen et Michelin,
- le vice-président de l'*Association Générale Automobile*, Jeantaud, lui-même constructeur,
- deux représentants du « *Touring-Club de France* », dont son président Abel Ballif.

Sur 68 membres, une soixantaine sont des partisans actifs de l'automobile ; Félicien Hennequin, le secrétaire général de la Commission, ne lui est évidemment pas hostile.

Le « *secrétaire rapporteur* » de la Commission est Albert Mahieu qui va jouer un rôle fondamental dans la renaissance des routes⁹⁸⁴.

Le président du conseil suggérait dans son rapport un programme à la commission :

« *Sans vouloir dresser le programme des travaux de cette commission, nous pouvons, à titre d'indication, recommander également à son intérêt l'étude des questions ayant pour objet : la construction et l'utilisation des véhicules à grande puissance ; les épreuves encore indispensables, en dehors des courses de vitesse sur routes publiques, pour favoriser les progrès de l'industrie automobile ; les moyens propres à réduire le plus possible le bruit, la fumée et les odeurs incommodes dont se plaint fréquemment le public ; le contrôle de la vitesse employée ; l'identification des automobiles ; la délivrance des permis de conduire ; les difficultés de la route et les causes de conflits ou d'accidents ; la protection de la circulation générale et des riverains contre la poussière.* »

L'organisation de la Commission et l'extension de ses objectifs.

La Commission extra-parlementaire s'organisa très rapidement⁹⁸⁵.

Cette organisation, évidemment élaborée par la Commission elle-même et non par l'Administration, est particulièrement intéressante, parce qu'elle traduit une première extension de l'objectif limité qui lui avait été proposé par le *Rapport au président de la*

Benz la célèbre « *Poney* » à deux places qu'ils produiront jusqu'en 1902. Un temps associés avec Henri Brasier (venu de Mors), ils gagnent la Coupe Gordon-Bennett en 1904. Ils créent la firme Unic en 1905 et fondent la première société de crédit automobile, la *Banque automobile*. Unic réussit bien dans le nouveau marché des taxis. Après guerre, Unic fera des camions.

Max Richard préside la Chambre syndicale de l'automobile depuis 1902.

Jules Coutant (1854-1913) est un ancien ouvrier mécanicien et agitateur syndicaliste. Il fut député socialiste de la Seine de 1893 à 1913. *La Locomotion automobile* le classe dans les « *Constructeurs et mécaniciens* ». Très actif à la Chambre et « *défenseur ardent des revendications prolétariennes* » (selon Jolly), il représente évidemment les ouvriers de l'automobile à la Commission.

⁹⁸³ Comme Henri Brasier ou René de Knyff, vainqueur du tour de France de juillet 1899, qui est actionnaire et administrateur de la société des anciens Établissements Panhard-Levassor.

⁹⁸⁴ Albert Mahieu venait d'être l'un des organisateurs du *Congrès international de la route* de 1908.

⁹⁸⁵ La composition de chaque sous-commission, avec son « *Programme de travaux* » se trouvent à BT C492. *La Locomotion automobile* reproduit ce document le 2 juillet 1903, pages 176-177. Compte tenu de la rapidité du suivi de l'actualité par l'hebdomadaire *La Locomotion automobile*, on peut situer la composition des sous-commissions et la rédaction de leurs programmes dans la quinzaine du 18 juin au 2 juillet.

République : donner des « indications pour l'élaboration des règlements ». En effet, la Commission, forte de 20 députés et sénateurs se proposa d'emblée une tâche « de Législation ».

Elle s'organisa donc en trois « *Sous-commissions technique, administrative et "de Législation"* », chacune dotée d'un « *Programme* ».

La *Sous-commission technique* devait traiter plus particulièrement :

- de la vitesse : vitesse dangereuse lors d'une rupture de pneumatiques ? maximum légal de vitesse ? moyens de limiter la vitesse par construction ? enregistreurs ? moyens de freinage adaptés ? maintien des courses ? extension de la numérotation ? autres moyens d'identification ? utilisation d'un « chasse-obstacle » à l'avant ?
- de la réduction des diverses nuisances, bruit, fumées, odeurs et poussière.

La *Sous-commission administrative*, dont le programme de travaux était intitulé « *Police de la route* », traitait :

- des réglementations et compétences nationales, préfectorales, municipales,
- d'une réforme des conditions de délivrance du permis de conduire,
- de divers accessoires de sécurité : éclairage, appareils avertisseurs,
- de la prescription d'une enquête systématique en cas d'accidents de personnes.

La *Sous-commission de Législation*, qui comptait neuf parlementaires et était présidée par Jean Cruppi⁹⁸⁶, se proposa le programme suivant :

« [Elle] prendra comme base de ses travaux les divers projets de loi soumis aux Chambres et relatifs, soit à la responsabilité des conducteurs, soit à la circulation des automobiles.⁹⁸⁷ ».

À la date de la rédaction de ce programme, il n'y avait que le projet Chastenet sur le délit de fuite du 24 octobre 1901 et le projet sur le contrôle des contraventions de Pugliesi-Conti du 18 juin 1902. Il n'y en eut pas d'autres avant 1906. Elle ne fonctionna probablement jamais vraiment, au contraire des deux autres sous-commissions.

Les travaux de la *Commission*, et surtout de sa *Sous-commission technique* furent menés activement. Par contre, le petit nombre de *Rapports des Sous-commissions Administrative et Législative* conservés et l'absence quasi totale d'allusion à ceux-ci dans la presse automobile semble indiquer que leurs travaux furent moins poussés. On verra que la *Sous-commission Administrative* fut concurrencée par une Commission interministérielle dès octobre 1905.

LE RECENSEMENT DES REGLEMENTATIONS LOCALES ET L'EXTENSION A LA CIRCULATION GENERALE.

Le 11 août 1903, une *Circulaire*⁹⁸⁸ d'Émile Combes, en tant que ministre de l'intérieur,

⁹⁸⁶ Jean Cruppi (1855-1933) présidait la *Commission de législation criminelle* de la Chambre qui avait examiné en 1901 la proposition Chastenet. C'est un ancien haut magistrat, député de 1898 à 1919 et sénateur de 1920 à 1924. En 1903, c'est un parlementaire très important, proche du gouvernement et président de la *Commission de la réforme judiciaire*. Il sera ministre en 1908-1909 et 1911-1912.

⁹⁸⁷ *La Locomotion automobile*, 2 juillet 1903, pages 176-177.

⁹⁸⁸ *La Locomotion automobile*, 17 septembre 1903, pages 594-595. La circulaire y est reproduite *in extenso*.

« *La Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles a été amenée à reconnaître la*

prescrivit aux préfets une « *enquête sur la réglementation* », à la demande de la Commission, étendant ainsi le champ de ses activités de l'automobile à « *la circulation générale* » (voir l'Annexe B, Illustration 123).

L'exhaustivité de ce questionnaire est impressionnante.

Il concerne toutes les collectivités locales réparties en trois groupes : les départements⁹⁸⁹, les « *communes urbaines comptant 3 000 habitants et au-dessus agglomérés* » et les communes rurales de moins de 3 000 habitants agglomérés (seulement pour les questions concernant la circulation automobile). Il demande aux préfets de vérifier si chaque commune a édicté ou non des règlements, et à quelle date.

Les questions de détail peuvent être regroupées ainsi :

- allures non autorisées des véhicules à traction animale,
- conditions exigées par les communes pour pouvoir conduire des véhicules à traction animale : âge minimum, certificat d'honorabilité, etc. (avec fourniture d'une copie des prescriptions),
- limites de vitesse des vélocipèdes et automobiles, avec leurs différenciations selon les voies,
- interdictions localisées concernant les vélocipèdes et automobiles,
- équipement des vélocipèdes (éclairage, avertisseurs, freins),
- emploi des trompes d'avertissement pour les automobiles,
- « *moyens imaginés pour permettre aux agents compétents d'apprécier la vitesse employée, ou pour mettre obstacle à la pénétration sur des voies interdites, ou à la continuation de la marche en cas d'excès de vitesse, d'accidents de personnes, de dommages matériels* »,
- enfin, « *nombre d'arrêtés [municipaux sur la circulation automobile] annulés comme excessifs ou vexatoires* ».

Au terme de cette enquête, le ministère de l'intérieur disposait donc d'un recensement exhaustif et détaillé des réglementations locales concernant la police du roulage et la circulation des vélocipèdes et des automobiles. Il ne semble pas que les résultats de l'enquête aient fait l'objet d'une publication d'ensemble car la presse automobile n'en fait pas mention.

LA LIMITATION DES VITESSES PAR CONSTRUCTION. LE « RAPPORT DE DION ».

Le Décret du 12 juin 1903 prévoyait dans son programme de travaux « *le contrôle de la*

nécessité de comprendre dans le programme de ses travaux la plupart des questions que soulève la circulation sur les routes et dans les agglomérations.

Il était difficile, en effet, de restreindre aux seuls véhicules automobiles l'examen auquel elle a mission de procéder, puisqu'ils parcourent les mêmes voies de communication que tous les autres véhicules, que la police du roulage leur est applicable ainsi que le porte l'article 29 du décret du 10 avril 1899, et qu'enfin on ne peut parvenir à une réglementation rationnelle et efficace qu'en tenant compte de tous les facteurs en jeu dans la circulation générale et qu'en combinant les diverses mesures édictées dans l'intérêt de la sécurité publique.

Par suite, il est indispensable pour entreprendre avec fruit une semblable étude, d'établir, pour ainsi dire, un inventaire des dispositions essentielles qui se rencontrent dans les règlements relatifs aux divers moyens de locomotion utilisés sur les voies publiques.

J'ai, à cet effet, dressé le questionnaire ci-joint, auquel je vous prie de répondre, point par point, avec le plus de précision possible. »

On trouve la Circulaire et la totalité des réponses des maires d'Indre-et-Loire au préfet dans ADIL, S 1872.

⁹⁸⁹ Les questions sur les arrêtés préfectoraux portent sur leur date, leurs règles relatives à la vitesse, à la capacité des conducteurs des véhicules servant au transport de personnes, et aux agents chargés de la police de la route par la loi de 1851.

vitesse employée », ce que le programme de la sous-commission technique explicita ainsi :

« Y a-t-il lieu de limiter, soit par mesure administrative, soit par mesure législative, les vitesses maxima, en palier, des véhicules automobiles sortant de chez les constructeurs ? [...] »

Serait-il possible et désirable de munir les voitures d'appareils enregistreurs de vitesse [...] ? ».

Il y eut au moins six « rapports⁹⁹⁰ » sur la première question :

« Y a-t-il lieu de limiter (soit par mesure administrative, soit par mesure législative), la vitesse maximum en palier des véhicules automobiles sortant de chez les constructeurs ? Dans l'affirmative, quelle devrait être la vitesse légale maxima en palier ? »

Il y eut aussi 3 rapports⁹⁹¹ sur la deuxième question qui était totalement liée à la première :

« Existe-t-il des moyens certains de vérifier l'exactitude de la déclaration concernant la vitesse ? La vitesse déclarée et restant dans la limite légale peut-elle être augmentée après la délivrance du récépissé ? Si oui, à quel moyen y a-t-il lieu de recourir pour mettre obstacle aux modifications susceptibles de produire un excédent de vitesse ? »

Un seul des rapports sur la première question répondait par la négative, les autres proposant des augmentations substantielles de la vitesse autorisée vers 60 à 65 km/h⁹⁹². Il paraît clair que la quasi-totalité des membres de la Commission n'envisageait pas, à l'époque, une totale liberté de la vitesse en rase campagne. Les revues firent même état, un peu vite, d'un consensus de la Commission sur une limitation à 60 km/h⁹⁹³.

Ce n'est qu'en 1905 que la première suppression des limites nationales de vitesse fut décidée aux Pays-Bas par les deux Chambres (les communes pouvant imposer des limites localement). Cette décision fut évidemment abondamment commentée en France⁹⁹⁴. L'Allemagne suivra bientôt les Pays-Bas.

Encore une fois, la légende s'empara de cette question et au milieu des années 1990, on peut lire dans deux publications de la Régie Renault :

« 1904. Louis Renault proteste vigoureusement devant la Commission extraparlamentaire contre les limitations de vitesse qui sont envisagées.⁹⁹⁵ »

⁹⁹⁰ *Rapports* de Jules Coutant, Henri Depasse-Dary, Léon Serpollet, Walckenaer, Émile Mors et de Dion. Tous sont des constructeurs d'automobiles, sauf Walckenaer et Coutant. Ils ne sont pas datés, mais *La Locomotion automobile* rend compte des *Rapports* Coutant le 29 octobre 1903 et de Dion le 12 novembre 1903. Ils doivent donc avoir été faits dans leur totalité en fin 1903 ou tout début 1904.

⁹⁹¹ Louis Renault, Lucien Périssé, et Hospitalier. Hospitalier est un journaliste.

⁹⁹² Walckenaer propose 50 km/h ; Coutant, Serpollet et de Dion, 60 km/h ; Mors est pour une vitesse non limitée en rase-campagne et 30 en ville. Seul Depasse-Dary rejette toute limitation. Louis Renault, sous couvert de traiter le 2^{ème} question : « Existe-t-il des moyens certains de vérifier l'exactitude de la déclaration concernant la vitesse ? » se prononce pour 65 km/h au minimum.

⁹⁹³ Par exemple, *La Vie Automobile*, 2 avril 1904. En fait, un consensus semble bien avoir eu lieu, mais au sein de la sous-commission technique seulement.

⁹⁹⁴ *La Locomotion Automobile* annonce la décision des Pays-Bas le 23 mars 1905, page 179. L'examen du permis de conduire y était également supprimé.

⁹⁹⁵ In *Renault de 1889 à nos jours*, Renault, 1994, 34 pages. Le *Rapport Renault* date plutôt de fin 1903.

Autre version dans *Renault, images d'un siècle*, Renault, ISBN 2-207-24425-3, 255 pages, 1995 : « 1904 Coup d'envoi d'un débat toujours d'actualité aujourd'hui : la limitation de vitesse. Louis Renault proteste vigoureusement contre les mesures envisagées par les autorités. » On remarquera que Renault voyait en 1995 la limitation de vitesse comme sujette à « un débat toujours d'actualité », malgré les décisions des années 1970.

Nous examinerons le *Rapport* qui fut déposé par le marquis de Dion début novembre 1903 et qui fut largement commenté dans la presse. Il débute par des « *considérations générales [...] sur la définition de la vitesse, sur l'historique de la vitesse dans les moyens de transports, sur la vitesse des voitures attelées*⁹⁹⁶ ».

Dans la foulée de l'extension de la mission de la Commission à l'ensemble de la circulation, de Dion propose la formule de l' « *Allure modérée pour tous les véhicules* » qui sera celle de l'article 8 du *Code de la route* de 1921 en ce qui concerne la vitesse⁹⁹⁷.

« *Toute la philosophie de la réglementation générale à établir me paraît contenue dans ces simples mots : allure modérée pour tous les véhicules.*

Les écriteaux que le Touring-Club a mis à la disposition des municipalités [...] ne portent que cette indication ; le terme est très vague, mais c'est à dessein, car il ne peut être précisé que par les circonstances. On doit conduire prudemment, tout est là. »

De Dion invoque aussi, selon le rite, les progrès nécessaires au maintien de l'avance de l'industrie française, allant jusqu'à évoquer (déjà !) le spectre de la « *délocalisation* » si une réglementation trop contraignante était imposée.

« *Nous, constructeurs, aurions intérêt à établir à l'étranger d'importantes succursales ; et cette émigration de cette industrie nationale aurait une fâcheuse répercussion dans les classes ouvrières. Qui donnerait du pain aux ouvriers que nous occupons ? Quelle industrie mécanique leur offrirait un abri ? »*

De Dion examine les diverses possibilités de limitation de la vitesse, qui relèvent en fait de la 2^{ème} question : « *Par la vitesse angulaire* », « *Par la cylindrée* », « *Par la puissance [le rapport poids/puissance]* ». Il pose clairement les diverses problématiques liées à la limitation de puissance par construction : nécessité d'une surpuissance pour monter les côtes à la vitesse autorisée, usure prématurée des moteurs rapides, possibilités de « *truquage* », impossibilité pratique de contrôler la vitesse en descente, niveau plus élevé du bruit et des trépidations pour les petits moteurs.

Enfin, de Dion étend ses réflexions à ce que pourrait être un *Code de la route* pour tous les usagers, en prenant les exemples de l'éclairage et de la circulation à droite :

« *Je ne nierai pas qu'il y ait utilité à établir un règlement de circulation et il serait même urgent de remanier celui concernant la circulation des véhicules hippomobiles, principalement quant à l'éclairage des voitures dès le coucher de soleil ; il n'est pas logique que les voitures marchant le moins vite ne soient pas éclairées à l'arrière ; elles constituent un danger d'autant plus sérieux que leurs conducteurs dorment le plus souvent sur leur siège, c'est le cheval qui conduit et la pauvre bête ne tient pas toujours la droite de la route comme il est prescrit.*

Il conclut de façon très pragmatique (dans l'optique des constructeurs) :

⁹⁹⁶ Le texte complet du *Rapport* de Dion, non daté, se trouve à BT, cote C492. *La Locomotion automobile*, 12 novembre 1903, pages 721-724, reproduit le *plan du Rapport* et cite, avec enthousiasme, sa partie essentielle : « *Mais nous voulons mettre in extenso, en une seule fois, sous les yeux de nos lecteurs, la partie essentielle et pratique de ce rapport qui restera comme un document de haute portée dans l'histoire de l'automobile.* »

⁹⁹⁷ Décret du 27 mai 1921. « Art. 8. Vitesse. Les conducteurs de véhicules quelconques, de bêtes de trait, de somme ou de selle, doivent toujours marcher à une allure modérée dans la traversée des agglomérations et toutes les fois que le chemin n'est pas parfaitement libre ou que la visibilité n'est pas assurée dans de bonnes conditions. »

« En résumé, je demande donc :

1° Que la vitesse maximum des véhicules en palier soit fixée (sauf exceptions à prévoir) à 60 km à l'heure [...] ;

2° Que les règlements de la circulation dans les agglomérations soient appliqués intelligemment, [...] ;

3° Qu'on abandonne toute idée de réglementations par la détermination des données mécaniques du moteur ;

4° Que les types de véhicules soient reçus par le Service des Mines comme actuellement ;

5° Qu'il soit procédé à l'établissement d'une commission permanente des automobiles, chargée spécialement de régler les différends entre le Service des Mines et les constructeurs [...]. La Commission permanente serait appelée à devenir une commission consultative pour tous les cas litigieux intéressant l'automobile, aussi bien en matière administrative que judiciaire, en particulier pour établir les responsabilités dans les accidents. »

Les propositions du *Rapport* de Dion furent bien reçues par la Commission et sa majorité de membres du monde premier de l'automobile. Félicien Hennequin le qualifie en 1905 de « *magistral Rapport à notre Commission extraparlamentaire sur la première question du programme de travaux (Moyens à employer pour la limitation de la vitesse maxima en palier des automobiles)*.⁹⁹⁸ »

Les propositions furent aussi mises en application.

La limitation des vitesses par construction des véhicules fut abandonnée et ne fut jamais reprise pour les véhicules légers.

La création d'une Commission permanente de l'automobile fit l'objet d'une mise en place en deux temps :

- la création en 1908 d'une « *sous-commission chargée spécialement de l'examen des questions se rattachant à l'automobilisme* » dans la *Commission centrale des machines à vapeur*, renommée à cette occasion *Commission centrale des machines à vapeur et des automobiles*,
- la création en 1911 d'une *Commission centrale des automobiles* autonome.

L'imposition d' « *appareils enregistreurs de vitesse* » envisagée par le programme de la sous-commission technique, ne fut pas retenue non plus.

En fait, l'utilisation des enregistreurs et la limitation de vitesse par construction des véhicules étaient indissociables de l'instauration d'une vitesse maximum. C'est pourquoi elles n'apparurent enfin qu'en 1937, avec la limitation générale des vitesses pour les plus gros poids lourds par le *Décret réglementaire* du 26 mai 1937⁹⁹⁹.

⁹⁹⁸ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, op. cit., page 4.

⁹⁹⁹ *PTQ 1937*, pages 342-343. *Décret réglementaire* du 26 mai 1937, qui prescrit une limitation générale de vitesse pour les plus gros poids lourds avec « un dispositif limitant la vitesse, plombé et réglé en palier pour la vitesse maximale autorisée » ou « un enregistreur de vitesse dont les bandes seront conservées pendant trois mois au moins et tenues à la disposition des agents chargés de la police de la route » (qui prédominera sur le limiteur de vitesse dans la pratique). Dès 1924, les ministères avaient fait pression sur les compagnies d'autocars pour qu'ils s'équipent de limiteurs ou d'enregistreurs (*Circulaire Intérieur et travaux publics* du 7 juillet 1924).

Les autres travaux de la Commission.

Nous avons déjà traité de deux autres travaux de la *Commission extraparlamentaire* :

- le *Rapport concernant les accidents de la circulation à la Commission extraparlamentaire des Automobiles* de 1903,
- le *Rapport sur l'évolution automobiliste de 1899 à 1905*, publié en 1905.

Nous n'y reviendrons pas ici, sauf pour analyser l'évolution de la Commission.

Créée à l'origine « *pour l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules automobiles* », pour traiter « *le problème de la conciliation de la sécurité publique et du nouveau mode de locomotion rapide* », la *Commission* avait, presque immédiatement, étendu son champ de réflexion à l'ensemble de la circulation. Sa *Sous-commission de Législation* se proposait rien moins qu'une réforme de la *Loi sur le roulage* de 1851.

Le *Recensement des réglementations locales* et l'*Enquête sur les accidents de personnes occasionnés par les véhicules de toute nature* mirent en application ce programme de réflexion globale sur la circulation en général. On disposait désormais de bases solides sur les réglementations locales et les statistiques des accidents de la circulation traditionnelle.

Toutefois, il n'y eut pas rapidement de suites concrètes à ces études. L'autonomie de la réglementation municipale était intouchable et allait le rester.

Le rapport de Gaston Menier sur les législations étrangères¹⁰⁰⁰ compare 10 pays avec la France. Malheureusement, les États-Unis d'Amérique¹⁰⁰¹ ne font pas partie des cas examinés. Il met en évidence que la moitié des règlements sont dérivés du modèle français. Trois pays (Allemagne, Autriche, Pays-Bas) n'ont pas de règlement général national et la Suisse a un projet en cours. Quatre pays imposent un examen pour l'obtention du permis de conduire. Tous ont des limites de vitesse en agglomération. Mais, deux pays, l'Allemagne et les Pays-Bas n'ont pas de limite de vitesse en rase campagne.

Le suivi des accidents ne fut pas mis en place, bien qu'il ait été envisagé (et même de façon opérationnelle) dans le *Programme des travaux* de la *Sous-commission administrative* :

« *Ne conviendrait-il pas de prescrire une enquête administrative immédiate en cas d'accident de personnes ? Quels agents seraient chargés de cette enquête ?* ¹⁰⁰² »

On trouve trace dans les Archives départementales d'une enquête faite sur les accidents d'automobiles du 1^{er} septembre au 15 octobre 1907¹⁰⁰³. Elle dut donner des résultats

¹⁰⁰⁰ *Rapport préliminaire de Gaston Menier sur les législations étrangères concernant les véhicules à traction mécanique*, 40 pages, début 1904 vraisemblablement, Bibliothèque du Trocadéro, cote C492. Pays considérés : Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Danemark, Espagne, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Portugal et Suisse (règlement fédéral en cours d'approbation par les cantons).

¹⁰⁰¹ Voir des éléments plus tardifs dans Lucien Massénat-Déroche, *L'automobile aux États-Unis et en Angleterre*, thèse de doctorat, éditeur Larose et Tenin, 269 pages, 1910, qui consacre aussi un chapitre à la France.

¹⁰⁰² *Programme des travaux* de la *Sous-commission administrative*, in *La Locomotion automobile*, 2 juillet 1903, page 177. Rappelons qu'un tel suivi des accidents existait depuis longtemps dans les chemins de fer.

¹⁰⁰³ ADS 2S871 ou ADIL S 1872. *Circulaire du ministre de l'intérieur du 17 août 1907, Enquête du 1er septembre au 15 octobre*, qui renouvelle l'enquête de 1903, en indiquant que leur parc des automobiles a triplé en 4 ans (ce qui est un peu surestimé : nous avons évalué le parc au 31 décembre à 21 000 en 1903 et 53 000 en 1907. Il est précisé que cette enquête est faite à la demande de la Commission extraparlamentaire. Aux Archives d'Indre-et-Loire, on n'a pas trouvé le rapport final, mais les réponses des maires.

Le rapport pour la Sarthe ne recense, sur la période, qu'une sortie de route d'une automobile en bas d'une

décevants, car il n'existe aucune mention dans la presse, qui n'aurait pas manqué de la commenter, de la publication d'un *Rapport* de synthèse à ce sujet comme en 1903. Les effectifs des accidents d'automobiles ont dû être trop faibles pour une nouvelle analyse statistique détaillée.

Signalons les études sur la réforme du permis de conduire (âge limite, conditions de délivrance et de retrait), qui servirent notamment de base au *projet de loi* de 1908 sur le retrait du permis. Un *Rapport*¹⁰⁰⁴ préconise une limite d'âge de 18 ans, une vérification de l'acuité visuelle, un « *permis en deux temps* » avec limitation de la puissance durant une période d'apprentissage, une « *vérification fréquente des permis* » sur la voie publique, des retraits administratifs du permis avec constitution d'un fichier central des retraits de permis.

Enfin, la *Sous-commission de Législation*, qui devait travailler sur les projets de loi « *relatifs, soit à la responsabilité des conducteurs, soit à la circulation des automobiles* » n'en eut vraisemblablement guère l'occasion¹⁰⁰⁵, faute de projets. Le seul *projet de loi* qui ait abouti, la « *Loi sur le délit de fuite* », fut repris au Parlement le 2 juillet 1906, en dehors des « *commissions extraparlimentaires et de leurs sous-commissions [qui] poursuivent lentement leurs travaux*¹⁰⁰⁶ » comme l'exposait son promoteur G. Chastenet, d'ailleurs membre de la Commission extraparlimentaire et de sa sous-commission de Législation.

CONCLUSIONS SUR LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE DE 1903.

Après 1905, la Commission ne semble plus produire de travaux notables. On peut s'interroger sur les liens de cette phase d'inertie avec la démission, en janvier 1905, d'Émile Combes, créateur de la Commission.

Début octobre 1905, une « *Commission interministérielle des automobiles* » est créée « *pour étudier les modifications à apporter à la réglementation de la circulation des automobiles*¹⁰⁰⁷ ». Cette commission, uniquement formée de fonctionnaires, double donc la Commission extraparlimentaire. On peut voir dans cette création le retour aux pratiques traditionnelles de réglementation purement administrative.

La *Commission extraparlimentaire de la circulation des véhicules automobiles* poursuivra néanmoins ses travaux, mais elle est désormais vidée de son objectif, qui, défini à l'origine comme la proposition de règlements sur l'automobile, avait été étendu à l'ensemble de la circulation et à la *proposition de loi* et pas seulement de règlements.

Elle est toujours en fonctionnement en 1906-1907, après le renouvellement de la Chambre, mais on a vu que Chastenet ironise en juillet 1906 sur la lenteur de ses travaux.

penne. Ce qui n'a rien d'étonnant, le nombre d'accidents d'automobiles en 1903 était de 241, soit moins de 2 pour la Sarthe en probabilité statistique. En tenant compte des effets d'apprentissage, il n'avait guère dû augmenter.

¹⁰⁰⁴ *Rapport* de Walckenaer, J.-F. Dreyfus, Périssé sur la 4^{ème} question : *Délivrance des permis de conduire*.

Outre les points évoqués ci-dessus, le *Rapport* propose la délivrance de permis spéciaux pour des essais à grande vitesse en cas de limitation générale, et une dispense de permis pour les motocyclettes et les voitures ne dépassant pas 30 km/h.

¹⁰⁰⁵ Nous n'avons pas trouvé trace dans la presse des réunions de cette sous-commission.

¹⁰⁰⁶ G. Chastenet, dans l'exposé des motifs de sa *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 2 juillet 1906, Annexe n°174, S. O., page 1813. G. Chastenet parle des *commissions extraparlimentaires* au pluriel, en faisant sans doute aussi référence à la Commission interministérielle des automobiles créée fin 1905.

¹⁰⁰⁷ *La Vie Automobile*, 14 octobre 1905, page 655.

Une des dernières manifestations de la Commission fut le lancement d'une nouvelle enquête sur les accidents à l'automne 1907, qui renouvelait celle de 1903.

Elle ne participera apparemment pas à la réforme avortée du permis de conduire, initiée fin 1907, lors de la discussion de la *Loi de finances* pour 1908.

Nous n'avons pas repéré le texte dissolvant officiellement la Commission, mais il est probable qu'il intervint fin 1907 ou en 1908 (s'il fut effectivement pris).

Pour nous, il paraît indéniable que la Commission extraparlamentaire de 1903 est un moment capital dans la prise de conscience du développement et des conséquences futures de l'usage de l'automobile.

C'est véritablement par la réunion et la confrontation, au sein d'un même groupe de réflexion, de parlementaires, de fonctionnaires, de constructeurs, d'utilisateurs (un peu particuliers, il est vrai), de publicistes et de représentants des grandes associations, que les dimensions immédiates et prospectives de l'automobilisme ont pu être explorées.

Nous avons commenté certains documents conservés ayant traité plus spécifiquement des aspects sécuritaires de l'usage de l'automobile :

- la classification et les statistiques des accidents de la circulation générale,
- la prospective du développement de l'automobilisme, et notamment de son extension à des usages professionnels et aux services publics,
- les limites des vitesses,
- les possibilités techniques de contrôle des vitesses des automobiles,
- les réglementations françaises et étrangères,
- le maquis administratif des réglementations locales de la circulation de tous les types de véhicules,
- la réforme du permis de conduire : âge limite, conditions de délivrance et de retrait.

La plupart des autres points du programme proposé par le *Décret* du 13 juin 1903 ont été traités (nous ne les commenterons pas ici) : la réglementation en général, la diminution des nuisances (bruit, fumées, odeurs), la réforme de la législation, la question des courses, etc.¹⁰⁰⁸

« *L'appropriation des routes aux besoins de la locomotion mécanique* », moyens d'action sur les véhicules et la chaussée pour limiter les émissions de poussière, effets destructeurs des automobiles sur les chaussées, constitution des chaussées firent l'objet de plusieurs *Rapports*¹⁰⁰⁹.

La sauvegarde de « *l'essor de [cette] industrie pleine d'avenir* » qu'Émile Combes proposait aussi à la réflexion de la Commission fit manifestement aussi l'objet de discussions, comme en témoigne les références du *Rapport sur l'évolution automobiliste* de 1905 à de

¹⁰⁰⁸ *Rapport préliminaire* de L. Le Rond : *Sur la législation française*.

Rapport de Walckenaer et Max Richard sur la 7^{ème} question : *Marques d'identité*.

Plusieurs *Rapports* (Jules Coutant, Walckenaer) sur la 3^{ème} question : *Courses d'automobiles*.

¹⁰⁰⁹ *Rapport* de F.-M. Richard sur la 11^{ème} question : *Causes de la production de la poussière des automobiles. Procédés de construction ou d'aménagement des véhicules propres à diminuer la production de la poussière*.

– *Rapport* de Henri Deutsch de la Meurthe et du Dr. Guglieminetti sur la 11^{ème} question : *De la diminution ou de la suppression de la poussière sur les routes empierrées par le goudronnage*. – *Rapport* de M. Henry sur la 11^{ème} question : *Entretien des chaussées empierrées, choix et mode d'emploi des matériaux d'entretien, bombement des chaussées, suppression des cassis. Circulation des automobiles remorquant d'autres véhicules*.

nombreux ouvrages traitant d'économie industrielle et de compétition internationale¹⁰¹⁰.

Nous n'avons pas poussé nos recherches dans ces dernières directions, car elles s'éloignaient trop de notre sujet, la circulation et la sécurité routière. L'histoire de la Commission extraparlementaire, dans toutes ses dimensions, apporterait certainement beaucoup à celle de l'automobile, mais elle reste à faire.

En conclusion, les travaux de la Commission extraparlementaire ont constitué, à l'époque, une base de connaissances totalement nouvelle, y compris sur des sujets anciens mais pratiquement inconnus comme l'accidentologie de la circulation attelée traditionnelle.

La politique de publication de ses documents à travers la presse automobile ainsi que la liberté des commentaires qu'en ont fait, dans cette même presse, les membres de la Commission eux-mêmes, y compris son Secrétaire général, le fonctionnaire Félicien Hennequin, nous paraissent aujourd'hui très surprenantes.

Nous retrouverons certains des protagonistes de la Commission de 1903 dans la Commission chargée de préparer le projet de *Code de la route*, créée le 1er juin 1909. En attendant, il nous faut examiner l'évolution des commissions administratives classiques.

LA « COMMISSION INTERMINISTÉRIELLE DES AUTOMOBILES » DE 1905.

Le 12 octobre 1905, le ministre de l'intérieur Étienne institue une nouvelle commission, à la suite de l'accident mortel de M. Juttet, chef de cabinet du ministre du commerce, et d'une question du sénateur Gomot, président du Groupe agricole au Sénat et défenseur du cheval, très actif à ce moment là contre l'automobile. Il semble que le but principal était de « *prévenir un débat inutile et qui aurait pu dégénérer* »¹⁰¹¹. Elle est composée d'un très petit nombre de fonctionnaires¹⁰¹².

Son programme empiète largement sur celui de la Commission extraparlementaire (quoi qu'en dise la dénégation initiale de notre citation ci-après) :

« *Pour ne pas entraver le travail poursuivi par la grande commission formée en*

¹⁰¹⁰ Méline, *Le Retour à la Terre et la Surproduction industrielle*, 1905 ; Jules Huret, *De New-York à la Nouvelle Orléans* ; Godferneaux, *Histoire économique de l'Angleterre, de l'Allemagne, des États-Unis et de la France*, 1902 ; Théry, directeur de la revue *l'Économiste européen* ; H. G. Wells, *Anticipations, ou de l'influence du progrès mécanique et scientifique sur la vie et la pensée humaines*, 1901.

¹⁰¹¹ Voir Souvestre, *op. cit.*, page 709, sur la création de cette commission. Souvestre marque son scepticisme en indiquant que Étienne institua la Commission « *pour prévenir un débat inutile et qui aurait pu dégénérer* ».

¹⁰¹² *La Vie Automobile*, 14 octobre 1905, page 655. Nous n'avons pas retrouvé le texte officiel lui-même.

« *La commission interministérielle des automobiles constituée par les ministres de l'Intérieur et des Travaux publics, pour étudier les modifications à apporter à la réglementation de la circulation des automobiles, se réunira très prochainement [...]*.

La commission sera présidée par M. Sainsère, conseiller d'État, qui est déjà vice-président de la grande commission extraparlementaire chargée de la circulation des automobiles. Elle comprendra comme membres : MM. Cavard, directeur de la Sûreté générale ; Bruman, secrétaire général de la Préfecture de police ; Charguéraud, directeur des routes et de la navigation au ministère des Travaux publics ; Worms de Romilly, inspecteur des mines ; Walckenaer, ingénieur en chef des mines.

La commission comprendra, en outre, deux secrétaires adjoints, l'un du ministère de l'Intérieur, l'autre du ministère des Travaux publics. À la demande du ministère de la Justice, ce département sera représenté dans la commission par un fonctionnaire. »

1903 [...], cette commission nouvelle se bornera à étudier quelques questions bien définies, notamment : la fixation d'un minimum d'âge (21 ou 25 ans) pour les conducteurs des automobiles [...] ; l'obligation pour les conducteurs d'obtenir, en outre du certificat de capacité, un permis de conduire qui serait délivré par les autorités locales (préfet, sous-préfet ou maire), après enquête et production de pièces attestant leur parfaite honorabilité ; le numérotage à l'avant et à l'arrière des voitures, par un procédé qui ne pourra jamais être modifié.

La commission sera, en outre, appelée probablement à se prononcer sur l'utilité d'un appareil indicateur et enregistreur des vitesses.¹⁰¹³ »

Cette commission semble avoir été particulièrement inerte. C'était peut-être, d'ailleurs, ce qu'on lui demandait... Elle produisit néanmoins en 1907 un projet de décret remaniant les décrets de 1899 et 1901, que le conseil d'État obligea à remettre à l'étude¹⁰¹⁴.

L'initiative du député Messimy et de ses collègues en décembre 1907 et le *projet de loi* du 12 mars 1908, que nous avons examinés plus haut, signèrent la fin de la commission.

LA CREATION DE LA COMMISSION CENTRALE DES AUTOMOBILES (1908-1911).

La très vénérable¹⁰¹⁵ *Commission centrale des machines à vapeur* du ministère des Travaux publics 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*¹⁰¹⁶ ». Elle prit alors le nom de *Commission centrale des machines à vapeur et des automobiles*. Au début de 1911, juste avant sa réforme, ses 28 membres comptaient 17 fonctionnaires, 5 représentants de l'automobile et 6 représentants d'autres industries¹⁰¹⁷.

L'entrée de spécialistes de l'automobile à la *Commission centrale des machines à vapeur* avait été lente¹⁰¹⁸. En 1898, on y nomme de Dion (qui n'y restera qu'un an et ne sera pas remplacé), Krebs et de Chasseloup-Laubat (remplacé en 1905 par de la Valette). Ce n'est que dix ans après, avec la création en 1908 de la sous-commission spécialisée qu'on leur adjoint Loreau (A. C. F.) et Defert (T. C. F.), ce qui durera jusqu'en 1911.

En 1911, elle fut démembrée définitivement, avec la création d'une *Commission centrale des automobiles*¹⁰¹⁹ autonome, toujours rattachée au ministère des travaux publics¹⁰²⁰.

¹⁰¹³ *Ibidem*. La totalité des sujets indiqués est en fait mentionnée dans les *Programmes* des Sous-commissions de la Commission extraparlementaire, à l'exception de l' « *attestation de parfaite honorabilité* », qui avait néanmoins été évoquée dans l'enquête de septembre 1903 lancée par le ministère de l'intérieur à la demande de la Commission.

¹⁰¹⁴ C'est ce qu'indique l'exposé des motifs du *Projet de loi*, séance du 12 mars 1908, in *Documents parlementaires*, Chambre, annexe n°1574, pages 215-216.

¹⁰¹⁵ Elle apparaît dans les textes du recueil Potiquet en 1839 sous le nom de *Commission des machines à vapeur*.

¹⁰¹⁶ *PTQ 1908*, pages 399-400, *Arrêté du ministre des travaux publics réorganisant la commission centrale des machines à vapeur*, 3 juin 1908. La création de la sous-commission automobile fait l'objet de l'article 3, qui précise que « *Les membres de cette sous-commission sont désignés par le président.* »

¹⁰¹⁷ Soient de la Valette, Krebs, Périssé, Loreau (A. C. F.) et Defert (T. C. F.). Parmi les fonctionnaires avertis des questions automobiles on note Michel-Lévy, Walckenaer, Bochet et Joltrain (inspecteur de la circulation et des transports à la préfecture de police).

¹⁰¹⁸ La *Commission centrale des machines à vapeur* compte 19 membres en 1887 et 25 en 1908. Notons que Sylvain Périssé, père de Lucien Périssé, en est membre de 1887 à 1909 en tant que vice-président de la *Société des Ingénieurs civils*. Il y a probablement apporté une certaine connaissance de l'automobile venant de son fils.

¹⁰¹⁹ *PTQ 1911*, pages 401-402, *Arrêté du ministre des travaux publics scindant en deux commissions distinctes*

Elle compte 30 membres, non compris les 5 *rapporteurs* et *secrétaires*. Sa composition¹⁰²¹ est particulièrement diversifiée.

Les fonctionnaires y sont en majorité, 18 sur 30. La plupart sont issus du ministère des travaux publics (12 sur 18). Le ministère de l'intérieur y est mal représenté, à côté des trois autres ministères des affaires étrangères, des finances et de la guerre.

Mais elle compte aussi 12 représentants des associations et des constructeurs automobiles¹⁰²², ce qui n'était ni le cas de la *Commission centrale des machines à vapeur*, ni celui de sa *sous-commission* chargée de l'automobilisme depuis 1908.

La *Commission centrale des automobiles* n'a évidemment pas une vocation générale concernant la circulation, qui comprend encore une grande majorité de véhicules attelés. Les commissions s'occupant des routes au ministère des travaux publics ont un rôle mineur¹⁰²³. Le ministère de l'intérieur possède encore moins d'organes de réflexion sur la circulation.

La *Commission centrale des automobiles* va donc finir par occuper le terrain en matière de réglementation de la circulation, tout en étant pour longtemps l'organe consultatif principal sur la technique automobile. Mais, en 1909, elle n'existe pas encore et une nouvelle commission va apparaître pour élaborer un *Code de la route*.

2 LA COMMISSION CHARGÉE D'ÉLABORER UN CODE DE LA ROUTE DE 1909.

Un *Décret* du 1er juin 1909, crée une nouvelle commission, temporaire, celle-ci¹⁰²⁴ :

« Art. 1^{er}. Il est institué une commission temporaire chargée d'élaborer un Code de

la commission centrale des machines à vapeur et des automobiles, 12 août 1911.

¹⁰²⁰ Les archives de la *Commission centrale des automobiles* ont fait l'objet d'un versement tardif aux Archives nationales, Centre des archives contemporaines, n° 770680, art 1-20, qui couvre la période 1911-1964.

¹⁰²¹ *PTQ 1911*, pages 403-404, *Arrêté du ministre des travaux publics fixant la composition de la commission centrale des automobiles*, 12 août 1911.

¹⁰²² « Art. 3. Sont membres de droit : Le directeur des routes et de la navigation ; Le directeur des chemins de fer ; Le directeur des mines, des distributions d'énergie électrique et de l'aéronautique ; Le directeur du personnel et de la comptabilité ; Le directeur de l'administration départementale et communale au ministère de l'intérieur.

Art. 4. Les membres nommés par arrêté comprennent :

Trois représentants du corps des ponts et chaussées ; Trois représentants du corps des mines ; Un représentant du ministre des affaires étrangères ; Un représentant du ministre des finances (douane) ; Un représentant du ministre de la guerre ; Un maître des requêtes au conseil d'État ; Un représentant du préfet de police ;

Trois représentants du conseil supérieur du tourisme ; Quatre représentants des associations automobiles et touristiques ; Un représentant des sociétés hippiques ; Quatre constructeurs d'automobiles ;

Deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines ; rapporteurs.

Art. 5. À la commission sont attachés : Deux ingénieurs en chef ou ordinaires des ponts et chaussées ou des mines, en qualité de secrétaires ; Un sous-chef de bureau de l'administration centrale, secrétaire adjoint.

Ils ont voix consultative. Ils peuvent être appelés à présenter des rapports sur les affaires d'importance secondaire et ont alors voix délibérative. »

¹⁰²³ Il s'agit de la « Première section du Conseil général des ponts et chaussées. Routes, chemins de fer d'intérêt local, tramways et affaires administratives concernant les distributions d'énergie électrique » et de la « Commission des routes nationales ». Toutes deux reposent sur une poignée d'inspecteur généraux, une douzaine en tout, plus quelques secrétaires. Personne n'y représente les voiries départementales et vicinales.

¹⁰²⁴ *Journal officiel* du 6 juin 1909. *Décret instituant une Commission chargée d'élaborer un Code de la route et nommant les membres de cette Commission*, 1er juin 1909. Ce décret est pris :

« Sur le rapport du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes ;

Vu les avis du président du Conseil, ministre de l'intérieur et du garde des sceaux, ministre de la justice. »

Les archives de travail de la Commission semblent perdues ; elles ne figurent pas aux Archives nationales.

la route. »

L'article 2 nomme les 14 membres de la commission, dont deux non-fonctionnaires seulement, représentant respectivement le Touring-Club et l'Automobile-Club de France.

Presque immédiatement, la commission est complétée par un *Décret* du 12 juin avec 6 autres représentants de la société civile et le ministère de l'intérieur perd un représentant¹⁰²⁵.

La commission, dans sa composition finale, est très équilibrée¹⁰²⁶. Sur 18 membres, en excluant les deux secrétaires (rapporteur et adjoint), on trouve, en effet :

- 4 représentants du ministère des travaux publics,
- 3 représentants du ministère de l'intérieur,
- 3 représentants du ministère de la justice (y compris le conseil d'État),
- 5 représentants des associations (dont de Dion pour les constructeurs),
- 3 publicistes,
- à noter parmi les membres un sénateur, Humbert et un député, de Dion.

En fait, sous une forme plus ramassée, et plus équilibré entre les ministères, la Commission chargée de l'élaboration du *Code de la route* est composée selon le même principe que la Commission extraparlamentaire de 1903.

Ses membres, à l'exception du président et du sénateur Humbert, se répartirent en une *Sous-commission technique* (six personnes, dont cinq fonctionnaires plus Georges Prade) et une *Sous-commission de la circulation* regroupant les onze autres membres. C'était, évidemment, à cette dernière que s'adressaient les principales questions.

¹⁰²⁵ Baudry de Saunier, un des 6 membres complémentaires, en fait part à ses lecteurs d'*Omnia* le 26 juin 1909.

¹⁰²⁶ Nous donnons ici la liste des 20 membres de la commission, tels qu'ils sont cités dans le *Projet de Code de la route* de 1912 (voir ci-après).

« *Hétier, inspecteur général des ponts et chaussées, président ;
Maringer, conseiller d'État, directeur de l'administration départementale et communale au ministère de l'intérieur ;
Hennequin, directeur honoraire au ministère de l'intérieur ;
Michaux, agent-voyer en chef honoraire de Seine-et-Oise ;
Charguéraud, conseiller d'État, directeur des routes [...] ;
Jullien, inspecteur général des ponts et chaussées ;
Doërr, inspecteur général des ponts et chaussées ;
Bouchardon, chef de bureau à la direction des affaires criminelles du ministère de la justice ;
Tirman, maître des requêtes au conseil d'État ;
Helbronner, auditeur de première classe au conseil d'État ;
Max Vincent, membre du Touring-Club de France ;
Chaix, membre de l'Automobile-Club de France ;
Humbert, Sénateur, président de l'Union vélocipédique de France ;
Desprez, membre du Conseil d'administration de la France hippique ;
de Dion, Député, président de la Chambre syndicale de l'automobile ;
Desgrange, directeur du journal L'Auto ;
Georges Prade, publiciste ;
Baudry de Saunier, publiciste ;
Mahieu, ingénieur des ponts et chaussées, secrétaire rapporteur ;
Bénédicty, conducteur des ponts et chaussées, secrétaire adjoint.* »

En 1909, la Commission comprenait en plus *Lallemand*, directeur de l'administration générale au ministère de l'intérieur. *Hétier* venait d'être Ingénieur en chef de la Seine ; il avait remplacé comme président de la Commission, le 29 octobre 1910, l'inspecteur général des ponts et chaussées *Lethier*, décédé. *Hennequin*, directeur honoraire à la retraite en 1912, était sous-directeur au ministère de l'intérieur en 1909. *Max Vincent* a été remplacé le 11 mars 1911 par *Defert* comme représentant du Touring-Club.

La Commission produisit un « *Projet de Code de la Route*¹⁰²⁷ » vers la fin 1911 (voir l'Annexe B, Illustration 113).

Un *Rapport de la Commission*¹⁰²⁸ signé de son secrétaire-rapporteur Albert Mahieu le 18 décembre 1911 et « *Approuvé par la commission le 16 mars 1912* » expose les travaux de la commission et reproduit les « *Commentaires* » du *Projet de Code*.

Le *Projet* fut ensuite soumis à une vaste consultation auprès des préfetures, des collectivités locales et des entreprises et services publics par une *Circulaire* du ministre des travaux publics du 12 août 1912. Des traces de cette consultation subsistent dans des Archives départementales que nous avons consultées (Paris, Loiret).

Le *Projet de Code de la Route* est un document fondamental. Il est établi en partie double : on trouve sur les pages de gauche le projet, article par article, avec un « *Commentaire des articles* » en regard sur les pages de droite. Ce précieux *Commentaire* présente la méthode de travail de la Commission, souligne les innovations proposées et développe les positions et les arguments en présence à propos de celles qui sont controversées. Il pallie ainsi la disparition des archives de travail de la Commission.

La méthode de travail de la *Commission du Code de la route* de 1909 diffère sensiblement de celle de la Commission extraparlementaire de 1903. Sa mission était bien définie – « *élaborer un Code de la route* » – et elle s'y tiendra strictement.

Le détail et la chronologie de ses travaux (que nous ne détaillerons pas ici) sont exposés dans le remarquable, précis et complet *Rapport de la Commission* de Mahieu.

Elle fit faire 6 enquêtes :

- auprès des Constructeurs de poids lourds sur les dégradations des chaussées et les remèdes possibles, comme la limitation de leur poids et de leur vitesse ;
- auprès des services ordinaires (routiers) sur les trafics de poids lourds (poids, types), sur leurs réglementations locales¹⁰²⁹, et sur les dégradations qu'ils entraînaient ;
- auprès des Constructeurs de voitures hippomobiles et automobiles :
 - o sur la longueur et les saillies des essieux,
 - o sur les lanternes et phares et « *la possibilité de les modifier* »,
- auprès des transporteurs pour que « *les feux des lanternes soient visibles de l'arrière comme de l'avant* » ;
- « *auprès des Ingénieurs des services ordinaires [sur] les enquêtes visées plus haut* ».

On notera ici l'ampleur des deux enquêtes sur les poids lourds, qualifiées de « *longues et difficiles* » dans le *Rapport de la Commission*. Cela s'inscrit en faux contre le « mythe » qui voit le poids lourd comme ne se développant que pendant la guerre.

Enfin, la Commission disposait des résultats accumulés par la Commission extraparlementaire durant les années 1904-1905, et de ses travaux ultérieurs, ainsi que de ceux

¹⁰²⁷ *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, n° 206-174-1912, 71 pages, 1912. ADP D9S2 1 et ADL, 4 S 9.

¹⁰²⁸ ADL, 4 S 9. Le *Rapport de la commission* daté du 18 décembre 1911 a dû être imprimé après son approbation en mars 1912. Il compte 40 pages. Il semble avoir été envoyé aux départements avec le *Projet de Code*, puisqu'il figure aux ADL.

¹⁰²⁹ Quelques réponses aux ADL, 4 S 9. Le questionnaire est très détaillé.

de la *Commission interministérielle des automobiles* de 1905-1908. Enfin, elle put aussi s'appuyer sur le *Rapport Massard* de 1910 sur la circulation à Paris que nous examinerons en détail ci-dessous.

« LOI » OU SIMPLE REGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE ?

Nous avons cité en épigraphe du présent sous-chapitre l'interrogation du *Rapport de la Commission chargée d'élaborer le Code de la route*¹⁰³⁰ : pouvait-on faire l'économie d'une *Loi* ?

L'abandon du principe fondamental de la *Loi* de 1851 sur les non-limitation des poids des véhicules était proposé par la Commission pour les automobiles. D'autres points plus mineurs semblaient eux-aussi nécessiter une nouvelle *Loi*.

La Commission s'était livrée à une analyse juridique très poussée. En effet, les réglementations antérieures des bicyclettes et de l'automobile – notamment le décret de 1899 – découlaient, non pas de la *Loi sur la police du roulage*, mais du principe général que :

« Aussi bien en matière de police du roulage ou matière de police de la circulation, le Chef de l'État exerce sur toute l'étendue du pays des pouvoirs de police générale qui appartiennent aux Maires pour assurer, en vertu de l'article 97 de la loi du 5 avril 1884, la liberté et la sécurité de la circulation. »

Nous n'entrerons pas dans le détail de cette argumentation complexe qui reprend dans le détail les décisions intervenues depuis 1851, et ayant fait l'objet de nombreux arrêts après de la Cour de cassation et du conseil d'État.

La Commission distingue les possibilités de réglementation appuyées sur la *Loi* de 1851 et les quelques points douteux, qui peuvent ouvrir la voie à des contestations juridiques.

Aussi proposa-t-elle, en plus du *Projet de Code de la Route*, un *Projet de Loi* comportant cinq articles :

« Le premier étend à toutes les voies publiques les dispositions de la loi de 1851 et donne au Gouvernement une délégation plus large, une mission moins étroite, que ne comportait pas l'article 2 de la loi de 1851.

L'article 2 complète l'énumération des objets auxquels s'appliqueront les réglementations d'administration publique et comble, dans ce même article de la loi de 1851, les lacunes que l'expérience a signalées ; il permet au Gouvernement de réglementer la nature des bandes de roues (disposition indispensable en ce qui concerne les voitures à moteur mécanique), l'éclairage des véhicules, les conditions d'aptitude pour la conduite des automobiles, etc...

L'article 3 serait la base législative, faute de laquelle, en 1889, le Gouvernement a dû invoquer les pouvoirs généraux de police du Chef de l'État, pour réglementer la circulation des automobiles.

L'article 4 supprimerait certains privilèges, reconnus abusifs, que la loi de 1851 a accordés aux voitures agricoles.

Enfin l'article 5 créerait les pénalités qui établiraient les sanctions pour les contraventions aux dispositions de la nouvelle réglementation. »

¹⁰³⁰ *Rapport de la Commission chargée d'élaborer un Code de la route*, 18 décembre 1911, 40 pages. ADL 4 S 9. L'analyse des questions juridiques couvre les pages 31 à 39. Les diverses citations sont pages 37 et 39.

En 1921, la décision de se passer d'une *Loi* fut prise et le *Code de la route* parut sous la forme d'un simple *Décret*. On ne limita pas le poids des gros véhicules – point le plus délicat vis-à-vis de la *Loi* de 1851. Il faudra attendre pour le faire le *Décret-loi* du 30 juin 1934.

Les questions juridiques pendantes furent donc traitées par des *Décrets-lois*, appuyés sur des pouvoirs spéciaux accordés au Gouvernement lors des crises économiques, comme nous le verrons dans la *Deuxième Partie*. Pourtant, un grand nombre de questions ne purent pas être traitées faute d'une *Loi* renouvelée. D'où la mise en chantier d'une *Loi* en 1948 par l'éphémère premier gouvernement de Robert Schuman, dont l'examen s'éternisa jusqu'en 1958.

UN PROJET TRES CONSERVATEUR.

Sous peine d'interprétations anachroniques, il faut se rappeler que la circulation hippomobile n'a absolument pas décliné, elle est même plus importante qu'en 1894 et 1903. En 1909, l'automobile et les motocycles ne représentent qu'un trafic de l'ordre de 1 milliard de véhicule.km contre 10,3 milliards pour le trafic attelé, soit 10 % de ce dernier.

La Commission est donc tenue d'accorder une priorité de fait à la circulation attelée.

Une bonne formulation de la position conservatrice de la Commission se trouve dans le commentaire de l'article Premier, qui traite de la protection des ouvrages de voirie, mais qui pourrait s'appliquer en fait à l'ensemble du *Projet* :

« La Commission a résumé dans un article du nouveau Code toutes les prescriptions aujourd'hui éparses dans une série de règlements qui ont traité à la protection de la voie publique contre les dégradations volontaires ou non, et ce en vue d'assurer la sécurité de la circulation. Il lui a semblé qu'il convenait, non de modifier les prescriptions existantes et leurs pénalités, mais bien de les codifier, c'est-à-dire de les réunir les unes à côté des autres, de manière à mettre à même tous les usagers de la route, voyageurs et autres, de savoir quels sont leurs droits et leurs devoirs en cette matière. »¹⁰³¹

L'énumération des « *règlements abrogés* » est particulièrement parlante au sujet du cadre du *Projet* :

« Art. 65. Sont et demeurent abrogés les décrets des 10 août 1852, 9 mars 1858 et 29 août 1863, les articles 18 du titre IV, 21 et 22 (titre V entier), 23 à 28 inclus (titre VI entier) du décret du 10 mars 1899 complétés par le décret du 10 septembre 1901. »¹⁰³²

Ainsi, le *Projet de Code* se situe-t-il dans le triple cadre suivant :

- la *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* du 30 mai 1851, qui est conservée, mais dont tous les décrets d'application sont abrogés et remplacés par de nouvelles formulations ;
- le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles*, du 10 mars 1899, dont 11 articles sur 12 de sa « *Section II. Automobile remorquant d'autres véhicules* » sont abrogés et remplacés par un article unique qui maintient « *l'autorisation de circuler* » délivrée par le préfet du département en fonction de « *la nature des routes et des chemins parcourus* »¹⁰³³ ;
- la réglementation concernant les bicyclettes, prise depuis 1896 sous forme d'arrêtés

¹⁰³¹ *Code de la Route. Projet de règlement*, page 3, *Commentaire*.

¹⁰³² *Ibidem*, page 70.

¹⁰³³ *Ibidem*, article 7, pages 12 et 13.

préfectoraux types, qui sera désormais incluse dans le *Code*.

La Commission semble avoir travaillé très collégialement à la rédaction du projet. Elle comptait, d'ailleurs, des représentants des associations concernant le cyclisme (Touring-Club de France et Union vélocipédique de France), l'automobile (Automobile-Club de France et Chambre syndicale de l'automobile) et la circulation hippomobile (La France hippique).

Outre les 6 « *enquêtes* » examinées ci-dessus, la commission pratiqua un certain nombre d'auditions ou « *dépositions* » en séance.

Notons que l'opinion du préfet de Police est citée à plusieurs reprises, ainsi que le *Rapport Massard* de 1910. Certaines formulations se réfèrent aux travaux de la Conférence internationale automobile (freinage, fumée, bruit, avertisseurs) et de l'Association internationale permanente des Congrès de la Route (chaussées), ou à des règlements étrangers.

Enfin, le *Projet* expose l'existence d'un partage des avis des membres de la Commission sur quelques-uns des sujets les plus délicats.

En pratique, le *Projet de Code* reprend donc, en les codifiant, la plus grande partie des dispositions antérieures. Il maintient notamment l'interdiction des clous sur les bandages métalliques (tout en autorisant les pneumatiques cloutés), le maximum de charge sur les ponts « *de solidité insuffisante* », les barrières de dégel, « *l'autorisation de circuler* » pour les « *automobiles remorquant d'autres véhicules* », les limitations de taille des attelages et des convois, le port d'une plaque (avec le nom, prénom, profession et domicile), l'emploi d'un avertisseur (de types différents pour les automobiles, les motocyclettes, les bicyclettes et les tramways), les dispositions types de 1896 concernant les bicyclettes, et les dispositions du décret de 1852 concernant les transports en commun de personnes sous une forme simplifiée commune aux véhicules attelés et automobiles.

Les principales innovations sont les suivantes :

- l'imposition d'âges minimum pour les divers permis de conduire,
- la suppression des limitations nationales des vitesses,
- le retour à des limitations de poids pour les camions automobiles, mais non pour les voitures hippomobiles, tout en maintenant le système d'autorisation des itinéraires pour les « *véhicules remorquant d'autres véhicules* » du décret de 1866,
- le « *croisement par la gauche* », c'est à dire la circulation à gauche au lieu de la circulation à droite.

L'âge minimum d'obtention du « *permis de conduire* » est fixé à 18 ans pour les automobiles, 16 ans pour les motocyclettes et 20 ans pour la conduite des voitures de transport en commun de personnes¹⁰³⁴.

LA SUPPRESSION DES LIMITES DE VITESSE.

La Commission ne fixe pas de limites de vitesse, proposant la formule qui sera celle du *Code* pendant 60 ans :

« *Le conducteur d'un automobile doit rester constamment maître de sa vitesse*¹⁰³⁵. »

¹⁰³⁴ *Ibidem*, article 31, pages 46 et 47. Le *Commentaire* s'appuie sur les pratiques de « *la plupart des pays continentaux* ». Notons que le *Projet de Code* utilise uniquement le terme de « *permis de conduire* ».

¹⁰³⁵ *Ibidem*, article 32, page 46 et pages 47, 49 et 51 pour le *Commentaire* de l'article 32.

Le Commentaire est peu argumenté. Les positions des partisans d'une vitesse maximum et de la liberté des vitesses sont exposées de façon descriptive. Il n'y a aucune référence statistique. Le principal argument paraît avoir été la difficulté (bien réelle) de l'application d'une réglementation des vitesses, avec son cortège d'arbitraire et de récriminations.

La limitation des poids et des vitesses des camions et véhicules de transport en commun.

Le poids des véhicules à traction animale reste libre.

La charge par centimètre de largeur de jantes ne doit pas excéder 150 kg pour tous les véhicules.

L'introduction de limites de poids et de vitesse pour les véhicules automobiles lourds (camions et véhicules de transport en commun) pour limiter les dégradations des chaussées, en rupture avec le principe de la *Loi sur la police du roulage* de 1851, est justifiée parce que « *c'est la seule mesure compatible avec les nécessités budgétaires des collectivités chargées de l'entretien des routes, et cette disposition a, au surplus, été acceptée par les intéressés [les constructeurs de poids lourds].*¹⁰³⁶ »

Les limites de charge par essieu et de vitesse proposées sont : pour le transport en commun de personnes, 4 tonnes et 25 km/h ; pour le transport de marchandises, 20 km/h en dessous de 4,5 tonnes et 12 km/h jusqu'à 7 tonnes.

Le poids sur l'essieu le plus chargé est réputé équivalent à 66,7 % du poids total

En pratique, cela correspond à « *un véhicule pesant 11 tonnes en charge et susceptible de transporter 5 tonnes de charge utile* ».

Le poids à vide résulte du récépissé, et celui de la charge est calculé par cubage selon un barème de poids unitaire (article 6) :

« *La Commission n'a pas voulu rétablir la bascule du bon vieux temps et s'est ralliée, pour la constatation du poids, à la méthode belge qui procède par comptage et cubage d'après un tableau de poids unitaires déterminés par arrêté ministériel.*¹⁰³⁷ »

Pour les « *véhicules remorquant d'autres véhicules* », comprenant les véhicules articulés et les trains de véhicules, le *Projet* maintient le système d'autorisation préalable du décret de 1866, repris par le décret de 1899¹⁰³⁸.

PAS D'OBLIGATION DE CIRCULER SUR UN SEUL COTE DE LA ROUTE.

La Commission constate d'abord qu'il y a trois règles applicables à l'ensemble des véhicules, hippomobiles compris :

- pour la grande voirie, l'article 9 du *Décret* de 1852, impose au conducteur de « *se ranger à droite à l'approche de toute autre voiture* » ;
- pour tous les autres chemins le *Code pénal*, article 475, n°3, impose seulement de « *laisser le passage* » lors des croisements et des dépassements ;
- dans le ressort de la préfecture de police, l'*Ordonnance* du 7 août 1851 prescrivait

¹⁰³⁶ *Ibidem*, article 5, pages 6 et 8, *Commentaire* pages 7, 9, 11 et 13.

¹⁰³⁷ *Ibidem*, article 6, page 12, *Commentaire*, page 13.

¹⁰³⁸ *Ibidem*, article 7, pages 12 et 13, *Commentaire*, pages 13 et 15.

aux conducteurs de tous les véhicules « *de ne jamais abandonner le côté de chaussée qui lui est réservé [la droite]* ».

La Commission se contente de proposer d'étendre à toutes les voies, en une « *règle unique* », la procédure du *Décret* de 1852, tout en changeant le sens de circulation (voir ci-dessous). L'article 8 du *Projet* prescrit donc (pour la circulation à gauche) que :

« *Il [le conducteur] peut utiliser le milieu ou la partie gauche de la chaussée, mais il lui est formellement interdit de tenir sa droite.*¹⁰³⁹ »

Le Commentaire argumente sa proposition ainsi :

« *La Commission [...] a décidé qu'il y avait lieu, non seulement d'indiquer le sens dans lequel doit obligatoirement s'exécuter le croisement ou le dépassement, mais encore les précautions à prendre par chaque conducteur pour annoncer son approche et pour faciliter l'opération. [...]*

*Par contre, la Commission n'a pas pensé qu'il fût possible d'imposer, comme à Paris, l'obligation pour un conducteur de ne jamais abandonner le côté de la chaussée qui lui est réservé, même quand le milieu est libre. Cette mesure, en raison du bombement nécessaire des chaussées et de la faible largeur de la presque totalité des routes de France, aurait pour effet de rendre la circulation générale des véhicules chargés des plus difficiles et des plus pénibles sans profit appréciable pour personne.*¹⁰⁴⁰ »

Ce recul de la Commission devant l'imposition au trafic hippomobile de la circulation sur le côté de la chaussée se situe dans la ligne conservatrice que nous avons soulignée plus haut. Mais, la référence au « *bombement nécessaire des chaussées* » traduit une polémique technique et économique au sujet de la modernisation des chaussées, sur laquelle nous aurons amplement l'occasion de revenir.

3 LA PROPOSITION DE CIRCULATION A GAUCHE « A L'ANGLAISE ».

On pourrait penser que la proposition de « circulation à gauche à l'anglaise » est purement anecdotique¹⁰⁴¹. Il nous faut insister sur l'importance de cette question qui va justifier la place que nous allons lui consacrer même si cette importance n'apparaît pas évidente *a priori*.

D'abord, l'importance des débats à l'époque dans la presse, puis à la Commission chargée du *Projet de Code de la route*, fait que l'historien ne peut les laisser de côté.

Ensuite, ce débat est *l'exemple princeps* d'un problème fondamental en matière de sécurité, le sacrifice que les acheteurs sont prêts à faire à la déesse *Mode* au détriment de leur propre sécurité. Ceci non par ignorance, mais en dépit d'une information suffisante.

Enfin, la dangerosité de la conduite à gauche avait fait l'objet de réflexions récentes.

¹⁰³⁹ *Projet de Code de la Route*, article 8, page 16. C'est nous qui soulignons.

¹⁰⁴⁰ *Ibidem*, Commentaire de l'article 15, page 21. On remarquera la référence au « *bombement nécessaire des chaussées* » caractéristique de l'immobilisme de l'Administration d'alors en matière d'adaptation des routes. Rappelons que le Touring-Club mène campagne pour l'aplanissement des chaussées et le redressement des virages depuis 1902, soit près de 10 ans.

¹⁰⁴¹ C'est ce que font pourtant la plupart des auteurs qui tiennent ces débats pour bizarres, fumeux et sans intérêt. Quand ils n'y voient pas simplement une manifestation des conflits liés à l'introduction de l'automobile (qui existe depuis 30 ans !).

À l'époque, la question du sens de circulation ne se résumait pas, comme aujourd'hui, à savoir si l'on doit rouler à droite ou la gauche, si on est en France ou en Angleterre¹⁰⁴².

C'était une problématique plus complexe qui comportait trois termes bien spécifiques, qu'on pourrait presque qualifier comme étant d'égale importance :

- Doit-on rester d'un côté de la route en permanence, ou est-il permis d'utiliser le milieu de la chaussée tant qu'on ne croise pas ou que l'on ne dépasse pas un autre véhicule ?
- Quel est le côté que l'on doit utiliser, soit pour circuler en permanence, soit pour croiser un autre véhicule ? Quel est le côté à utiliser pour dépasser un autre véhicule ? Cette dernière question étant liée à celle du sens de circulation.
- Quelle position adopter pour le siège du conducteur : vers le centre de la route ou vers la bordure ?

Ces trois termes sont analysés très longuement dans le *Projet de Code de la Route*, avec un grand nombre d'arguments contradictoires. Mais, auparavant, il faut comprendre comment se posait chacune de ces questions.

CIRCULER A DROITE OU A GAUCHE PRESENTE-T-IL DES DANGERS DIFFERENTS ?

Les pays circulant à droite sont très majoritaires dans le monde à la fin du XX^{ème} siècle, et la circulation à gauche n'est plus pratiquée qu'au Royaume-Uni, dans la quasi-totalité des ex-colonies de l'Empire britannique (à l'exception notoire du Canada) et dans de très rares pays anciennement anglophones (Japon).

Il en était presque de même en 1900, même si cela était moins formalisé. Aux pays circulant à gauche (du paragraphe ci-dessus) s'ajoutaient alors la Norvège, le Danemark et la Suède (passés à la circulation à droite en 1930 pour les deux premiers et en 1964 pour la Suède) et des zones très minoritaires dans divers pays (Espagne, Autriche, Italie).

Que le sens de circulation ait fait débat à l'époque était essentiellement lié à la position du siège du conducteur à droite (et accessoirement à la position du charretier à gauche), identiques dans tous les pays, alors que le sens de circulation pouvait différer.

Les contemporains marquaient ainsi une perception confuse de l'importance de la « latéralisation¹⁰⁴³ » du cerveau de l'être humain et des mammifères en général.

Mais, il y a un autre débat qui ne fut pas abordé, et pour cause. C'est celui de ce qu'on pourrait appeler « l'anisotropie du sens de circulation ». En d'autres termes, on pourrait penser que le sens de circulation n'importe nullement sur la fréquence des accidents, du moment que les positions des postes de conduite se présentent « en miroir ».

¹⁰⁴² Sur les origines de la circulation à gauche, il n'y a que quelques articles médiocres. Le texte le plus complet est M. G. Lay, *Ways of the World, op. cit.*, pages 197-201. Un certain nombre de ses affirmations semblent hâtives (car contredites par d'autres auteurs). Précisons que Lay est australien (voir deuxième note ci-dessous).

¹⁰⁴³ Sans entrer dans aucun détail, il est notoire que les deux moitiés du cerveau des mammifères assurent des fonctions différentes. Ce schéma génétique très primitif est perceptible chez l'homme dans l'usage des mains, « l'œil directeur », etc. Mais, il est aussi évident dans les « allures » des chevaux qui galopent naturellement tous à droite (ou presque), dans les « modes d'attaque » des carnassiers, etc. À la latéralisation de la motricité et de la vision chez l'homme, s'ajoute une latéralisation du traitement de la parole, du langage et des sons, et de certains affects.

Or, un certain nombre de recherches récentes¹⁰⁴⁴ tendent à démontrer que la circulation à gauche est beaucoup plus meurtrière pour les piétons que la circulation à droite. Cette anisotropie serait une conséquence de la « latéralisation » physiologique du cerveau qui entraînerait une différence importante dans la « perception du danger » par les hommes selon qu'il vient de leur droite ou de leur gauche.

L'hypothèse est que le sentiment de danger ressenti est plus fort en ce qui concerne les objets situés dans la moitié gauche de notre champ sensoriel et moins fort dans la moitié droite.

Or, le piéton risque beaucoup plus de se faire écraser dans la première moitié de sa traversée des voies, moitié où le danger vient de sa droite lorsque les véhicules circulent à gauche et vice-versa. La circulation à gauche, en diminuant son sentiment de danger durant cette phase critique de la traversée, le rendrait plus vulnérable.

Ce n'est évidemment pas le lieu ici de développer les données accidentologiques statistiques et les arguments qui soutiennent ces recherches¹⁰⁴⁵, ce qui ferait l'objet d'une thèse en soi (ou de plusieurs thèses !). Nous n'avons pour ambition que de présenter le « dossier du choix du sens de circulation en France en 1909-1912 », tel que l'appréhendèrent les contemporains.

UNE PREUVE HISTORIQUE ? LA « MARCHÉ A GAUCHE » DES PIÉTONS EN ANGLETERRE EN 1923.

Nous nous bornerons à présenter ici une « preuve historique » du caractère naturel de la circulation à droite pour les piétons. Il faut se reporter pour cela dans l'Angleterre du début des années 1920, quand la circulation des automobiles devient significative, et surtout quand on commence à s'alarmer du grand nombre de piétons tués. Voici l'exposé de l'affaire¹⁰⁴⁶ :

« Police de la marche sur les trottoirs.

¹⁰⁴⁴ Ces recherches sont issues des pays les plus avancés de l'ex Empire britannique circulant à gauche, comme l'Australie ou la Nouvelle-Zélande. Les éléments physiologiques et éthologiques feraient que le croisement par la droite aurait été « naturel pour l'homme à pied ». De telles théories posent un certain nombre de questions historiques, notamment sur l'origine de la circulation à gauche en Angleterre aux XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles.

¹⁰⁴⁵ Jean Orselli, *La comparaison spatiale internationale, et Comparaison des tendances par catégories d'usagers de la route* (chapitres 2 et 3, pages 93-125), in Robert Delorme et Sylvain Lassarre (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, Les collections de l'Inrets, n°261, 2005.

¹⁰⁴⁶ *Rapport n°45 au Congrès international de la route de 1923*, E. Shrapnell Smith, J. S. Pool Godsell et G. W. Watson, *Réglementation générale de la circulation*, 26 pages, citation page 6. Il existe deux versions en français (citée dans notre texte) et celle d'origine en anglais que nous reproduisons ci-dessous.

“Rule of the footpath. The London Council, too has been energetic in its advocacy of what is known as the left hand rule of the footpath. It is common knowledge that in Great Britain the rule of the road for drivers is the left, but for pedestrians a custom has grown up that they keep to the right on footpaths. Enquiries made by the Safety First Council elicited evidence which went to prove that these divergent rules for road and pavement led to a very large number of street accidents which were caused by pedestrians stepping off the footpaths and being run down overtaking traffic. A reversal of the unwritten rule of “keep to the right” means that pedestrians would always face approaching traffic and thereby be in a better position to avoid accidents. With the concurrence of the Ministry of Transport, Local Authorities are therefore urging pedestrians to reserve the accepted rule of the footpath and “keep to the left”. This rule of the footpath can apply only to roads where convenient footpaths have been provided. On rural roads where footpaths have not been constructed the rule of the road for pedestrian should be the opposite of that for the vehicle, so that the pedestrian always faces the approaching vehicle on its own side.”

Le Comité de Londres a déployé aussi beaucoup d'énergie pour préconiser la marche à gauche sur les trottoirs. On sait qu'en Angleterre, les cochers doivent tenir leur gauche, mais les piétons ont pris l'habitude de tenir leur droite sur les trottoirs. Des enquêtes faites par le Comité du "Safety first" ont prouvé que cette divergence était la cause d'une foule d'accidents de la rue, les piétons étant écrasés au moment où ils descendent du trottoir par les voitures qui les surprennent. La règle inverse aurait pour effet que les piétons feraient toujours face aux voitures qui approcheraient et seraient ainsi mieux à même d'éviter les accidents. Avec l'appui du Ministère des Transports, les autorités locales insistent donc auprès des piétons pour qu'ils adoptent le principe de la "marche à gauche". Il ne peut s'appliquer d'ailleurs qu'aux endroits où il existe des trottoirs convenables.

Sur les routes rurales où il n'y a pas d'accotements, la règle pour le piéton serait l'inverse de celle que suivent les voituriers, de manière que les piétons feraient toujours face aux véhicules arrivant du même côté. »

Dans cet exposé *in extenso*, il y a plusieurs éléments, les uns de réalité, les autres de phantasmes topologiques.

La réalité constatée comportait au moins trois termes :

- le constat que la mortalité des piétons était particulièrement forte ;
- le constat que « *les piétons [sont] écrasés au moment où ils descendent du trottoir par les voitures qui les surprennent* » ;
- le constat que les piétons « *ont (pris) l'habitude de tenir leur droite sur les trottoirs.* » Nous plaçons ici le participe « *pris* » entre parenthèses, car on ne voit pas comment cette « *habitude* » pourrait avoir un lien avec une nouveauté quelconque qui aurait changé une habitude (ou un manque d'habitude) préexistante.

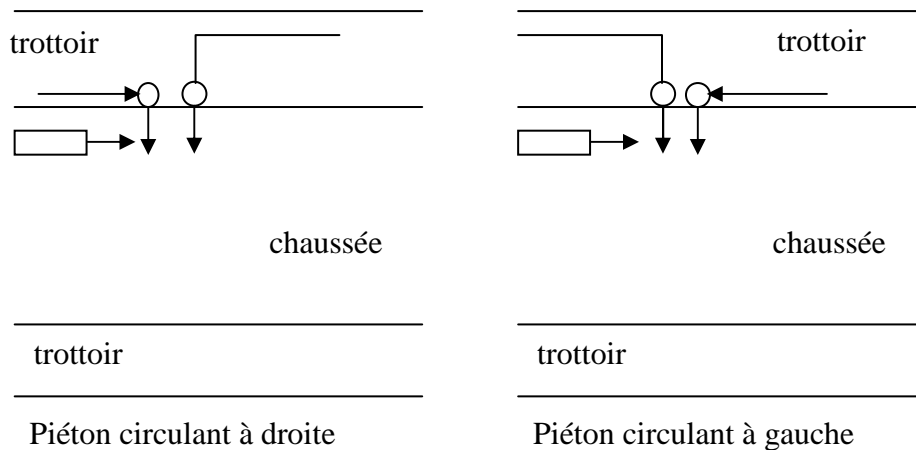
Le remède préconisé était totalement déréel.

Le graphique ci-après illustre le fait que la situation du piéton urbain qui descend sur la chaussée par rapport au véhicule qui approche est pratiquement identique dans les deux cas. Il y a toujours une moitié des piétons qui « *ne font pas face aux voitures qui approchent* » lorsqu'ils marchent. De plus, le côté de la marche des piétons sur le trottoir ne change absolument rien à la configuration topologique de leur descente sur la chaussée pour la traverser. Arrivés au bord du trottoir, les piétons auraient toujours l'arrivée des voitures à leur droite. Le fait d'avoir à traverser le trottoir pour celui qui marche du côté du mur et a le véhicule dans le dos ne change pas grand chose à sa vision du véhicule qui arrive.

Seule la marche obligatoire sur le trottoir de droite face à la circulation, comme le texte le préconise en rase campagne pouvait maintenir « tous les piétons » face aux véhicules.

Les seuls effets qu'on peut imaginer sont d'un ordre mnémotechnique : le fait de contrarier la marche naturelle à droite pouvait rappeler au piéton que l'accident le guettait sur la chaussée. Toutefois, on peut penser que cet effet mnémotechnique se serait rapidement effacé¹⁰⁴⁷.

¹⁰⁴⁷ Une situation du même ordre existe au Japon à la fin du XX^{ème} siècle : les usagers des métros sont priés de « tenir leur gauche » dans l'espoir de réduire les encombrements dans les couloirs sous-dimensionnés.



La question de changer de sens de circulation à gauche, qui s'accordait si bien avec le « noble siège à droite » de l'automobile, position héritée du cocher, ne fut donc apparemment jamais posée en Grande-Bretagne.

LA POSITION DU SIEGE DU CONDUCTEUR.

En fait, le point de départ des questionnements sur le sens de circulation, à droite ou à gauche, à l'anglaise, se situe dans la position du siège du conducteur, vers l'extérieur ou vers le centre de la voie. Voir l'Annexe B, Illustrations 114 à 118.

Le premier exposé de la question dans une revue automobile se situe en octobre 1904. Il s'agit d'une simple lettre d'un « *lecteur roannais* », publiée dans *La Vie Automobile* sous la rubrique « *Tribune Publique* » :

« Le conducteur à gauche.

“*Pourquoi le conducteur d'automobile a-t-il toujours sa place sur la droite de la voiture ?*

C'est un usage en matière hippomobile, c'est entendu ; mais ce n'est pas là une raison suffisante pour que le “côté pratique” soit abandonné. Et le “côté pratique” est évidemment le gauche, étant donné que nous sommes obligés, en France du moins, de tenir toujours la droite de la route. Il arrive souvent, dans les passages de villes à rues étroites surtout, et même sur les grandes routes, qu'on se trouve bloqué par l'encombrement derrière une voiture. Si le conducteur était sur le côté gauche, il lui serait facile de voir si le chemin est libre ; à droite, il ne le peut.

N'y aurait-il donc pas lieu d'adopter la place à gauche ?

Simple réflexion que l'expérience m'a suggérée, mais que les constructeurs feraient bien, je crois, de méditer.” – [signé] Un de vos lecteurs roannais. »

[Commentaire de la rédaction] :

« Cette question est bien ancienne. Les constructeurs l'ont tous méditée. Il n'y a pas bien longtemps, la maison Georges Richard encore plaçait son conducteur à gauche. Mais la mode a prévalu, la mode tyrannique, et aujourd'hui toutes les voitures ont la place du conducteur à droite.

Il est d'ailleurs plus facile ainsi de manœuvrer les leviers de changement de vitesse et de frein. Au surplus, quand le conducteur d'une voiture attelée est seul sur sa voiture,

se met-il à gauche ? Instinctivement, il se place à droite. La mode aurait-elle raison ? – N D. L. R.¹⁰⁴⁸ »

Le « *lecteur roannais* » expose le problème dans toute sa pureté. Il n'en sera plus de même plus tard, quand le débat se sera alourdi de toutes sortes de raisonnements, de rationalisations et d'arguments polémiques.

La position traditionnelle du cocher, lorsque le siège où il se trouve comporte deux places, est à droite¹⁰⁴⁹ (*Annexe B, Illustration 83*). C'est indépendamment du sens de circulation, et valable en France comme en Angleterre. L'examen de centaines de représentations d'époque de cochers d'attelage, dans tous les pays montre toujours cette même situation.

On voit même des cas de siège unique placé à droite, comme dans le célèbre tableau de *La poste du Gothard vers 1870*, par Rudolph Keller, reproduit en *Annexe B, Illustration 114*.

La raison de ce placement est certainement « *instinctive* » comme le dit le *commentateur*, ou plutôt *physiologique* : le cocher droitier utilise sa main gauche pour tenir les guides et la droite pour manier le fouet. Lorsqu'il règle les guides avec les deux mains, c'est la main droite qui les ajuste, la gauche servant en quelque sorte de point fixe (*Annexe B, Illustration 116*). S'il y a deux chevaux ou plus, la main gauche est mieux placée au centre de l'attelage. Le maniement du fouet se fait à l'extérieur de la voiture, et rencontre ainsi moins d'obstacles dans son mouvement d'armement en arrière.

Accessoirement, le passager du siège avant, assis à gauche du cocher, est plus à l'abri des coups de fouet en retour.

Du fait de cette disposition universellement adoptée, la manivelle ou le levier du frein se trouvent toujours à droite du siège (qu'il soit simple ou double).

Les tout premiers véhicules automobiles comportaient le plus souvent un siège à gauche, comme ceux construits par Benz en 1888 dont étaient issus les véhicules de Georges Richard (dont parle le *lecteur roannais*). La manœuvre avec la main droite du levier des freins et, un peu plus tard, du changement de vitesse, faisait donc qu'ils se trouvaient au centre. Ce qui est la disposition la plus simple, puisque les organes à manœuvrer (freins et changement de vitesse) sont symétriques.

Très rapidement, « *la mode* » hippomobile, ou plutôt les habitudes des anciens cochers devenus conducteurs automobiles, et de leurs patrons qui envisageaient difficilement de se passer d'un chauffeur, impose le siège à droite. Le *lecteur roannais* et le rédacteur de *La Vie Automobile* conviennent sans discussion que c'est une *question de mode*.

Une autre des composantes de « *la mode* » est issue des oppositions entre les trois façons de conduire un attelage : à pied, à cheval ou en voiture¹⁰⁵⁰.

Le *charretier* conduit ses bêtes à pied. Il se tient toujours à gauche de l'attelage. Ici encore, les textes et les documents iconographiques s'accordent. La position est identique quel que soit le sens de circulation, en France ou en Angleterre. De temps en temps, lorsqu'il n'y a pas de

¹⁰⁴⁸ *La Vie Automobile*, 8 octobre 1904, page 645. Le « *lecteur roannais* (de Roanne) » est inconnu (peut-être Archdeacon ?). C'est sans doute Baudry de Saunier, rédacteur en chef, qui a rédigé le *Commentaire*. Les soulignements indiquent des italiques dans le texte, ou une fonte grasse et plus grande pour le titre.

¹⁰⁴⁹ Voir par exemple les illustrations dans Joseph Jobé, *Au temps des cochers, Histoire du voyage en voiture attelée du XV^{ème} au XX^{ème} siècle, op. cit.*, qui couvre une longue période et des pays variés.

Voir aussi Jean-Louis Libourel, *Les voitures hippomobiles, Vocabulaire typologique et technique, op.cit.*

¹⁰⁵⁰ Voir des illustrations des positions respectives des cochers, charretiers et postillons dans Joseph Jobé, *Au temps des cochers, op. cit.* et Jean-Louis Libourel, *Les voitures hippomobiles, op. cit.*

problème – route dégagée, plate et roulante –, le charretier remonte sur sa voiture, par la gauche naturellement (sinon il doit se porter du côté opposé, ce qui est dangereux). Aussi, son siège est-il à gauche, s'il en existe un.

Le *postillon* est monté sur le cheval de gauche le plus proche du véhicule, le *limonier*, lorsqu'il y a deux chevaux de front (ou deux fois deux, ou un troisième « *en flèche* »). Il contrôle du fouet le cheval de droite dit pour cela « *sous-verge* ». Il peut y avoir deux postillons sur les deux chevaux de gauche. La conduite par des postillons était utilisée dans l'armée et dans les diligences. Lorsqu'elle s'applique à des attelages de voitures particulières, on la qualifie d' « *attelage à la Daumont* ». Bien qu'on lise souvent que c'était un type d'attelage purement français, l'iconographie montre encore une fois qu'il était couramment utilisé partout, aussi bien en Angleterre qu'en Amérique.

Le *cocher* est sur la voiture, soit sur un siège unique au centre, soit sur le siège de droite. Généralement situé en hauteur, il a une vue plongeante par dessus les chevaux.

Il y a donc une opposition entre le cocher sur son siège à droite, et les vulgaires charretiers et postillons qui sont tous à gauche. On rencontre donc ici une question de « *distinction* », le siège à gauche étant moins « noble » que le siège à droite.

Un des premiers, Ernest Archdeacon se prononce publiquement pour le siège à gauche, dès janvier 1905, en vitupérant la mode :

« *Et surtout n'allez pas demander à ceux qui décrètent la mode des explications de ces partis pris bizarres ; il vous répondront simplement : "Les constructeurs du début ont fait de cette façon, donc ils avaient raison, vous n'avez qu'à faire comme eux"*.¹⁰⁵¹ »

À partir de 1907, de nombreux articles signés des rédacteurs des revues automobiles¹⁰⁵², traitent de la question ; ils se multiplient pendant les travaux de la *Commission du Code de la route*. La plupart reprennent la remarque sur la meilleure visibilité que procure la position du siège à gauche (lorsqu'on roule à droite) non seulement pour voir au-delà d'un véhicule qu'on s'apprête à dépasser (comme l'exposait le *lecteur roannais*), mais aussi dans les virages.

A contrario, certains font remarquer que la position du siège à droite permet au conducteur une meilleure vision de la bordure de la chaussée, est donc de « *serrer à droite* » en cas de croisement (ou lorsqu'on est dépassé). C'est le seul argument pratique éventuellement recevable en faveur du siège à droite.

Sur route, l'intérêt respectif de ces deux arguments, meilleure visibilité en avant en faveur du siège à gauche, meilleure perception de la position par rapport à la bordure en faveur du siège à droite, ne pourra pas être vraiment tranché à l'époque. La comparaison entre la France et l'Angleterre, qui présentaient les deux cas (siège du côté du bord de la route et siège du côté du centre) n'était pas pertinente, faute de statistiques détaillées et homogènes.

En ville, par contre, une comparaison « sur le terrain » avait été rendue possible par la coexistence à Paris de flottes de taxis à siège de conduite à gauche et à droite. Le conseiller de Paris Émile Massard, fervent partisan du siège à gauche, donne les résultats suivants dans son *Rapport* de 1910¹⁰⁵³ :

¹⁰⁵¹ E. Archdeacon, *Après la fête*, in *La Vie Automobile*, 14 janvier 1905, pages 17-18. Il stigmatise aussi d'autres freins dus à la mode : le refus du moteur à l'arrière, du moteur horizontal, du changement de vitesse au volant...

¹⁰⁵² L'article *La direction à gauche* de Baudry de Saunier dans *Omnia* du 21 septembre 1907, pages 177-179, en est le prototype, cité notamment dans le *Projet de Code de la Route* de 1912 et dans le *Rapport Massard* de 1910.

¹⁰⁵³ Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris. Historique de la question avec photographies et graphiques*, Rapport au Conseil de Paris n°17, 30 mai 1910. Son chapitre VIII

« De récentes statistiques permettent de constater que, à Paris, la moyenne des accidents est pour les autos-taxis :

- Direction à gauche 1,5 %,
- Direction à droite 6 à 7 %¹⁰⁵⁴. »

Le champion du siège à gauche parmi les constructeurs est Fernand Charron¹⁰⁵⁵, qui expose longuement sa position dans le rapport Massard, et fait une démonstration à Massard et Joltrain (de la préfecture de police) le 5 avril 1910, que Massard décrit ainsi :

« Trois voitures avaient été mises à notre disposition : deux avec la direction à gauche, une avec la direction à droite. [...]

Les deux premières ont circulé avec aisance et rapidité. L'autre n'a pu passer aussi facilement, est restée en route et, finalement, a dû se résoudre à nous suivre.

Cette différence de marche est due évidemment à la position du conducteur qui, placé à gauche, voyait plus rapidement les obstacles situés devant sa voiture, tandis que l'autre, assis à droite, était obligé de faire continuellement une série de mouvements inutiles en portant sa voiture tantôt à gauche, tantôt à droite. »

En Grande-Bretagne, qui pratiquait comme la France le siège à droite, mais qui roulait à gauche, la bonne disposition était établie d'emblée. On ne s'y posa donc pas la question... Notamment, personne n'imagina de transférer le siège à gauche pour améliorer la visibilité du bord de la chaussée, ce qui était le grand argument des pro-siège à droite en France.

Ce n'est que dans les années 1920 que des controverses sur la position du volant apparaissent en Grande-Bretagne, avec une campagne protectionniste de la presse (menée par le *Daily Mail*, principal titre quotidien) visant à interdire le volant à gauche et à pénaliser ainsi les importations françaises et américaines. Devant les protestations des importateurs, un Comité fut constitué par le ministère des Transports qui conclut que la sécurité ne justifiait nullement l'interdiction du volant à gauche¹⁰⁵⁶. Les acheteurs anglais restèrent fidèles dans leur immense majorité au volant à droite, à tel point que les firmes étrangères durent fabriquer des modèles spéciaux à volant à droite pour le marché anglais.

Aux États-Unis, où l'on roulait généralement à droite, on hésita un peu. Le siège à gauche fut adopté en 1908 par Ford¹⁰⁵⁷, le principal constructeur, pour son « modèle T ». Il y devint

« Le siège à gauche », pages 126 à 137, est un document absolument capital sur cette question.

Le Rapport n°17 a été complété par le Rapport complémentaire sur un projet de code de la circulation urbaine, n°41, 1910, in *Bulletin municipal officiel*.

¹⁰⁵⁴ *Ibidem*, page 136. On aurait aimé plus de précisions (durée, effectifs, etc.). Il y a en 1910 près de 5 000 fiacres automobiles à Paris.

Massard indique page 131 que la Compagnie générale possède 500 voitures, dont 200 à siège à gauche et 300 à droite et que les commandes en cours de taxis et omnibus sont presque toutes à siège à gauche.

Selon « les rapports de conducteurs [de la Compagnie générale], toutes les voitures à gauche font des parcours beaucoup plus rapides et le nombre d'accidents est diminué dans des proportions notables. » (p. 131).

¹⁰⁵⁵ Ferdinand Charron (1866-1928), dit Fernand – ex garçon charcutier, il trouvait Ferdinand vulgaire –, fut un célèbre champion cycliste et jockey, puis un coureur automobile, vainqueur sur Panhard-Levassor de Paris-Amsterdam-Paris en 1898 et de la première coupe Gordon-Bennett en 1900. Sa personnalité populaire, ses succès féminins, et ses gaffes dans le monde, faisaient la joie des chroniqueurs cyclistes et automobiles.

Charron fut un constructeur automobile très innovant. Notamment, il fut un des premiers promoteurs du siège à gauche et des indicateurs de freinage et de changement de direction. Il avait épousé la fille de Clément-Bayard.

Voir son portrait en jeune champion cycliste en *Annexe B, Illustration 54*.

¹⁰⁵⁶ *La Pratique automobile*, 1920, page 7 352.

¹⁰⁵⁷ Ford avait auparavant sacrifié à la mode du siège à droite, notamment avec la Ford A de 1903.

Il court diverses légendes sur la raison du choix du siège à gauche par Ford.

pratiquement la norme dès les années 1910.

En France, outre les taxis, seuls quelques modèles de voitures particulières commencent à avoir le siège à droite dès 1909. Le siège à gauche ne commencera vraiment à se répandre qu'après 1918 (on y reviendra). Il en alla de même, semble-t-il, dans les pays d'Europe roulant à droite.

LA PROPOSITION DE CHANGER LE SENS DE CIRCULATION.

La Commission proposait donc le « *croisement à gauche* », c'est à dire la circulation à gauche¹⁰⁵⁸. Elle articulait cette proposition sur deux motifs :

- l'impossibilité d'imposer le siège vers le centre de la voie, donc à gauche, qu'elle estimait être la plus sûre, mais que la majorité des constructeurs refusait d'adopter ;
- l'exemple de l'Angleterre, que certains présentaient – sans preuves – comme ayant une circulation moins dangereuse.

Donc, la Commission inscrit dans son *Projet de Code de la route* :

« Art. 15. Les conducteurs de véhicules quelconques, de bêtes de trait, de charge ou de selle ou d'animaux domestiques, doivent prendre à gauche pour croiser ou se laisser dépasser, à droite pour dépasser.

*Le conducteur d'un véhicule ou d'un animal quelconque doit se ranger à l'approche de tout autre véhicule ou animal. S'il doit croiser un autre véhicule ou un troupeau d'animaux ou être dépassé par eux, il doit alors laisser libre le plus grand espace possible et, en tout cas, au moins la moitié de la chaussée.*¹⁰⁵⁹ »

Des **règles de priorité** pour les manœuvres aux carrefours et bifurcations étaient exposées dans l'article 16¹⁰⁶⁰ et complétaient cet article 15. Elles étaient basées sur le classement des voies en 6 catégories dont chacune avait priorité sur la catégorie suivante. Il n'y avait pas de règle prévue pour le croisement de deux voies de même catégorie.

La Commission, qui ne s'était décidée qu'à la majorité, était évidemment loin d'être assurée que sa proposition soit retenue et avait donc pris la précaution suivante :

« [...] *les divers articles du nouveau code ont été libellés de telle façon que le Gouvernement, par un simple changement de mots, gauche et droite et réciproquement, pourra laisser les choses en l'état s'il estime que la modification apportée est trop grosse de conséquences.*¹⁰⁶¹ »

¹⁰⁵⁸ On ne peut pas parler *stricto sensu* de « *circulation à gauche (ou à droite)* » puisque la Commission ne proposait pas d'abandonner le milieu de la chaussée. Toutefois, nous emploierons ci-dessous ces termes selon l'usage moderne, ou des expressions synonymes, comme « *tenir sa gauche* », etc.

¹⁰⁵⁹ *Projet de Code de la route*, article 15, page 20. Son *Commentaire* se développe sur les pages 21, 23, 25, 27, 29 et 31. Comme on vient de le voir, celui-ci combine les questions du « *siège à gauche* » et du sens de circulation.

¹⁰⁶⁰ *Ibidem*, article 16, page 30, *Commentaire*, pages 31 et 33. Les 6 catégories sont les « *routes nationales, routes départementales, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires et chemins ruraux* ». L'article 16 précise aussi qu'il doit être laissé un espace suffisant entre les véhicules, troupeaux et convois pour permettre l'insertion des véhicules, troupeaux et convois entrants. Il n'est pas prévu de règle de priorité au croisement de voies de même catégorie.

¹⁰⁶¹ *Ibidem*, page 25, *Commentaire*.

L'article 15 fait l'objet d'un *Commentaire* de plus de 5 pages. Sa rédaction, assez tortueuse, expose les avantages supposés de l'un et l'autre sens de circulation de façon assez équilibrée, mais sans hiérarchiser les arguments. Une autre caractéristique de ce texte est son insistance sur les contradictions des déclarations, lors de leurs auditions, des principaux partisans de la circulation à droite, notamment du préfet de police. De longues références sont empruntées à Émile Massard et à ses rapports au Conseil municipal de Paris en 1910.

La Commission admet que :

« le changement des règles suivies en France depuis l'apparition du décret de 1852 peut être assimilé à une petite révolution. La Commission a entendu sur ce point des discussions passionnées [...] et ce n'est qu'à la majorité des voix qu'elle s'est définitivement prononcée contre la conservation du statu quo. »

Elle discute longuement la réalisation pratique d'un changement du sens de circulation et ses dangers éventuels. Son principal argument est la coexistence à l'intérieur de certains pays (Autriche, Italie, Espagne) de zones à circulation à droite et à gauche et que le passage d'une zone à une autre se fait *« sans que des difficultés insurmontables soient signalées »*.

« Dans tous [ces] cas, les conducteurs ont l'air de s'habituer assez facilement aux changements pour que rien ne signale à l'attention des spécialistes des difficultés insurmontables. ¹⁰⁶² »

Elle expose ensuite que la position la plus efficace du conducteur d'automobile pour avoir une bonne visibilité en cas de dépassement est vers le centre de la chaussée, donc à gauche.

« Dans ces conditions, si l'on veut [...] assurer la visibilité, il faudrait imposer à tous les conducteurs l'obligation d'avoir leur siège à gauche du véhicule. C'est une révolution d'un autre genre, mais c'en est une qui sera difficilement admise par les constructeurs d'automobiles, en raison de la nécessité d'avoir les leviers de manœuvre à la droite du chauffeur et loin de la portée des gens qui s'assoient à côté de lui. ¹⁰⁶³ »

Les automobilistes adversaires de la circulation à gauche firent évidemment remarquer que mettre le siège à gauche était simple et gratuit, et avait déjà été expérimenté en grand :

« [...] au moins pour les véhicules automobiles, les avantages indiscutables [d'une bonne visibilité] peuvent être obtenus plus simplement par le déplacement à gauche du siège des conducteurs d'automobiles et que ce déplacement ne présente pas, en réalité, de trop grandes difficultés puisque, depuis la dernière ordonnance de M. le Préfet de Police, il est déjà réalisé à Paris dans une proportion relativement importante pour les autos-taxi et les autobus ¹⁰⁶⁴. »

Pourtant, pour la Commission :

« Ces objections n'ont pas paru [...] d'une force suffisante pour l'amener à modifier son opinion. En particulier, elle a fait observer que le siège à gauche n'a été adopté jusqu'ici que sur quelques voitures publiques automobiles et qu'en fait les constructeurs y restent nettement opposés. ¹⁰⁶⁵ »

¹⁰⁶² *Ibidem.*, page 29, *Commentaire*. Pourtant la Commission s'interroge sur les conséquences du fait que la Belgique, la Suisse et l'Allemagne continueront à croiser par la droite. En fait les deux autres voisins de la France, Italie et Espagne croisaient aussi par la droite, sauf dans des zones très minoritaires.

¹⁰⁶³ *Ibidem.*, page 29, *Commentaire*. L'argument concernant les leviers est apparu secondairement, on l'a vu. Il s'appuie sur la position traditionnelle à droite du levier de frein (ou de sa manivelle) sur une voiture hippomobile.

¹⁰⁶⁴ *Ibidem.*, page 29, *Commentaire*.

¹⁰⁶⁵ *Ibidem.*, page 29, *Commentaire*.

Pour le transport de marchandises à traction animale, responsable – rappelons-le – de 57 % des tués selon l'enquête de 1903, la Commission argumentait que la circulation à gauche mettrait le charretier au bord de la chaussée et donc plus à l'abri, contrairement à la circulation à droite où il marche au centre de la chaussée, à gauche de son attelage.

« Est-il charretier ? Il marchera à gauche de son cheval. En un mot, il reste toujours à gauche et, par suite, le conducteur fera toutes les manœuvres au beau milieu de la circulation. C'est ce qui explique que le taux des primes d'assurance pour les charretiers soit des plus élevés. »¹⁰⁶⁶

Par contre, les représentants de la circulation à traction animale étaient fermement pour la circulation à droite. Ils réfutaient l'argument de la Commission selon lequel le charretier serait plus à l'abri dans la circulation à gauche, en affirmant qu'il lui serait alors plus difficile de maîtriser son attelage :

« Quelques Sociétés hippiques répondent que [tenir sa gauche] obligerait le charretier [à pied] qui dirige son attelage, lorsqu'il voudra le faire changer de position, à le tirer par la bride au lieu de le pousser par l'épaule comme il le fait aujourd'hui. Elles ajoutent que la dernière opération est beaucoup plus facile et qu'au nom des Association de transports, elles font toutes réserves sur le changement proposé. »¹⁰⁶⁷

« [...] de l'avis des Sociétés hippiques, le charretier qui se tient et continuera de se tenir à la gauche de ses chevaux est dans les meilleures conditions pour les ranger et les maintenir, en les poussant à droite de la chaussée, tandis qu'il serait moins maître de son attelage et l'aurait moins sous l'œil et dans la main pour le maintenir à gauche et empêcher un cheval surpris par le bruit de se rejeter brusquement à droite et de causer un accident. »¹⁰⁶⁸

La Commission oppose à ces inquiétudes *« l'exemple de l'Angleterre où la circulation industrielle est aussi active qu'on peut le concevoir et où elle s'effectue avec autant de facilité et de sécurité que dans les pays droitiers. »¹⁰⁶⁹*

En fait, l'Angleterre semble avoir fasciné les partisans de la circulation à gauche de la Commission, dont la majorité semble persuadée que la sécurité y est mieux assurée. Toutefois, ils n'ont apparemment pas été jusqu'à faire le traditionnel *« voyage à Londres »* des ingénieurs routiers pour s'en assurer *de visu*.

La seule comparaison statistique citée est celle du *Rapport Massard* de 1910, entre Paris et Londres (sur laquelle Massard lui-même exprimait de fortes réserves). Elle indiquait que, pour une population presque double de celle de Paris, Londres avait pratiquement le même nombre d'accidents, et deux tiers des tués de Paris¹⁰⁷⁰.

Il semble que de Dion ait eut un rôle déterminant, dès 1910, en faveur du siège à droite et de la circulation à gauche, comme le soutient Lucien Périssé¹⁰⁷¹.

« Il n'y a qu'une autre solution pour résoudre la difficulté en conservant le

¹⁰⁶⁶ *Ibidem*, page 23, *Commentaire*. Ce paragraphe concerne la situation en circulation à droite traditionnelle.

¹⁰⁶⁷ *Ibidem*, page 23, *Commentaire*.

¹⁰⁶⁸ *Ibidem*, page 29, *Commentaire*.

¹⁰⁶⁹ *Ibidem*, page 23, *Commentaire*.

¹⁰⁷⁰ *Ibidem*, page 27, *Commentaire*, et dans le *Rapport Massard*, *op. cit.*, page 64. La Commission ne cite pas les réserves de Massard : non prise en compte des accidents dans la Cité, nombre de véhicules inconnu à Londres (qui avait un métro plus développé que Paris). Les chiffres cités sont, pour Londres, 344 tués et 19 033 blessés en 1908 et 322 et 17 890 en 1909, contre, à Paris, 234 tués et 19 730 blessés en 1908 et 229 et 18 854 en 1909.

¹⁰⁷¹ L. Périssé, *Le Code de la route, croisements et dépassements*, in *La Vie automobile*, 1910, pages 250-251.

conducteur à droite : il faut changer le sens de circulation générale [...] Le comte de Dion [...] s'est fait le protagoniste de cette théorie [...] »

Il reste difficile de comprendre pourquoi la Commission a fait cette proposition, qui avait d'ailleurs bien peu de chances d'aboutir¹⁰⁷². La « majorité » de la Commission en faveur de la circulation à gauche avait des motivations hétéroclites, il s'agissait d'un compromis entre :

- la majorité des constructeurs qui restaient partisans du siège à droite, pour d'évidentes raisons économiques : le siège à droite avait la faveur de leurs clients !
- ceux qui voulaient le siège à gauche, et qui retrouvaient « *le siège du conducteur du côté du dépassement* » si on changeait le sens de circulation tout en conservant le siège à droite.

C'est ainsi que certains membres de la Commission ne se sont prononcés pour la circulation à gauche que parce qu'ils désespéraient de voir adopter le siège à gauche. C'est le cas de Baudry dès 1910 alors qu'il faisait pourtant campagne depuis longtemps pour le siège à gauche, comme Massard le lui reproche dans son *Rapport* de 1910¹⁰⁷³. Baudry alla même jusqu'à écrire un article justifiant « *la main à gauche* » se terminant sur une pirouette¹⁰⁷⁴ :

« La main à droite ou la main à gauche ? Voulez-vous mon sentiment, chers collègues ? Eh bien, lavons-nous en les mains ? »

4 LA CONSULTATION SUR LE PROJET DE CODE DE LA ROUTE (1912-1913).

Le *Projet de Code de la route* est adressé par une *Circulaire* du ministre des travaux publics du 14 août 1912 aux préfets pour avis.

Dans la Seine, la consultation est élargie au préfet de police¹⁰⁷⁵ et à un certain nombre d'organismes, sociétés de transports, associations, etc., qui font des remarques par le canal des préfets. Ainsi, la Compagnie générale des Omnibus de Paris, entre autres observations, fait remarquer que le *Projet de Code* ne fait pas de distinction entre les bandages métalliques et les pneumatiques qui usent moins les routes¹⁰⁷⁶.

Les observations faites dans le Loiret sont extrêmement intéressantes¹⁰⁷⁷. Ainsi, le *Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées* du 10 avril 1913, indique que :

« sur 307 conseils municipaux ayant délibéré [sur les 349 communes du département],

¹⁰⁷² Une hypothèse serait que cette proposition ait été « *tactique* » afin de mettre pleinement en lumière la question du siège au centre de la route, tout en étant conscient que la proposition de rouler à gauche n'avait aucune chance.

¹⁰⁷³ *Rapport Massard, de 1910, op. cit.*, page 136 : « *M. Baudry de Saunier, déjà cité, après avoir démontré que le siège du conducteur doit être du côté du dépassement, mais désespérant de voir déplacer le siège, a repris la thèse de la nécessité d'adopter la circulation anglaise, c'est à dire de circuler à main gauche.* »

¹⁰⁷⁴ *Omnia*, 21 mai 1910, repris dans la *Revue du T. C. F.* 1910, pages 303-306. Baudry commence par justifier « *le siège à droite* » avec de fumeuses considérations – et en tire la supériorité du sens de circulation à gauche. Avant sa pirouette finale ! Le fait que cet article de *Omnia* ait été repris dans la *Revue du T. C. F.* laisse à penser que Ballif et les dirigeants du T. C. F. s'étaient (pleinement ?) ralliés au projet de changement de sens.

¹⁰⁷⁵ ADP, cote 9S2. Le préfet de Paris transmet le *Projet de Code* au préfet de police le 7 septembre 1912.

¹⁰⁷⁶ ADP, cote 9S2. La lettre de la Compagnie générale des Omnibus de Paris n'est pas datée, mais a été transmise au ministre des travaux publics le 21 mai 1913.

¹⁰⁷⁷ ADL, 4 S 9. Outre le *Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées*, du 10 avril 1913, qui résume les remarques de tous les organismes consultés, on y trouve des réponses des maires et du Conseil général, de divers organismes, Sociétés d'agriculture et de sports, etc.

- 20 acceptent le Code sans observations ;
- 65 demandent le maintien de la réglementation actuelle ;
- 222 acceptent le Code sous certaines réserves [...] relatives aux objets suivants :
 - o 217 sont opposées au changement de main ;
 - o 79 au nettoyage des roues des voitures,
 - o 54 à l'éclairage des voitures agricoles,
 - o 47 à la composition de convois,
 - o 29 aux plantations des routes et chemins,
 - o 20 aux barrières de dégel. »

L'ingénieur en chef termine en faisant remarquer que 287 communes sur 307 (y compris les 65 ayant voté pour le maintien de la réglementation existante) ont voté contre la circulation à gauche. La cause était donc entendue dans la Loiret, et certainement partout en France.

La consultation dut se terminer en mai 1913. En avril 1914, la *Revue du T. C. F.* faisait état de l'exaspération des usagers devant le délai d'examen des observations¹⁰⁷⁸.

Un arrêté ministériel du 21 novembre 1913 avait établi une Commission spéciale pour examiner les observations faites et élaborer un nouveau texte qu'elle adopta le 23 mai 1914¹⁰⁷⁹.

Nous regrettons de n'avoir pas retrouvé ce *Projet* de 1914, dont l'examen fut ajourné *sine die* du fait de la guerre. Il serait intéressant de comparer ce texte au *Code* définitif de 1921.

En août 1914, c'est la guerre : le processus d'approbation est suspendu...

On peut toutefois affirmer que le *Code* aurait été proclamé durant l'année 1914 (ou 1915).

5 LE CODE DE LA ROUTE DE 1921.

Le flambeau fut repris par la Commission centrale des automobiles, renommée par un arrêté du 2 mai 1919, et qui réalisa l'élaboration finale du *Code*. Walckenaer en est le président dès 1920 (en remplacement de l'inspecteur général des ponts et chaussées Henri Tur initialement nommé président en 1919)¹⁰⁸⁰.

Le premier texte¹⁰⁸¹ postérieur à la guerre autorise à adjoindre aux automobiles une

¹⁰⁷⁸ *Revue du T. C. F.*, 15-20 avril 1914, page 208. « M. Rengnet et un certain nombre de sociétaires nous ont saisi d'une pétition demandant qu'il soit statué le plus promptement possible sur les questions essentielles qui doivent servir de base au Code de la Route. Nous nous sommes empressés de transmettre cette pétition, en l'appuyant, à la Commission du Code de la Route fonctionnant au Ministère des Travaux publics. Nous croyons que les travaux de cette Commission sont très avancés et qu'il pourra être donné satisfaction dans un bref délai au vœu de nos camarades. » La « pétition » doit dater de mars. Voir aussi diverses lettres de lecteurs réclamant que le *Code* sorte enfin ; par exemple dans *Omnia*, 25 janvier 1913, page 67.

¹⁰⁷⁹ D'après Gaston Monsarrat, *Le code de la circulation sur les voies publiques*, Paris, Bibliothèque municipale et rurale, 1921, 124 pages, BN 8 F 27621. Il est possible que le texte de 1914 se trouve au conseil d'État.

¹⁰⁸⁰ Le remplacement rapide de Tur, inspecteur général des ponts et chaussées, par Walckenaer, inspecteur général des Mines, pose problème : Tur n'est pas atteint par la limite d'âge avant 1927. Y a-t-il eu une lutte entre les Corps des Mines et des Ponts, débouchant sur le remplacement de Tur ? Ou est-ce dû à d'autres raisons ? Tur (1857-1929) avait plutôt fait une carrière dans les chemins de fer que dans les services routiers. Pour notre part, nous y verrions plutôt l'influence de l'Automobile-Club de France dont Walckenaer est un membre éminent.

¹⁰⁸¹ *PTQ 1919, Décret portant modification au décret du 10 mars 1899-10 septembre 1901 sur la circulation des*

remorque dont « *le poids en charge est au plus égal à la moitié du poids à vide de l'automobile tracteur ou ne dépasse pas 200 kilogrammes* », sans avoir besoin de « *l'autorisation d'itinéraire* » réclamée auparavant au titre des « *trains routiers* » pour toute remorque dépassant 200 kg.

C'est la première manifestation dans la réglementation de la pénurie de chevaux due à la guerre, qui entraînait le développement rapide de l'usage des remorques.

La Commission centrale des automobiles est très œcuménique. Sa composition a légèrement évolué depuis sa création en 1911. Elle s'est étoffée et compte 36 membres en 1920, non compris les 5 *rapporteurs et secrétaires*. Tous les ministères y sont représentés, avec 9 fonctionnaires du ministère des travaux publics, 3 du ministère de l'intérieur et 7 des autres administrations. Les principales associations et organisations syndicales comptent 17 représentants¹⁰⁸². Deux points remarquables : les « *constructeurs* » explicitement prévus en 1911 ont tout de suite été remplacés par des représentants de leurs organisations syndicales, et les « *publicistes* » qui étaient nombreux dans la Commission extraparlamentaire de 1903 et dans la *Commission du Code de la route* de 1909 ont totalement disparu dès 1911.¹⁰⁸³

Le *Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique*¹⁰⁸⁴ est enfin promulgué du 27 mai 1921. Il est envoyé aux préfets par le ministre des travaux publics, Yves Le Trocquer, par une *Circulaire* du 30 mai (voir l'*Annexe B, Illustrations 119-120*).

Plusieurs auteurs se sont emparés de la formule curieuse que le ministre emploie dans sa *Circulaire* du 30 mai 1921, parlant d'un « *texte auquel on s'est communément plu à donner le nom de "Code de la Route"* »¹⁰⁸⁵.

automobiles, 4 septembre 1919, et *Circulaire du sous secrétaire d'État aux travaux publics et aux transports aux préfets*, pages 403-404.

¹⁰⁸² Elle comprend 6 membres de droit, les directeurs de la Voirie routière, des Mines, des Chemins de fer, de l'Office national du tourisme, de l'Administration départementale et communale et de la Sûreté générale. Il y a 3 inspecteurs généraux des ponts et chaussées, 3 inspecteurs généraux des mines, 2 représentants du conseil d'État, Joltrain, inspecteur général de la circulation et des transports à la préfecture de police, 4 fonctionnaires représentant le ministère des affaires étrangères, le ministère de la guerre, les douanes et les postes. Enfin, 4 fonctionnaires font fonction de rapporteurs ou secrétaires, dont Le Gavrian, ingénieur des ponts et chaussées qui jouera un rôle très important dans l'amélioration du réseau routier.

Les membres civils sont : Desprez, membre de la Société hippique française ; 4 représentants du Conseil supérieur du tourisme (dont 2 dirigeants du T. C. F., Auscher et Defert, et 1 de l'A. C. F., Chaix) ; 3 représentants de l'A. C. F., Loreau, président de sa Commission technique, Ferrus et Baudry de Saunier ; le président de la Fédération des Automobile-Clubs régionaux, Franchomme ; 2 membres du Syndicat général des transports publics automobiles dont son président, Maréchal, et son secrétaire général Lucien Périssé ; 2 dirigeants de sociétés de transport en commun, Mariage et Cabarus ; de Dion et Monprofit, président et secrétaire de la Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent ; Petiet et Cézanne, président et secrétaire général de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles. Trois des membres fonctionnaires nommés le 2 mai 1919 ont changé dès 1920, dont Tur, remplacé comme président par Walckenaer.

¹⁰⁸³ La première *Commission centrale des automobiles*, en début 1912, se composait de 6 fonctionnaires des travaux publics, de 5 d'autres ministères et de 12 représentants des associations et syndicats professionnels. Il n'y a déjà plus de publicistes. Seul l'inévitable Baudry de Saunier est présent en 1920, mais au titre de l'A. C. F.

¹⁰⁸⁴ *PTQ 1921, Décret réglementant la police de la circulation et du roulage*, 27 mai 1921, pages 213 à 233, et *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets*, 30 mai 1921, pages 208 à 213.

¹⁰⁸⁵ Les gloses autour de cette phrase sont savoureuses de contresens. En fait, elles ne font que reprendre les divagations de Baudry de Saunier dans son *Histoire de l'automobile* de 1936, in *L'Illustration, op. cit.*, (page 404). On ne sait pourquoi, celui-ci s'était livré dès juillet 1921 dans *Omnia* à une critique féroce du *Code*, à l'élaboration duquel il avait pourtant participé dans la *Commission du Code de la route* de 1909, et la

La raison de cette formulation est évidente : le gouvernement ayant décidé de faire l'économie d'une *Loi*, il convenait pour le ministre de bien marquer qu'il n'empiétait pas sur les prérogatives parlementaires, « *la rédaction d'un Code étant, par principe même, œuvre de législateur*¹⁰⁸⁶ ». Le Trocquer, nous le verrons, était un ingénieur des ponts et chaussées, vieux routier des cabinets du ministère des travaux publics d'avant guerre, et savait donc pertinemment de quoi il retournait¹⁰⁸⁷. Deux semaines après, le 16 juin¹⁰⁸⁸, il nomme d'ailleurs lui-même « *Code de la route* » son *Décret* du 27 mai !

Le *Décret* du 27 mai et sa *Circulaire* comportent ainsi quelques archaïsmes et retours en arrière, qui ont pu égarer certains commentateurs à l'époque et des historiens par la suite :

- le déni de la qualification de « *Code de la route* »,
- la terme désuet de « *certificat de capacité* », alors que cela faisait 20 ans que l'usage commun – 15 ans pour l'usage administratif – parlait de « *permis de conduire* » ;
- de prétendus « *enseignements* » dus à la guerre sur le trafic des poids lourds, dont on a vu qu'ils avaient déjà fait l'objet de deux « *longues et difficiles* » enquêtes de la Commission de 1909.

L'exposé des motifs de la *Circulaire* développe sur deux pages la nécessité de « *prendre des mesures méthodiquement concertées* » pour « *sauvegarder l'universelle renommée du réseau routier de la France* » et glose sur cette « *nécessité* » déjà reconnue en 1909, sur le délai dû à la guerre, et sur ses (bien maigres) « *enseignements* ». Puis le ministre résume et paraphrase en deux autres pages les principaux articles du *Décret*.

Le seul véritable complément apporté par la *Circulaire* est le rappel des textes anciens sur la conservation de la voirie, dont le *Projet* de 1912 faisait une première partie du *Code*, mais qui n'avaient pas été repris dans le *Code* de 1921.

Le *Code* de 1921 est très proche du *Projet de Code* de 1912, qui reprenait la quasi-totalité des réglementations de 1896 sur les vélocipèdes et de 1899-1901 sur les automobiles. Et donc certainement aussi du *Projet de Code* du 23 mai 1914.

L'importance accordée à la circulation attelée, y compris pour les services de transports en commun dont on aurait pu penser qu'ils n'existaient plus, est frappante. On mesure ici toute l'importance de la circulation hippomobile, qui n'a diminué en 1921 que de 25 % par rapport à l'avant-guerre.

On abandonne évidemment l'idée farfelue de rouler à gauche¹⁰⁸⁹. On conserve donc la circulation à droite, mais il restera permis de rouler au centre jusqu'en 1933¹⁰⁹⁰.

Commission centrale des automobiles de 1919, ce qui fait qu'il était parfaitement au courant de dispositions qu'il feignait de découvrir avant de les critiquer.

¹⁰⁸⁶ *Rapport de la Commission chargée d'élaborer un Code de la route*, 18 décembre 1911, page 35. ADL 4 S 9.

¹⁰⁸⁷ Sur Le Trocquer, voir le *chapitre 7, II-3*.

¹⁰⁸⁸ *PTQ 1921, Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef, Certificat de capacité pour la conduite des automobiles. Interrogation des candidats sur le code de la route*, 16 juin 1921, pages 273-274.

Dès le 11 juin, le préfet de la Seine porte en objet de sa lettre d'envoi du décret aux 87 maires de la Seine : « *Code de la route (Décret du 27 mai 1921)* » (ADP 9S2).

¹⁰⁸⁹ Cette décision résultait évidemment des opinions très négatives des conseils municipaux lors de la Consultation de 1912-1913, telles qu'on les a vues ci-dessus dans le Loiret.

¹⁰⁹⁰ *Décret réglementaire* du 19 janvier 1933, art. 7, *PTQ 1933*, page 38.

On abandonne aussi la règle baroque de priorité imaginée en 1912, avec ses six catégories de routes ayant chacune le pas sur la suivante. Le règle simple adoptée (voir ci-après) ne rencontrera d'ailleurs pas un succès immédiat et fera l'objet de contestations et de modifications tout au long des années 1920 et 1930, puis de nouveau après 1945.

Les autres différences entre le *Code* de 1921 et le *Projet* de 1912 sont peu nombreuses :

- la pression au sol maximale, initialement prévue pour les seules automobiles, l'est pour tous les véhicules ;
- on rend obligatoires les « *bandages élastiques* » sur toutes les automobiles légères ou lourdes, avec un délai de mise en conformité de 5 ans ;
- on autorise une remorque pour toutes les automobiles, sous certaines conditions, et seuls les « *trains comprenant plusieurs remorques* » restent soumis à l'autorisation d'itinéraire par le préfet.

Recensons ici les principaux acquis par rapport aux dispositions de la *Loi sur le roulage* et de ses décrets, et aux textes de 1896 et 1899 sur les vélocipèdes et les automobiles :

- la règle de « *serrer à droite pour croiser et de dépasser par la gauche* », qui était celle des routes nationales depuis 1852, est étendue à toutes les routes (Art. 9) ;
- il est interdit, sur toutes les routes, de circuler sur la moitié gauche de la chaussée sauf pour les dépassements mais il reste autorisé de circuler au centre (Art. 7) ;
- la priorité est accordée « *en dehors des agglomérations* » aux « *routes nationales* » et routes « *officiellement assimilées* », et « *à la croisée de chemins de même catégorie [au] conducteur qui vient [de la] droite* ». « *Dans les agglomérations les mêmes règles sont applicables sauf prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente* » (Art. 10) ;
- il n'y a plus de limites de vitesse pour les automobiles ; la règle étant que « *tout conducteur d'automobile doit rester constamment maître de sa vitesse* », sous réserve de ralentir ou s'arrêter dans diverses circonstances énumérées (Art. 31) ;
- la vitesse reste limitée pour les poids lourds pour lesquels les limites sont modulées en fonction de leur poids (Art. 31) ;
- les remorques pour automobiles et camions sont autorisées sans limite de poids (mais elles entraînent une limite de vitesse), alors que leur poids était limité à 200 kg jusqu'en 1919 (et à la moitié du poids du tracteur depuis 1919) (Art. 32. B.) ;
- l' « *autorisation d'itinéraire* » de 1866 est limitée au cas des « *remorques multiples* » et « *matériels spéciaux* » de l'Armée et de la Marine (Art. 31 C), et une autorisation est aussi prévue pour les « *transports exceptionnels attelés* » (Art. 14) ;
- « *les piétons dûment avertis [par les conducteurs] doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, cycles, bêtes de trait, de charge ou de selle* » (Art. 55) ;
- il n'y a toujours pas de limite d'âge, sauf pour les véhicules de transport en commun : 16 ans pour les voitures attelées, 20 ans pour les automobiles (Art. 41).

La *Circulaire* d'envoi du décret aux préfets leur demandait « *de lui donner toute la publicité désirable, par les divers moyens en [leur] pouvoir.* » Les Archives de Paris conservent ainsi la lettre type du 11 juin 1921 adressée par le préfet de la Seine aux 78 maires du département¹⁰⁹¹, par laquelle il leur demande de se procurer le nouveau *Code de la route* et de le diffuser « *par tous les moyens en leur pouvoir* ». On y trouve aussi un exemplaire du tiré à part du décret par le *Journal Officiel* (au prix de 0,15 franc).

¹⁰⁹¹ ADP, cote 9S2. Voir l'Annexe B, *Illustrations 119 et 120*.

Le premier complément au décret fut l'envoi d'une *Circulaire du ministre des travaux publics*¹⁰⁹², du 16 juin 1921, pour imposer la connaissance du *Code de la route* aux candidats au certificat de capacité et pour prescrire que l'examen porte aussi « sur la connaissance complète des devoirs qui découlent pour les automobilistes du décret du 27 mai 1921 réglementant la police de la circulation et du roulage. »

L'examen sur la connaissance du *Code de la route* est donc né...

Le Décret du 31 décembre 1922. La limite d'âge pour le permis de conduire.

Fin 1922, le décret est modifié¹⁰⁹³. On peut lire dans certains articles historiques qu'il y a eu une « *révolte* » contre le texte de 1921, lequel aurait subi des grandes modifications.

En fait, les ruraux avaient protesté, comme d'habitude contre toutes les nouveautés¹⁰⁹⁴.

Quelques modifications furent donc faites en leur faveur. La nouvelle version du décret fut imprimée avec les modifications en italiques, facilitant l'examen des changements. Celui-ci montre que ces mesures nouvelles sont tout à fait mineures. Notamment :

- on autorise aux véhicules agricoles des charges plus larges que les 2,5 mètres réglementaires, quand ils transportent de la paille ou du foin sur moins de 25 km ;
- on avait prévu que les convois devaient avoir un charretier pour deux véhicules, et on l'autorise à en conduire trois ;
- la pression au sol est fixée par le préfet en fonction des conditions locales ;
- le pacage, interdit en 1921 comme il l'était depuis longtemps (pour d'évidentes raisons de sécurité), est autorisé sur des voies rurales n'intéressant pas la circulation générale, après avis du préfet et publicité des arrêtés¹⁰⁹⁵ ;
- on simplifie les prescriptions concernant les appareils, les freins, l'éclairage, etc., pour les tracteurs ne dépassant pas 10 km/h (le texte dit « *tracteurs agricoles ou industriels* », mais il s'agit évidemment surtout des *tracteurs agricoles*) ;
- pour les troupeaux, le *Code* de 1921 précisait qu'il ne devaient pas occuper plus de la

¹⁰⁹² *PTQ 1921, Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef, Certificat de capacité pour la conduite des automobiles. Interrogation des candidats sur le code de la route, 21 juin 1921, pages 273-274.*

¹⁰⁹³ *PTQ 1922, Décret portant règlement sur la police de la circulation et du roulage, 31 décembre 1922, pages 499-519. La Circulaire des ministres des travaux publics et de l'intérieur aux préfets, Envoi du décret du 31 décembre 1922, 15 février 1923, PTQ 1923, pages 81 à 84, paraît tardive. Le délai peut être dû à l'implication de deux ministères. La Circulaire indique aux préfets que « les prescriptions nouvelles sont signalées à votre attention par des caractères en italiques ».*

¹⁰⁹⁴ En 2005, le sous-directeur compétent à la direction de la sécurité et de la circulation routière nous confiait que les agriculteurs réclamaient toujours de nouveaux passe-droit, en plus de ceux qui existaient déjà.

¹⁰⁹⁵ Le pacage sur les bas côtés des routes était l'objet d'une lutte ancestrale entre les ruraux et l'administration.

Un *Rapport des ingénieurs ordinaires d'Indre-et-Loire* du 4 août 1902 fait l'historique des textes prohibant le pacage : sur les routes nationales, arrêt du 16 décembre 1759 et lois des 17 et 22 juillet 1791 ; sur les autres voies publiques, lois du 6 octobre 1791, 29 floréal an X, article 479 du *Code pénal*. ADIL S 1862, sous-dossier « *Interdiction du stationnement et du pacage des animaux* »

En 1898, le Touring-Club intervenait à ce sujet auprès du préfet de l'Ain, qui rappelait que le pacage était interdit par son arrêté du 11 juillet 1853 et ses règlements du 21 juin 1873 et 28 décembre 1882. Il ajoutait que : « *Des instructions vont être données aux agents à l'effet de prévenir le retour des infractions signalées, causes de regrettables et fréquents accidents* ». L'article termine en demandant aux sociétaires de signaler les autres départements laxistes à ce sujet, in *Revue du T. C. F.*, page 129.

Le pacage fut autorisé à titre « à titre tout à fait exceptionnel » en 1917 et 1918, disposition prorogée pour la dernière fois en 1919 (*Circulaires* des 16 mai 1917, 2 avril 1918 et 31 avril 1919, toutes dans *PTQ*). Mais, les ruraux – ou plutôt leur bétail – y avaient pris goût, et se réclamaient de « *tolérances* » anciennes.

En 2005, l'auteur a encore vu des panneaux « *pacage interdit* » récents sur des routes des Alpes-Maritimes.

moitié de la largeur de la route, alors qu'en 1922 on utilise une formule vague : ils doivent « *ne pas être une entrave à la circulation* » ;

- on avait oublié la transhumance : elle sera réglementée et autorisée par le préfet ;
- plus quelques dispositions encore plus insignifiantes.

Il n'y a qu'une innovation importante : on décide enfin d'une limite d'âge de 18 ans pour la conduite des automobiles. Pour les motocyclettes, l'âge limite est fixé à 16 ans.

Le scandale soulevé en 1901 par l'accident de Lisieux, avec Maurice de Villeroy, son chauffard de 14 ans, venait enfin de trouver son épilogue, 21 ans après¹⁰⁹⁶.

Le terme de « *permis de conduire* » remplace celui de « *certificat de capacité* », sans qu'il y ait en fait d'autre modification que la limite d'âge et l'obligation d'insérer dans l'examen une épreuve sur la connaissance du *Code* déjà décidée par la *Circulaire* du 16 juin 1921.

Deux nouveautés mineures concernent les poids lourds de plus de 3 000 kg :

- on sort du décret le tableau des limites de vitesse en fonction des poids ; il sera désormais fixé et modifié par arrêté, ce qui offrira évidemment beaucoup plus de souplesse pour une évolution ultérieure ;
- on leur impose un « *retroviseur* » : c'est son apparition dans la réglementation.

Le *Code de la route* de 1921 va durer 37 ans, avec quelques modifications, bien entendu, jusqu'à l'*Ordonnance* de 1958, qui est en fait une vraie *Loi*.

6 LES SIGNAUX DE DANGER ET L'ACCORD EUROPEEN DE 1908-1909.

Nous n'accorderons que peu de place dans cette thèse à la signalisation de direction, pour traiter plus à fond de la signalisation de danger¹⁰⁹⁷.

Celle-ci, inconnue dans la circulation attelée traditionnelle, apparaît pour les cyclistes.

Le Touring-Club avait donc défini des signaux de danger types et il aidait financièrement à leur implantation depuis 1895. Ceux-ci étaient basés sur des messages écrits en blanc sur fond bleu (voir l'*Annexe B, Illustrations 89, 90, 91 et 92*).

¹⁰⁹⁶ La résistance des diverses commissions à l'instauration d'un âge minimum pourrait nous paraître étonnante. Toutefois, la notion de majorité économique était très différente à l'époque. Rappelons ici que les études étaient courtes : en 1914, il y eut 9 635 admis à la première partie du baccalauréat qui correspond à un âge moyen de 17 ans, et 7 733 à la seconde partie. Ceci pour près de 900 000 naissances vers 1900.

Les réglementations des états aux États-Unis ont généralement fixé et conservé un âge limite de 16 ans.

¹⁰⁹⁷ Voir l'*Annexe B, Illustrations 90 à 96*.

Sur la signalisation en général, voir Marina Duhamel, *Un demi-siècle de signalisation routière. Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894-1946*, Paris, Presses de l'ENPC, 1994. Jacques Nouvier, *Une histoire de la signalisation en France à travers les numéros de la RGRA*, in *Revue générale des routes et aérodromes*, n°648, 1988, 9-14. J. Nouvier, *La signalisation avant 1920*, in *Revue générale des routes et aérodromes*, n°699, 1992, pages 17-20. J. Nouvier et al., *La signalisation routière, évolution depuis un quart de siècle*, in *Revue TEC*, n°147, janvier-février 2000. Malheureusement ces ouvrages et articles sont surtout descriptifs et ne rendent pas compte ni ne discutent des problématiques à l'œuvre.

Rappelons que la signalisation de direction définie pour la circulation hippomobile était inadaptée pour les cyclistes et les automobilistes. Faute de budgets publics, leurs associations ou des firmes comme Michelin durent prendre en charge son amélioration.

On trouve dans les revues de nombreuses propositions d'autres systèmes (de toutes les couleurs, formes, types...). Cela semble avoir été un sport intellectuel à la mode à l'époque, comme d'ailleurs plus tard... À tel point que les caricaturistes y allèrent aussi de leurs propositions ! Voir l'Annexe B, Illustrations 93 et 142 bis¹⁰⁹⁸.

Dès 1902, l'Association Générale Automobile définit de nouveaux signaux en blanc sur fond noir, basés sur des « *symboles descriptifs* » ou « *schémas* » – nous dirions des « *idéogrammes* » –, qu'elle estime mieux adaptés à l'automobile que ceux du T. C. F. Elle se propose de subventionner de même leur implantation. En 1903, le ministre des travaux publics Maruéjols décide de faire des essais de ceux-ci sur le parcours de Paris-Madrid. Le système de l'A. G. A. est complexe, avec quatorze signaux différents, ornés parfois de l'indication de corner (voir l'Annexe B, Illustration 93) :

« *Ils indiquent avec des schémas simples et représentent autant que possible l'obstacle à prévoir : descente rapide, montée, virage à droite, virage à gauche, virage avec descente, dos d'âne, caniveau, passage en dessous, rails en saillie sur la route, mauvais pavé, croisement dangereux, descente sinueuse avec mauvais virage, village. Des points blancs ou noirs indiquent qu'il est prudent de corner. Le dessin se détache très nettement en blanc sur fond noir et ces plaques tutélaires seront placés à 300-400 mètres de l'obstacle.*¹⁰⁹⁹ »

Les échanges d'expérience internationaux vont bon train par l'intermédiaire des Touring-Clubs et des Automobile-Clubs¹¹⁰⁰. Au I^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes, organisé par l'Automobile-Club de France en 1905, le Rapport traitant le problème propose de retenir les 14 panneaux du système de l'A. G. A., plus 2 signaux du T. C. F. « *pour certaines descentes assez rapides et certains tournants dont les chauffeurs n'ont pas à se préoccuper mais qui intéressent néanmoins les cyclistes*¹¹⁰¹. »

Le I^{er} Congrès international des routes¹¹⁰² de 1908 inscrit ce sujet à son ordre du jour. Les discussions sont passionnées, entre les amateurs des diverses couleurs, entre les tenants des messages écrits et ceux des idéogrammes, et entre les partisans de systèmes complexes comme celui de l'A. G. A. (14 signaux) et ceux du « *signal unique de danger* »¹¹⁰³.

¹⁰⁹⁸ Voir l'Annexe B, Illustration 142 bis.

¹⁰⁹⁹ In *La Locomotion automobile*, 14 mai 1903, à propos de l'annonce d'essais de panneaux sur le parcours de la course Paris-Madrid. Voir d'autres articles les 3 avril, 24 avril et 26 juin 1902.

¹¹⁰⁰ Le sujet faisait débat dans chaque pays et fut rapidement abordé dans chaque pays dans des réunions de la Ligue Internationale des Associations de Tourisme (L. I. A. T.) et de l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus (A. I. A. C. R.).

¹¹⁰¹ I^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes, *Comptes rendus des séances*, 11 au 16 décembre 1905, Automobile-Club de France, Imprimerie Achille Pradier, 334 pages, 1906. *Rapport de J. Dorange sur les signaux d'obstacles*, pages 195-196.

¹¹⁰² I^{er} Congrès international de la route, Paris 1908, *Compte rendu des travaux du Congrès*, Paris, Imprimerie générale Lahure, 503 pages, 1909. Il y a plusieurs rapports et des débats.

¹¹⁰³ Les propositions du Congrès de 1908 opposent les participants selon plusieurs lignes de partage :

- tenants du « *signal unique de danger* » (par exemple la Fédération des Automobile-Clubs de province), et tenants de systèmes de signaux complexes (comme celui de l'A. G. A.),
- tenants de diverses formes de panneau et jeux de couleurs : noir sur blanc, bleu sur jaune, l'inverse, etc.
- tenants de trois « *sémantiques* » différentes :
 - o des « *idéogrammes* » ou « *pictogrammes* » (qui triompheront en Europe) ;
 - o des « *couleurs signifiantes* », le « *panneau danger* (faussement) *unique* » étant décliné avec des couleurs : blanc = virage, rouge = passage à niveau, noir = caniveau ou dos d'âne, etc. ;
 - o des « *messages écrits* » (qui seront adoptés aux États-Unis) ;

Un compromis est alors trouvé sur 4 « *signaux d'obstacles* » en blanc sur fond noir : « *passage à niveau, croisement, virage et cassis* ». Il est ensuite adopté à la *Conférence Internationale des associations de tourisme* du 1^{er} décembre 1908.

En 1909, le ministre des affaires étrangères organise une *Conférence Internationale*¹¹⁰⁴ à Paris qui entérine le compromis du Congrès international des routes de 1908 (voir l'*Annexe B, Illustration 95*).

La présence du panneau « *passage à niveau* » parmi les quatre signaux retenus est un peu énigmatique. Mais, la situation d'alors était fort différente de celle que nous connaissons ; il existait de très nombreux passages à niveau dans les zones urbaines, qui engendraient beaucoup d'accidents de piétons, cyclistes et voitures hippomobiles. La mort de 6 personnes dans une automobile au passage à niveau de Roissy en Seine-et-Marne que le gardien avait oublié de fermer en mai 1904 fut largement commentée par la presse générale et automobile. Un certain nombre de passages à niveau fut supprimé lors des réaménagements des gares parisiennes. Par contre leur suppression n'était guère à l'ordre du jour ailleurs : François Caron cite ainsi les demandes infructueuses de la municipalité de Nantes pour les supprimer¹¹⁰⁵.

D'autre part la Conférence simplifie les formalités administratives de passage des frontières entre les 15 pays contractants et crée le célèbre « *triptyque* », dit officiellement « *Certificat international de circulation* » qui impose le port d'une « *plaque d'identité* » nationale aux véhicules qui désirent bénéficier du certificat international.

Les États-Unis, dont des représentants sont pourtant présents au Congrès international des routes de 1908, ne se rangeront pas au système européen et utiliseront des messages écrits.

7 PARIS, LE « CODE DE LA RUE » ET LE RAPPORT MASSARD SUR LA CIRCULATION GENERALE DE 1910.

Les commissions nationales s'étaient peu préoccupées des particularités de la circulation en ville. En fait, seuls les élus de la ville de Paris se posèrent la question en termes positifs.

Les autres grandes villes, Lyon ou Marseille, n'avaient pas les mêmes problèmes que Paris, ou avaient adopté une position « *autophobe* » qui limitait leur liberté de réflexion.

Paris, centre de l'industrie cycliste puis automobile, devait *a priori* être favorable à ces nouveaux moyens de transport. Le Conseil municipal, depuis longtemps attentif aux problèmes de circulation, commence à se saisir des questions de circulation automobile en 1903 avec les *Rapports* Escudier, Achille et Billard entre 1903 et 1907¹¹⁰⁶. La question des accidents n'y apparaît toutefois que comme l'une parmi d'autres. L'aboutissement de ces réflexions sera

-
- le représentant du Touring-Club propose que le panneau comporte les deux types de messages, un idéogramme plus un texte.

¹¹⁰⁴ *Revue du Touring-Club de France*, 1909, page 441.

¹¹⁰⁵ François Caron, *op. cit.*, tome 2, page 101.

¹¹⁰⁶ Paul Escudier, *Rapport sur la circulation des véhicules automobiles dans la Ville de Paris et les communes du ressort*, BMO Rapp. Doc., n°142, 1903. – Louis Achille, *Rapport sur la circulation parisienne*, BMO Rapp. Doc., rapport n°111, 14 décembre 1904 et *Rapport complémentaire* discuté les 8 et 18 avril 1905. – Eugène Billard, deux *Rapports* n°75 en 1904 et n°66 en 1907. Tous ces *Rapports* portent sur « *la circulation des automobiles* », sauf le n°75 de 1904 de Billard qui vise à « *l'apposition, à l'intersection des rues de moindre importance de plaques indiquant par leur couleur l'obligation pour les cochers de ralentissement* ».

l'œuvre d'Émile Massard¹¹⁰⁷ (voir l'Annexe B, *Illustrations 125-126*).

Paris était soumis à un régime d'exception attribuant l'exécutif à deux fonctionnaires d'État (et à leurs services), le préfet de Police pour les questions de police et de réglementation de la circulation, et le préfet de la Seine pour les travaux de la voirie et l'urbanisme. Or, nous le verrons, l'amélioration de la circulation et de sa sécurité relevaient autant, sinon plus, d'aménagements de voirie que de réglementation et de répression des infractions.

Par ailleurs, la majorité politique municipale parisienne¹¹⁰⁸ était entrée en opposition à la majorité nationale à partir de 1900, ce qui ne facilitait pas la communication entre le Conseil élu et les services préfectoraux soumis à l'État.

Longtemps réticente à la création d'un métro, Paris l'avait enfin entreprise en 1898, et sa réalisation extrêmement rapide¹¹⁰⁹ tripla presque les transports de voyageurs entre 1900 et 1914. Cela déchargea peu la circulation, mais cela diminua le trafic de piétons sur les trottoirs encombrés de la capitale, ce qui limita les problèmes et les récriminations des usagers¹¹¹⁰.

« [En 1909] *Les fiacres, les taxis-autos, les autobus, les tramways, les omnibus ont transporté environ 250 millions de voyageurs [contre 254 pour le Métropolitain...] En 1900 le "Métro", pour ses débuts, transportait 16 millions de voyageurs.*¹¹¹¹ »

Tous ces éléments limitaient évidemment la liberté de débat sur les nécessaires évolutions de l'usage et la gestion de la voie publique parisienne. Aussi n'est-il pas étonnant que les innovations aient été lentes, timides et tardives à Paris¹¹¹².

Deux hommes vont incarner l'administration de la rue à Paris avant 1914, le préfet Louis Lépine et le conseiller de Paris Émile Massard.

Louis Lépine¹¹¹³ était déjà un vieux routier de la préfecture de police – il en était le

¹¹⁰⁷ Émile Massard, *Rapport au nom de la deuxième commission sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris*, n° 17, 30 mai 1910, 274 pages. Et *Rapport au nom de la deuxième commission sur un projet de code de la circulation urbaine*, n°41, 2 juillet 1910. in *BMO 1910*. On appellera le premier : *Rapport Massard*.

¹¹⁰⁸ Yvan Combeau, *Paris et les élections municipales sous la Troisième République. La scène capitale dans la vie politique française*, Paris, L'Harmattan, 457 pages, 1998. Voir aussi ses nombreux autres ouvrages et articles. Une coalition de gauche revenue au pouvoir aux élections de 1904 et 1908 éclate au profit de la droite en 1909.

¹¹⁰⁹ Plus de 70 km sont ouverts de 1900 à 1913. Soient les lignes suivantes, avec les dates d'ouverture : Réseau de la Compagnie du Métro de Paris : 1, Porte de Vincennes-Porte Maillot, 1900 ; 2, Nation-Dauphine, 1900-1903 ; 3, Gambetta-Porte de Champerret, 1904-1911 ; 4, Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans, 1908-1910 ; 5, Gare du Nord-Place d'Italie, 1906-1907 ; 6, Étoile-Nation, 1900-1909 ; 7 et 7bis, Porte de la Villette-Opéra et Pré Saint Gervais-Louis Blanc, 1910-1911. Lignes du Réseau Nord-Sud : 12, Porte de Versailles-Jules Joffrin, 1911-1912 ; 13, Saint Lazare-Porte de Saint Ouen et La Fourche-Porte de Clichy, 1911-1912.

¹¹¹⁰ On ne compte pas les charges contre les « omnibus podagres » dans les revues d'avant 1900.

¹¹¹¹ Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale, op. cit.*, citations et données page 23.

Trafics du Métro en millions de voyageurs par an. La valeur pour 1913 est une estimation.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1913
16	48	62	100	118	149	165	195	230	254	350 à 400

Le trafic des transports en commun de surface a peu varié de 1900 à 1914, car leurs moyens sont restés constants.

¹¹¹² Nous tenons à cette appréciation, basée sur une comparaison avec les grandes capitales étrangères.

¹¹¹³ Louis Jean Baptiste Lépine (1846-1933), fait des études de droit et s'inscrit au barreau de Lyon entre 1873 et 1877, avant d'intégrer la Préfecture. Il exerce les fonctions de sous-préfet de Lapalisse, Montbrison, Langres et Fontainebleau, puis de préfet de l'Indre en 1885. Il est nommé secrétaire général de la Préfecture de police à Paris, le 26 novembre 1886. Entre 1890 et 1893, il est préfet de la Loire, puis de Seine-et-Oise. Il est nommé préfet de police le 11 juillet 1893. Il est gouverneur général de l'Algérie de septembre 1897 à août 1898, puis

secrétaire général de 1886 à 1890 – quand il devint préfet de police le 11 juillet 1893. Il en partit le 14 octobre 1897 pour y revenir du 23 juin 1899 au 29 mars 1913. Une forte croissance de la circulation hippomobile, cycliste et automobile, caractérise toute cette période, et la préfecture de police dut y faire face quoi qu'en ait pensé son responsable.

Sa longévité record à Paris fut-elle un avantage face aux émergences successives des nouveaux problèmes posés par la bicyclette et l'automobile ? Il est difficile d'en juger, mais il est permis de penser qu'elle fut plutôt une cause de sclérose.

Le hasard fit qu'il signa l'*Ordonnance* du 14 août 1893, mais n'en fut pas l'auteur, car elle avait été approuvée par le ministre le 9 mai 1893, donc avant sa nomination. De même, il était absent lors de l'élaboration du *Décret* du 10 mars 1899 et n'eut pas à donner son avis.

Dans les faits, Lépine se comporta en « autophobe » même s'il adopta très tôt l'automobile pour son usage personnel. Il ne dédaignait d'ailleurs pas de pratiquer l'excès de vitesse au mépris de ses propres réglementations, ce qui lui valut quelques brocards¹¹¹⁴.

Les revues automobiles ne se privèrent pas de critiquer son action, mais généralement à mots couverts. Cette retenue s'explique sans doute par la popularité de Lépine, liée à son sens aigu de sa propre mise en scène¹¹¹⁵. Il fut certainement un facteur d'immobilisme, comme Massard se permit de le dire après son départ en 1913.

Lorsqu'il était secrétaire général dans les années 1886-1890, la bicyclette commençait juste sa phase de grande expansion.

Ses principaux règlements sont très contraignants vis-à-vis de l'automobile, notamment sur la question des vitesses, des fumées et odeurs, des restrictions de circulation (interdiction d'emprunter l'avenue des Acacias au Bois de Boulogne), etc.

L'épisode fameux de « *la guerre aux chauffeurs* » de 1900, et le nombre très élevé de 1,6 contravention par automobile et par an pour les années 1905-1909, que nous avons analysé ci-dessus, montre bien le caractère très répressif de son action.

Cette répression s'étendait d'ailleurs aux cochers, qui protestèrent de nombreuses fois et allèrent jusqu'à faire porter leurs récriminations devant le Parlement en 1902 et 1903¹¹¹⁶.

L'arbitraire de la police parisienne, que nous avons vu à l'œuvre envers les cyclistes sous

revient à Paris et retrouve la préfecture de police le 23 juin 1899. Il y terminera sa carrière en mars 1913.

Voir Jean-Marc Berlière, *Le Préfet Lépine. Vers la naissance de la police moderne*, Denoël, 279 pages, 1993.

¹¹¹⁴ *La France automobile*, 1900, page 262, cite *Le Figaro* du 27 avril 1900 « à propos de la grève des blanchisseurs » : « Tandis que M. Lépine, venu en automobile [...] parcourait les rues de Boulogne à un train d'enfer – sans souci d'une contravention à l'abri de laquelle le mettait sa qualité de préfet de police [...] »

Lépine inaugure ici la glorieuse liste des fonctionnaires, élus et ministres surpris par les revues automobiles à ne pas respecter le *Code*, par exemple en allant inaugurer le premier « radar automatique » en 2003.

¹¹¹⁵ Lépine écrira dans *Mes souvenirs*, Payot, 275 pages, 1929 : « Un préfet de police qu'on ne voit pas, dont on ne connaît pas la physionomie par les caricatures des journaux, qu'on n'a pas coudoyé dans les rues, avec lequel on n'a pas échangé quelques propos, ce préfet-là peut avoir toutes les qualités du monde ; pour le Parisien, il lui en manquera toujours une : ce n'est pas son homme. »

¹¹¹⁶ Diverses propositions de loi furent déposées par des groupes de députés de la Seine ; elles faisaient expressément référence aux cochers parisiens, malgré leur portée générale. Par exemple : *Proposition de loi tendant à supprimer, en faveur des cochers de place et de remise, la peine d'emprisonnement en matière de contravention de police*, présenté par MM. Pugliesi-Conti et 19 autres députés, séance du 26 juin 1903, in *Documents parlementaires, Chambre*, 1903, Annexe n° 1092, pages 968-969 ; et *Proposition de loi tendant à assurer la diminution des frais de justice devant les tribunaux de simple police en faveur des cochers de place et de remise*, séance du 19 mai 1902, in *Documents parlementaires, Chambre*, 1902, Annexe n°912.

l'Empire et sous ses successeurs républicains, se poursuivait donc sans état d'âme¹¹¹⁷.

Lépine est crédité d'innovations dans le domaine de la police de la circulation, qui sont finalement pauvres et peu nombreuses : le bâton blanc (importé d'Angleterre) en 1896, le sifflet en 1900, la création des agents cyclistes dans les commissariats de quartier, une augmentation très modeste des effectifs de la brigade de la circulation (dite « *brigade des voitures* », qui existait depuis 1871), dont l'insigne était, depuis 1900, un char antique¹¹¹⁸, la mise en sens giratoire¹¹¹⁹ de la place de l'Étoile, à l'essai en 1907 et officialisée par ordonnance du 10 janvier 1908, mais qui ne fut suivie de la réalisation d'autres giratoires qu'en 1910 (places des Ternes, de la Concorde et de l'Opéra), quelques rares mises en sens unique...

Il créa en 1903 « *l'inspection divisionnaire de la circulation*¹¹²⁰ » confiée à Joltrain qui restera en poste jusqu'en 1921¹¹²¹. Enfin, il permit quelques autres expériences qui préfigurent l'avènement des techniques de contrôle de la circulation dans les années 1920-1930.

Le conseiller de Paris Émile Massard¹¹²² est autrement intéressant que Lépine (pour notre propos), quoique moins célèbre. On peut le créditer de « *la définition des problèmes de la ville moderne*¹¹²³ » en matière de circulation.

Conseiller récemment élu (1904), mais ayant dépassé la cinquantaine, il désirait se trouver un domaine de compétence technique à ajouter à son implantation territoriale. « *Amoureux passionné de l'ordre*¹¹²⁴ », sans doute est-il intéressé par les problèmes de police (il sera

¹¹¹⁷ Mathieu Flonneau, *Thèse, op. cit.*, met par exemple en évidence la persistance des « *coupe-file* », autre invention du Second Empire.

¹¹¹⁸ Ils étaient de 135 en 1881, 245 en 1901 (et 680 en 1914 après Lépine), selon M. Flonneau, *Thèse, op. cit.*, page 97. Massard indique un effectif de 243 en 1910, ce qui suggère une stagnation des effectifs sous Lépine.

L'insigne brodé sur la pèlerine et les manches des agents de la brigade des voitures ne témoignait certes pas d'un modernisme échevelé : « *Pourquoi un char antique ? [...] Il y a bien loin des quadriges du Colisée aux teufs-teufs du boulevard Montmartre* », s'interrogeait ironiquement *L'Écho de Paris* le 19 mars 1900.

¹¹¹⁹ Massard parle de « *carrefour à giration* ». En fait, il ne s'agissait pas de « créer un giratoire à la place d'un carrefour ordinaire » comme à la fin du XX^{ème} siècle, mais d'obliger les voitures à aller toutes dans le même sens, c'est à dire à faire éventuellement plus de 180°, alors qu'auparavant certaines d'entre elles pouvaient couper au plus court, causant d'indescriptibles chaos.

¹¹²⁰ *Ordonnance* du 7 octobre 1907. Sa première mission fut de mettre de l'ordre dans les ouvertures de chantier.

¹¹²¹ C'est du moins à cette date qu'il quitta la Commission centrale des automobiles.

¹¹²² Émile Massard (1856-1932) commença une carrière de journaliste d'extrême gauche au journal *L'Égalité*, fut l'un des organisateurs du Congrès international ouvrier de 1878, et le président du Congrès socialiste du centre en 1880. Puis, il passa à l'extrême droite patriotique avec le boulangisme et dirigea des publications comme *La Patrie* ou *L'Écho de l'Armée* et fut une des fondateurs du Syndicat de la presse militaire.

Il fut élu au Conseil municipal en 1904 au siège de Pugliesi-Conti, dans le conservateur quartier de La Plaine Monceau, 17^{ème} arrondissement, lieu de résidence riche dans sa partie sud et un des centres de l'industrie automobile dans sa partie nord, et y fut réélu jusqu'à sa mort.

Il fut le rapporteur du budget de la préfecture de police, puis de la 2^{ème} Commission (Administration générale, Police, Sapeurs-pompiers, Domaine). Devenu rapidement le spécialiste des questions de circulation au Conseil de Paris, il le restera jusqu'à sa mort en 1932. Appartenant à la majorité parisienne, il occupera des postes de vice-président du Conseil municipal et du Conseil général de la Seine.

À son activité édilitaire, avec ses nombreux rapports sur la circulation et sur le budget de la préfecture de police, il ajouta l'écriture de romans, et les polémiques et duels (17) de tout journaliste de l'époque.

¹¹²³ Selon le mot de Mathieu Flonneau, qui a mis en évidence l'importance de Massard : *La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile. Le rapport Massard de 1910 et la définition des problèmes de la ville moderne*. In *Polices et "policing" de la route*, in *Les Cahiers de la sécurité* n°58, 3^{ème} trimestre 2005, La Documentation française, pages 159-172.

Cet article contient des éléments de biographie de Massard, un résumé de ses actions et une liste de ses principaux rapports au Conseil de Paris. Voir aussi Mathieu Flonneau, *Thèse, op. cit.*

¹¹²⁴ Selon la formule du préfet Chiappe, dans une brochure d'hommage éditée en 1930 pour ses 25 années de

rapporteur du budget de la préfecture de police) et se sent-il l'héritier spirituel du député (et ex-conseiller) Pugliesi-Conti, leader des politiciens parisiens pro-automobiles, dont il occupe le siège. Il a pourtant quelques concurrents ayant présenté des rapports sur la circulation automobile, et surtout le puissant président de la 3^{ème} Commission, Adolphe Chérioux¹¹²⁵, grand expert ès travaux de voirie.

Le *Rapport Massard* de 1910 doit tout à la volonté personnelle de son auteur. Simple membre de la 2^{ème} Commission¹¹²⁶, il se saisit donc d'un sujet médiatique, les encombrements de la rue de la Paix. Mais, il étend d'emblée son sujet aux travaux de voirie, domaine de la 3^{ème} Commission¹¹²⁷, et élargit l'éventail de ses interlocuteurs :

« À la suite des essais faits rue de la Paix pour améliorer la circulation, vous avez invité votre 2^{ème} Commission à vous présenter une étude complète sur la question. J'ai pensé que l'analyse des discussions qui se sont produites, soit au sein du Conseil, soit au sein de la Commission de circulation, jointes à quelques observations personnelles, seraient insuffisantes pour résoudre le grand problème que nous abordons.

Je me suis adressé alors aux techniciens, à tous les entrepreneurs de transport, patrons ou conducteurs, à tous les constructeurs, à tous les publicistes ayant une compétence spéciale, et je leur ai demandé de bien vouloir me communiquer leur avis.

C'est leur opinion que j'expose ici.¹¹²⁸ »

Il entreprend ainsi un travail de grande envergure, sur cette « question toute nouvelle¹¹²⁹ ».

mandat, citée par M. Flonneau.

¹¹²⁵ Adolphe Chérioux, conseiller radical-socialiste du 15^{ème} arrondissement, est le président inamovible de 1900 aux années 1930 de la 3^{ème} Commission chargée de la Voirie, et le président du Conseil municipal en 1908. Ce sera aussi le représentant des élus locaux aux Congrès internationaux de la route. Sur Chérioux, voir Mathieu Flonneau, *Urbanisme et voirie dans le XVIII^e arrondissement*, mémoire de maîtrise, *op. cit.*

Massard s'était brièvement essayé à l'urbanisme : *Proposition relative aux aspects de Paris et à l'observation des lois, règlements et servitudes concernant le style et la hauteur des maisons*, n°7, 1909 ; et *Note complémentaire à l'appui de la Proposition n°7*, n°37, 1909.

¹¹²⁶ La 2^{ème} Commission « Administration générale, Police, Sapeurs-pompiers, Domaine » compte un président, Armand Grébeuval, deux vice-présidents dont L. Achille, un secrétaire et huit simples membres, dont Massard.

¹¹²⁷ Massard ne se privera pas de proposer des aménagements de voirie, et même de réfléchir à des travaux plus importants, passages souterrains pour automobiles ou pour piétons, bien qu'il s'en défende sans vergogne :

« Il va sans dire que nous ne nous sommes occupés que de la circulation proprement dite, et des embarras qui résultent de la circulation elle-même. Nous n'avons pas à étudier les transformations que l'on pourrait faire subir à nos rues, avenues et boulevards, en vue d'une circulation rationnelle, et à présenter un plan de travaux nouveaux. Cette tâche incombe à une autre Commission. » Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale*, n°17, 30 mai 1910, *op. cit.* Citation page 5.

¹¹²⁸ *Ibidem*, citations pages 105 et 106. La rue de la Paix, siège des grands bijoutiers et de grands hôtels, était encombrée par « des stationnements de voitures appartenant à la riche clientèle qui fréquente dans cette rue ». Ses encombrements avaient « fait beaucoup de bruit parce qu'on a essayé de les réduire à l'aide de moyens plus ou moins originaux » : mise en place de gardes municipaux à cheval durant toute la journée (dont les chevaux, immobiles, attrapèrent des pneumonies !), puis pose au milieu de la chaussée de bornes supportant des chaînes ou des cordes, dispositif jugé hideux dans ce site prestigieux.

¹¹²⁹ *Ibidem*, page 6. Il y a en effet très peu d'études à l'époque. Les principaux auteurs sont les suivants.

L'urbaniste Eugène Hénard a publié par fascicules depuis 1902 ses *Études sur les transformations de Paris* ; la circulation est traitée dans les Fascicule VI : *La circulation dans les villes modernes. L'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris*, Paris, mars 1905 ; Fascicule VII : *Les voitures et les passants, carrefours libres et carrefours à giration*. Voir Hénard *Études sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, présentation de Jean-Louis Cohen, Paris, L'Équerre, 1982, 355 pages.

Le philanthrope américain William Phelps Eno vint à Paris présenter ses idées exprimées dans *Street Traffic Regulation. General Traffic Regulations*, New York, The Rider and Driver publishing, 1909, 63 pages. Il publiera plus tard en français, *Le problème de la circulation*. "Système Eno", Paris, Gallais, 1912, 96 pages.

Il est possible que la mise en place de la Commission chargée d'établir le Projet de *Code de la route* le 1^{er} juin 1909 ait eu sa part dans la décision de Massard d'entreprendre ce travail¹¹³⁰.

Ce gros rapport de 274 pages, largement illustré de photos, diagrammes et plans, est un document capital sur la naissance de la science de la circulation en France. Massard se targue d'avoir envisagé « *toutes les mesures sans exception* ». Comme le constate Mathieu Flonneau :

« *malgré son caractère autoproclamé, cette exhaustivité reste difficile à prendre en défaut, y compris pour un expert actuel*¹¹³¹ ».

Nous analyserons globalement ce *Rapport*, car la plupart des problèmes examinés par Massard concernent à la fois la prévention ou le traitement des encombrements de circulation, et la prévention des accidents. On trouvera en *Annexe A 7 le Sommaire du Rapport*, où la part consacrée à chaque question donne une idée de son importance dans l'esprit de Massard et des experts consultés.

La 1^{ère} partie « *État de la circulation* » présente d'abord un historique de « *l'engorgement de Paris* » et des modifications administratives récentes. Puis, on trouve diverses statistiques sur les transports en commun (dont le Métro), les parcs de véhicules, les débits sur la voirie, les contraventions. Celles-ci ont l'avantage d'avoir été compilées dans un même esprit, ce qui leur assure une certaine homogénéité ; nous en avons fait largement usage.

La 2^{ème} partie « *Troubles de la circulation – Les causes* » fait état de l'augmentation des trafics, des accidents, de la « *maraude* » (les fiacres roulent au pas à la recherche du client), des stationnements (des fiacres, trams et omnibus), et de l'indiscipline (et de l'ignorance des règlements) des cochers de voitures publiques et encore plus des charretiers.

La 3^{ème} partie « *Troubles de la circulation – Les remèdes* » étudie un peu en vrac diverses questions : comment faire serrer à droite, les véhicules de transport de marchandises, l'aménagement des carrefours, la rue de la Paix (objet initial du *Rapport*), les sens uniques, la « *nécessité des signaux* », l'organisation d'une police spécialisée, « *le siège à gauche* », les pans coupés, l'augmentation de la vitesse moyenne, et des « *Questions et solutions diverses* ». Ce dernier chapitre compile 33 questions allant de la priorité aux croisements à l'organisation des files d'attente à la sortie des théâtres, en passant par la manœuvre du bâton blanc et du sifflet, les signaux avertisseurs, la position des aires de stationnement, etc. Il contient de nombreuses critiques sur l'inapplication (ou la mauvaise application) des règlements par la police et se termine par le vœu de voir refondre lesdits règlements en un « *Code de la rue* ».

Une 4^{ème} partie traite spécifiquement de la « *Circulation des piétons* », sous l'angle de leur comportement, de la lutte contre l'encombrement des trottoirs qui les oblige à descendre sur la chaussée et de la création de dispositifs de protection comme les refuges, l'aménagement des stations de tramway et le réaménagements de grandes places, dont une vingtaine de projets sont présentés. Au passage, Massard stigmatise l'incohérence entre les projets respectifs de la préfecture de police, du service de la voirie et du service des transports en commun.

Une 5^{ème} partie est consacrée à une synthèse des réponses des organismes et experts consultés (occupant un quart du *Rapport*), qui offre un passionnant panorama d'opinions.

¹¹³⁰ Journaliste bien renseigné, Massard pouvait avoir eu vent de la création de la Commission avant juin 1909.

¹¹³¹ *La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile*. In *Les Cahiers de la sécurité* n°58, *op. cit.*

Pour classer ces éléments, on peut dire que Massard dégage dix groupes de mesures :

- l'application effective des règlements : la *maraude* est interdite mais tolérée ; on roule en convois ; on ne tient pas sa droite (surtout les charretiers), or, pour Massard, « *Serrer à droite, tout est là !* » ; la répression devrait se développer et être mieux adaptée aux objectifs ;
- des restrictions de circulation des voitures de transport de marchandises ;
- l'instauration d'une règle de priorité, que Massard qualifie de « *projet capital* » ;
- l'éducation et l'amélioration des comportements des cochers de voitures publiques, avec la suppression de la maraude et des arrêts en pleine voie pour charger ou décharger le client, et l'arrêt de la pratique des fiacres de « *rouler de front* » ;
- « *l'éducation des piétons* », qui doivent rester sur le trottoir, ne plus héler les fiacres au milieu de la chaussée, etc. ;
- des giratoires, des refuges et des aménagements des carrefours et des stations de fiacres, tramways, etc., pour faciliter la circulation d'une part, et améliorer la sécurité d'autre part, notamment en faveur des piétons, ainsi que le dégagement des trottoirs de ce qui les encombre ; la visibilité aux carrefours devrait être améliorée par des pans coupés et l'interdiction de stationner dans et près du carrefour ;
- supprimer le bombements des chaussées, les rendre moins glissantes et en améliorer les revêtements ;
- l'augmentation des effectifs de police consacrés à la circulation, une meilleure organisation, et une meilleure formation des personnels ;
- la « *nécessité des signaux* » pour améliorer le « rendement » des agents préposés à la surveillance des carrefours ;
- l'adaptation des automobiles à la ville : « *le siège à gauche* » dont il est fervent partisan, un rayon de giration plus court (comme à Londres), interdiction de tourner en utilisant la marche arrière, prévenir pour tourner (Massard envisage les « *signaux mécaniques de changement de direction* »), le « *signal de freinage* » (nos *feux Stop*)¹¹³², une position plus visible des lanternes et des feux arrière, diminuer les fumées et le bruit, agrandir la lunette arrière pour assurer la visibilité, etc.

Cette liste met en évidence l'exhaustivité des mesures envisagées par Massard, l'intrication des préoccupations d'amélioration de la circulation et de celles de la sécurité, l'intérêt porté aux mesures d'exploitation (efficacité de la police et projets de signaux), à l'éducation de tous les usagers, cochers, charretiers, piétons et automobilistes¹¹³³ et à la répression.

Dans un deuxième temps, Massard propose un « *Code de la rue* ». Il fera un projet très détaillé qu'il fera voter par la « Commission de circulation » de la 2^{ème} Commission¹¹³⁴.

Ce *Projet de Code de la rue* parisien est en fait très proche du *Projet de Code de la route*

¹¹³² *Rapport Massard*, page 155. Il indique que Charron et les Association de « chauffeurs professionnels » sont partisans des indicateurs de changement de direction et de freinage.

¹¹³³ Relevons le faible intérêt porté par Massard aux cyclistes. Pourquoi ?

¹¹³⁴ *Rapport au nom de la 2^{ème} commission sur un projet de code de la circulation urbaine*, n°41, 2 juillet 1910, 53 pages, in *BMO 1910*. Ce rapport est composé d'abord d'une liste des 12 principaux articles, chacun suivi des avis des personnes consultées : 1 Tenir sa droite ; 2 Doublements ; 3 Dépassements des tramways ; 4 Croisements (Priorité aux carrefours) ; 5 Pour tourner ; 6 Arrêts ; 7 Stationnement – Pour aborder le trottoir ; 8 Maraude ; 9 Fardiers, voitures à bras ; 10 Lanternes ; 11 Circulation à sens unique ; 12 Circulation giratoire ; 13 Carrefours (évacuer les) ; 14 Signaux sonores.

Un « *Projet d'ordonnance de M. le Préfet de police discuté et approuvé par la Commission de circulation* » complète ces analyses. Il comporte notamment les longues listes de voies à prescriptions spéciales (sens uniques, voies séparées, interdiction des voitures de marchandises, interdiction de la maraude, etc.).

national de 1912. Il précise seulement quelques rares points spécifiquement urbains :

- il faut non seulement rouler à droite, mais « *serrer à droite en permanence* », c'est à dire n'occuper que la file la plus à droite quand il y en a plusieurs ;
- les tourne-à-gauche doivent se faire en doublant le point central, et les tourne-à-droite en serrant le bord du trottoir ;
- il faut aborder le trottoir par la droite, sauf dans les rues étroites,
- il est interdit aux automobiles de faire demi-tour en utilisant la marche arrière ;

Toutes les autres prescriptions sont identiques à celles du *Projet de Code de la route* national sauf la circulation à gauche, ou les adaptent comme la priorité accordée aux grandes voies (faute de nationales) ou concernent des interdictions spécifiques au réseau parisien.

La définition d'un *Code de la rue* n'est donc pas l'important dans le *Rapport Massard*.

Ce qui est fondamental, c'est son analyse des mauvaises pratiques des cochers, automobilistes et piétons, l'exigence d'une réflexion sur l'organisation et le travail des policiers, et, surtout, ses travaux sur l'adaptation des chaussées et du dessin des rues aux nouveaux besoins de la circulation et de la sécurité des piétons notamment. C'est à ce titre que le *Rapport Massard* est précurseur et mérite l'analyse que nous lui avons consacré.

Le *Projet de Code de la rue* de Massard ne fut pas appliqué par Lépine, ni même discuté.

Aussi, en juin 1913, Massard renouvelle-t-il ses réflexions, après le départ de Lépine :

« *L'opinion publique s'impatiente des lenteurs de la circulation, et le nouveau préfet de police paraît disposé à prendre les mesures nécessaires pour mettre un peu d'ordre dans les rues et avenues de Paris.*¹¹³⁵ »

Il dénonce sans ambages l'inertie des préfets de Paris et de Police dans la réalisation des aménagements de voirie, dans l'évolution des règlements et dans l'organisation des services :

« *L'Administration nous prévient que les travaux de voirie indispensables à la mise en état de la capitale ne seront pas terminés avant quatre ou cinq ans. Allons-nous attendre quatre ou cinq ans pour espérer circuler librement et facilement.* »

« *Cette Ordonnance [en projet] contient d'excellentes prescriptions – presque toutes les prescriptions réclamées en ce moment, – mais elle n'est pas appliquée, et, je reconnais que, avec l'organisation actuelle, elle est difficilement applicable.* »

Le *Rapport* de 1913 contient en *Annexe* pas moins de 44 « *délibérations* » et « *vœux* » du Conseil de Paris postérieurs aux délibérations du Conseil de 1910, que les préfets avaient superbement ignorés, notamment une délibération du Conseil du 25 décembre 1912.

Inutile de préciser que ses idées ne vont pas être mises en pratique immédiatement et que Massard devra poursuivre son œuvre après la guerre qui arrive.

Quant aux grandes villes de province, elles n'en étaient évidemment pas au même degré de réflexion.

¹¹³⁵ *Rapport au nom de la 2^{ème} commission sur des propositions diverses relatives à la circulation urbaine*, n°1, 4 juin 1913, 64 pages, in *BMO 1913*. Citations pages 1, 2 et 5. En fait ce *Rapport* examine point par point l'état d'application de ses propositions de 1910, sur les règlements et leur application et sur les modifications de la voirie, en déplorant le peu d'avancée réalisée sur la plupart des questions. Nous ne le commenterons pas en détail, mais signalons qu'il apporte aussi du nouveau par rapport aux *Rapports* de 1910.

Chapitre 6

LA SOCIÉTÉ ET L'INTRODUCTION DES TRANSPORTS MECANIQUES ROUTIERS.

Le Vélocipède sera "l'omnibus du travailleur".

Richard Lesclide, 1869 ¹¹³⁶

Répandue comme elle l'est déjà, comme suivant toutes probabilités elle le deviendra de plus en plus, l'automobile est un moyen de transport ordinaire...

Félicien Hennequin, 1905 ¹¹³⁷

UNE INTRODUCTION DIFFICILE ?

Pour conclure l'histoire de la première introduction de la bicyclette, des motocycles et de l'automobile, il nous faut revisiter ce que nous avons pu relater dans cette *Première Partie*. La difficulté sera de restituer toute la complexité sociale de cet ensemble de faits.

La vision agonistique de l'arrivée de l'automobile dans la société, basée essentiellement sur la question des accidents, qui prévaut actuellement¹¹³⁸, nous semble, compte tenu de ce que nous avons déjà exposé, mériter un questionnement poussé¹¹³⁹.

Un bon exemple est celui de François Ewald, dans un des premiers travaux modernes (1982) sur le sujet, qui présente dans son Chapitre 1 « *Un équilibre rompu (1900-1914)* » :

« [une] automobile [qui] fait irruption, en quelque sorte par effraction, dans un monde "paisible" qui n'y est absolument pas préparé. Elle trouble des habitudes et des comportements de sécurité qui pouvaient sembler naturels. Elle rompt, et cela est essentiel, un "équilibre social", c'est-à-dire la manière commune d'apprécier et d'attribuer les dangers de la circulation, de définir les règles de prudence communément exigées du "bon père de famille" dans l'usage de la voirie.¹¹⁴⁰ »

¹¹³⁶ In *Almanach de la vélocipédie pour 1869*, *op. cit.*, page 88.

¹¹³⁷ In *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, *op. cit.*, 1905.

¹¹³⁸ Par exemple, Kurt Möser, *op. cit.*, 2002 ; Gijs Mom, *op. cit.*, 2004 ; C. Bertho-Lavenir dans *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, 1999, déjà citée, ou dans *Auto contre piéton : la guerre est déclarée*, in *Histoire*, n°230, mai 1990. Ses thèses sont reprises nommément par divers suiveurs dans le cadre de la contestation moderne de l'automobile cf. *L'automobile controversée, Points de repère*, Jean-Pierre Orfeuill, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris 12, 2006.

Cette vision est récente et n'était pas celle des auteurs les plus anciens ou d'un Bishop, *op. cit.*, en 1971.

¹¹³⁹ Quelques auteurs ont commencé à s'élever contre cette position, comme Christophe Studeny qui a largement décrit les accidents de la circulation hippomobile, dans son chapitre sur « *Le chauffard du XIX^{ème} siècle* » ou Mathieu Flonneau qui a mis en évidence le sentiment dominant très favorable à l'automobile dans le cas de Paris.

¹¹⁴⁰ François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue*. *op. cit.* 1982, pages 13 à 28. Citations page 16.

Et d'ajouter en note :

« Il faut dire que ces règles étaient à peu près équivalentes à “rien”, le développement du chemin de fer ayant vidé les routes de toute circulation. »

Son tableau est contradictoire, à la fois statique et évolutif :

« [...] même si l'usage de l'automobile ne cesse de se développer, il reste le fait de quelques privilégiés¹¹⁴¹ ».

Ewald, estime alors¹¹⁴², en citant le polémiste autophobe Antoine Scheikevitch que :

« [Sa] vision de l'automobile, qui semble témoigner d'une grande hostilité, est la mieux répandue dans l'opinion à l'époque, [...] »

« [et que] le problème des accidents d'automobiles [s'est] posé dans un fort climat de violence et d'hostilité. ¹¹⁴³ »

Cette présentation d'une introduction « violente » peut se résumer dans les points suivants : « monde paisible » antérieur, routes vidées par le chemin de fer, désuétude ou inexistence des règles du roulage antérieures, occultation de l'importance de la circulation hippomobile (croissante !) et de celle des bicyclettes (explosive !), automobile qui « reste le fait de quelques privilégiés » jusqu'en 1914, et grande hostilité de l'opinion envers elle.

Une première exigence sera de se confronter aux perceptions et aux sentiments de l'époque. Un bon guide serait le livre de Eugen Weber, *Fin de siècle*¹¹⁴⁴. Lorsqu'il parle de *Fin de siècle* – maître mot de l'époque –, c'est pour marquer l'inquiétude et les conflits de ce temps, et l'opposer à l'appellation nostalgique de « Belle Époque », rebaptisée telle après l'effondrement du monde dans la Première Guerre Mondiale.

S'il est vrai que l'automobile « fait irruption » par son « prodigieux développement », comme l'a dit Hennequin, le monde où elle s'installe est donc fort loin d'être « paisible » et « en équilibre », comme en témoignent l'Affaire Dreyfus, la Guerre qui arrive et les conflits sociaux qui verront bientôt triompher le marxisme en Russie.

Dans le champ plus restreint des transports, les difficultés de l'introduction de la bicyclette avaient préfiguré celles de l'automobile, mais l'opinion des années 1900 n'est plus hostile envers celle-ci, et témoigne plutôt d'un grand intérêt envers l'automobile.

En fait, les nuisances de l'automobile étaient beaucoup plus vivement ressenties qu'on ne l'imagine. Alors que Ewald ne les mentionne même pas, elles participaient aux difficultés d'insertion de l'automobile au moins autant, sinon plus, que les accidents.

La diversité de la circulation de l'époque est mal reconnue ; son évolution aussi.

Aussi, un article de 1983 présentant une vision analogue : P. Gerbod, *L'irruption automobile en France, 1895-1914*, in *L'Information historique*, Masson, 1983, pages 188-195.

¹¹⁴¹ Ewald, *Ibidem*, page 15.

¹¹⁴² *Ibidem*, page 15, note 3 et page 18. Les deux fois Ewald se réfère à Antoine Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*, éditeur Société protectrice contre les excès de l'automobilisme, Paris, 15 pages, 1907.

¹¹⁴³ Le partage de la vision de Scheikevitch par l'opinion publique est une affirmation erronée. Scheikevitch agit en fait au nom d'une association fondée par Ambroise Colin, dont il est le Secrétaire général. Or, leur grande campagne auprès des Conseils généraux en 1907 se soldera par un désaveu retentissant de la très grande majorité de ceux-ci, qui représentent pourtant la France rurale.

¹¹⁴⁴ Eugen Weber, *Fin de siècle. La France à la fin du XIX^{ème} siècle*, Fayard, 361 pages, 1986. L'automobile y est traitée brièvement dans le chapitre consacré à *La petite reine*. D'autres synthèses plus larges ne marquant pas cet intérêt de Weber pour la locomotion (par exemple Michel Winock, *La Belle Époque, La France de 1900 à 1914*, Perrin, 432 pages, 2002) nous ont semblé moins évocatrices. D'autres livres de Weber nous ont été aussi précieux : *La fin des terroirs*, Fayard, 1983, et *La France des années 30 : tourments et perplexités*, Fayard, 1994.

La stabilité du trafic attelé, avec ses trois millions de chevaux, inchangé jusqu'en 1914 – et presque inchangé au début des années 20 –, constitue un tableau de fond, un décor, qui va de soi au point d'en devenir invisible. Sur celui-ci se détachent les quelques dizaines de milliers de voitures hippomobiles des classes les plus riches, les cycles et les automobiles.

Le trafic cycliste et le trafic automobile – qui évoluent rapidement –, restent pourtant très minoritaires dans le cours très lent de l'évolution de la circulation en général.

Les bicyclettes, dont la diffusion de masse ne commence réellement que juste avant 1890 semblent, elles aussi, faire aujourd'hui partie de ce décor. Pourtant, elles sont passées de 50 000 environ en 1890 à un million en 1900 et trois millions et demi en 1914.

L'automobile de 1921 n'a plus guère à voir avec celle de 1914, et encore moins de 1900. Il ne s'agit pas seulement de technologie ou de nombre, mais d'usages : la voiture « sportive » (*id est* appartenant à un riche « sportsman ») a tôt cédé la place à la voiture particulière « professionnelle » qui commence à se répandre largement après 1905. Le camion, qui ne se généralisera qu'après-guerre, est pourtant déjà bien présent.

Pour éviter de faire un « tableau » statique de l'introduction de l'automobile dans la société, il nous faudra soigneusement dater chaque élément de source et redouter les effets d'aplatissement du souvenir, particulièrement actifs en ce qui concerne notre sujet.

Nos sources, sauf exception, seront tirées de relations très proches des faits eux-mêmes, notamment par l'intermédiaire de la presse, ce qui évite les reconstructions mémorielles¹¹⁴⁵.

Les autres sources, littéraires ou mémorialistes, ont été, par la force des choses, soumises à un remaniement, et le problème général de critique posé par leur utilisation prend une tournure toute particulière en ce qui concerne à la fois notre sujet et l'époque considérée.

À l'éternelle déploration de l'âge d'or ou du bon vieux temps, s'ajoute pour celui qui se souvient durant les années 20 et 30, la nostalgie toute particulière de la prétendue *Belle Époque*.

Le mémorialiste qui écrit durant l'année 1930 a-t-il seulement conscience que le trafic motorisé est environ douze fois plus grand qu'en 1914, et cent fois plus grand qu'en 1901 ?

L'exaspération face aux nuisances de l'automobile, comme la question de la poussière qui ne commencera à être réglée qu'après 1930, et les craintes dues aux accidents automobiles qui ont justement atteint les 2 000 tués en 1930, ont forcément entraîné un remaniement trop important des souvenirs pour qu'on les accepte sans une critique approfondie.

Les auteurs modernes sont trop souvent prisonniers d'anachronismes sociologiques pour deux raisons.

Ils minimisent l'extrême ampleur de l'évolution de « l'automobilisme » à ses débuts, période qui s'étale tout de même sur une génération, soit 30 ans de 1885 à 1914 !

Il y a une tendance à plaquer sur l'époque des préoccupations postérieures. La croissance du nombre des victimes de la route entre 1950 et 1970, face aux résistances à la limitation des vitesses et de l'alcoolémie, a tellement marqué les esprits, qu'on réduit trop souvent la perception sociale de l'automobile avant 1914 à celle de ses accidents et de la vitesse. C'est négliger bien des problématiques de l'époque : les nuisances, les accidents de la circulation traditionnelle, les tensions sociales, la conscience du « progrès » attaché à la locomotion, etc.

Pour cela, nous adopterons une démarche allant des faits aux perceptions sociales et à leur

¹¹⁴⁵ La proximité des faits ne garantit pas totalement leur véracité ni, surtout, la pertinence de leur interprétation.

médiatisation jusqu'aux réponses institutionnelles :

- nous commencerons par l'exposé des faits, avec une critique des sources et de leurs interprétations, portant sur les points suivants :
 - o les « mythes » de « la route vide » et de « la rue vide »,
 - o le précédent des difficultés et des violences de l'introduction de la bicyclette,
 - o l'accident automobile comme « fait divers » journalistique privilégié,
 - o la fuite après l'accident, ses liens avec le fait divers et « l'autophobie »,
 - o le fatalisme envers les accidents de la circulation attelée,
 - o la question des courses, qui divisa le monde automobile,
 - o l'importance réelle des incidents et agressions dirigés contre l'automobile,
 - o l'absence de répression envers les infractions de la circulation attelée,
 - o les nuisances de l'automobile, bruit, poussière, projection de boue et odeurs,
 - o « l'effroi des animaux »,
 - o « l'effroi des humains » et ses dimensions inconscientes,
- nous examinerons les sources autres que les articles de « faits divers » :
 - o les rares « pamphlets » anti-automobiles,
 - o les caricatures littéraires et dessinées pro ou anti-automobiles,
 - o les propositions des juristes sur la question de l'assurance,
- puis, nous adopterons une vision plus sociologique, sous divers angles :
 - o l'évolution du « *sentiment de sécurité* »,
 - o les luttes de classes,
 - o les positions des hygiénistes et des protecteurs des animaux,
 - o la place des femmes dans le cyclisme et l'automobile,
 - o la position de l'Église catholique vis-à-vis du cyclisme et de l'automobile,
 - o l'armée et les nouveaux moyens de locomotion,
 - o l'automobile et le monde politique,
- enfin, nous examinerons les éléments de la « communication » du monde automobile pour en dégager les éléments tels que pouvait les recevoir la société :
 - o sous la forme d'un « imaginaire » bien structuré,
 - o par l'intermédiaire d'une presse spécialisée très « contrôlée »,
 - o par l'action des « militants » et des « passionnés » de l'automobile,
 - o par l'appel à une « confraternité des chauffeurs » plus ou moins imaginaire,
 - o à travers une dimension « internationale » qui se révélera très vivace ;
- nous concluons par un essai de clarification des réponses institutionnelles :
 - o la passivité du ministère des travaux publics et du monde ferroviaire,
 - o la mise en place impossible d'une « réglementation de sécurité » du produit automobile, entre les désirs des acheteurs, les préoccupations des constructeurs et la non-implication des pouvoirs publics,
 - o l'évolution difficile des « réglementations de l'usage » des automobiles, notamment sur les vitesses, et sur le contrôle de ces réglementations,
 - o les actions « municipales », en essayant d'en préciser l'importance réelle,
 - o le problème de « l'éducation » des autres usagers,
 - o l'organisation syndicale du « monde premier de l'automobile »,
 - o l'organisation des « usagers » de la bicyclette et de l'automobile.

Le pointillisme apparent de cette liste, qui semble excessif de prime abord, nous a paru absolument nécessaire pour tenter de rendre compte d'une complexité fort mal reconnue.

I Violences et accidents ? Faits et mythes..

L'examen critique des faits ne peut-il nous conduire à substituer, à la formule du magistrat : "est-il vrai que" – celle de l'historien : "comment s'expliquer que ?"

Lucien Febvre¹¹⁴⁶

I-1 LES MYTHES DE LA ROUTE VIDE ET DE LA RUE LIVREE AUX PIETONS.

Une des représentations les plus courantes des débuts de l'automobile est qu'elle « *fait irruption* » sur des « *routes vides* » livrées à leurs riverains et à leurs animaux, et dans des rues où règnent les piétons et les jeux des enfants.

Qu'en était-il en réalité ?

La route vidée par le chemin de fer.

La route vide – ou plutôt, vidée par le chemin de fer – constitue un dogme à la fin du siècle. Illustré par de nombreuses caricatures¹¹⁴⁷, il est devenu une banalité journalistique. Voici un échantillon typique de la presse provinciale, à Orléans en 1908¹¹⁴⁸ :

« Moins fréquentées, les voies étaient devenues le domaine paisible des riverains et des piétons. Bêtes et gens étaient là comme chez eux, rarement dérangés par quelque inoffensif véhicule à traction animale ou quelque bicyclette de la ville voisine. »

Mais, le mythe venait de loin, comme l'exprime Pierre Giffard dans *La fin du cheval* :

« Cent mille chevaux, peut-être, reçurent leur congé au cours de la première année des chemins de fer en France. Combien, depuis lors, furent vendus comme inutiles par leurs propriétaires, que la voie ferrée mettait à même d'effectuer les allées et venues nécessaires à leur commerce sans plus avoir jamais à se soucier d'un cheval, d'une voiture, de la nourriture de l'animal, de l'entretien du véhicule !

Il faut lire les plaisanteries des contemporains dans les journaux satiriques, il faut parcourir la collection des hebdomadaires illustrés pour y voir que l'humanité crut alors avoir partie gagnée contre le cheval. On voyait déjà les chemins de fer supprimant à l'infini les routes et tout ce qui avait pour habitude de trotter et de rouler dessus. Le

¹¹⁴⁶ Lucien Febvre, *Le problème de l'incroyance au XVI^e siècle*, in *Note liminaire : Le problème et la méthode*.

¹¹⁴⁷ Voir deux caricatures typiques sur le déclin dû au chemin de fer en *Annexe B, Illustrations 36 et 36 bis*.

¹¹⁴⁸ *Le Républicain orléanais*, 28 avril 1908. On a vu que l'argument est utilisé dans le débat sur la suppression des routes nationales vers 1890. Mais il était aussi passé dans le discours banal. On pourrait multiplier les citations de ce type.

Charivari, par le crayon impayable de Cham, nous offre là-dessus d'inépuisables trésors de drôleries. [voir l'Annexe B, Illustrations 36 et 36 bis]

Il y avait du vrai au fond de cette espérance secrète. À la suite du triomphe des chemins de fer, nos routes devinrent désertes, nos belles routes faites en vue d'une circulation intense ne virent plus de circulation. [...]

Les grandes artères de la France périclitèrent donc [...]. La sécurité diminua. On voyagea moins sur les routes, entre 1850 et 1890 qu'on n'y voyageait en 1819 et sous Louis-Philippe.¹¹⁴⁹ »

Giffard enchaîne sur ses propres rêves d'adolescent autour des voitures à vapeur :

« Je parle avec sincérité de ces espoirs parce que je les ai conçus et longtemps nourris à l'âge de l'adolescence. Je me demandais, avec mes camarades, mes amis, pourquoi les voitures ne marcheraient pas toutes seules. [...]

Pendant que nous nous bornions à discourir sur ces matières dont nous ignorions l'A. B. C. [...] de courageux chercheurs piochaient la question – sans succès, il faut bien l'avouer. Cela se passait vers 1866. »

Le lien très direct que Giffard établit – et développe longuement – entre le thème de la route vide et les espoirs nés autour des locomotives routières (1866 est une date significative) est très intéressant. La connexion entre l'automobile naissante et « la route vide » n'est pas un argument de circonstance, mais venait donc bien de beaucoup plus loin.

On comprend qu'il eût été difficile, voire impossible, de le remettre en question dans les années 1890 et 1900, tant il correspondait à des rêves anciens, tant il avait été intériorisé.

On comprend aussi que le mythe de « la route qui appartenait aux véhicules avant la disparition des diligences » – et qui doit donc revenir aux automobiles – paraissait utile aux pionniers de l'automobile qui le propagèrent à l'envi¹¹⁵⁰.

Une hypothèse complémentaire serait que le monde premier de l'automobile avait vite pris conscience de l'inadaptation foncière des routes aux nouveaux moyens de transport mécaniques. Il avait aussi l'expérience de l'immobilisme des gestionnaires de la voirie. Les besoins du cyclisme en infrastructures adaptées, reconnus dès 1869, nous l'avons vu, étaient toujours insatisfaits trente ans après, au point que le Touring-Club avait dû se lancer dans un évergétisme d'envergure pour réaliser un minimum d'aménagements. Appeler à « la renaissance des routes », comme Giffard, grand-prêtre du cyclisme, dès 1894, ne pouvait se faire qu'en postulant leur « décadence ».

Mais, l'argument était à double tranchant. Pour le rural, affirmer que la route avait été vide justifiait son appropriation par les riverains, que l'État avait pourtant toujours combattue.

Pourtant, la réalité était tout autre, nous l'avons vu : les réseaux routiers s'étaient développés et étaient parcourus par une circulation attelée croissante.

¹¹⁴⁹ In *La fin du cheval*, op. cit., pages 139 à 141. Trois vignettes « rurales » de Robida illustrent ces pages : « La charrette du cultivateur », « La laitière à pétrole » (avec son âne bâti suivant la voiture), « Le labourage automobile ».

On notera les exagérations « historiques » de Giffard. Son insistance sur le seul « voyage » montre que les autres usages de la route étaient comme invisibles.

¹¹⁵⁰ De Dion dans son *Rapport à la sous-commission technique*, op. cit., 1904, citant F.-M. Richard, page 5 :

« La route n'était envahie par les animaux de basse-cour et ne servait de lieu de récréation aux enfants que depuis la disparition des diligences, car, à cette époque, les conducteurs n'étaient pas rendus responsables des accidents. On avait le bon sens d'admettre que la route appartenait aux véhicules et on avait raison ! »

La rue vide.

Le thème de « *la rue vide* » n'est pas attesté dans les textes contemporains, contrairement à celui de « *la route vide* ». On pourrait même le tenir pour apocryphe.

En effet, les références historiques fournies à son appui sont presque toutes décalées dans le temps : romanciers reconstruisant le passé, ou mémorialistes qui rapportent des ouï-dire au lieu de leurs propres souvenirs d'adultes¹¹⁵¹, ou parfois même affirment témoigner d'un temps où ils n'étaient pas en âge d'avoir de tels souvenirs¹¹⁵².

Repris sans critique par des urbanistes et des sociologues de la mobilité, ce thème a acquis une apparence factice de solidité. Un bon exemple de l'utilisation de ce thème par des historiens de l'automobile est fourni par *L'automobile, cette folie !* avec une photographie de la place Notre-Dame à Paris, presque vide (*Annexe B, Illustration 127*), avec pour légende :

« Avant l'avènement de l'automobile, les piétons pouvaient circuler sans danger – même à Paris, comme le prouve cette paisible photo de Notre-Dame, où ne circule qu'une seule "voiture sans chevaux".¹¹⁵³ »

À cette vision paisible, il est facile d'opposer les nombreuses images de chaos circulatoire sur les boulevards et les descriptions de trottoirs encombrés¹¹⁵⁴.

En effet, les historiens de la rue et de la circulation urbaine au XIX^{ème} siècle mettent tous en évidence que la vie du piéton y est sans cesse en danger. La généralisation du trottoir, apparu au XVIII^{ème} siècle, la lutte contre les empiètements des étals et des cavaliers, puis des terrasses de café et des édicules publics, les réglementations répétées de la préfecture de police au XIX^{ème} siècle, sont là pour témoigner que le piéton est depuis longtemps soumis à des règles¹¹⁵⁵.

Christophe Studeny, pour ne citer que lui, montre dans les premières lignes de son chapitre *Le chauffard du XIXe siècle*, le roi Louis-Philippe qui a « *la manie de marcher en bourgeois* » manquant de se faire écraser par un cabriolet dont le cheval a pris le mors aux dents le 17 février 1832¹¹⁵⁶. Parmi les très nombreux autres exemples qu'il présente, citons encore les

¹¹⁵¹ Par exemple dans Studeny, *op. cit.*, page 277. Auteurs cités : Jules Romains décrivant, dans un roman de 1932, des flâneries et des jeux d'enfants en 1908 « *Louis Bastide pouvait faire un voyage d'une heure derrière son cerceau* », ou Gide et Léautaud « *dont les pères lisent leur journal en traversant le boulevard* ». Ce qui intrigue est que Romains, Gide et Léautaud, nés respectivement en 1885, 1869 et 1872, et donc plus qu'adultes en 1905, ne disent pas « *Je* » faisais ceci ou cela. Pourtant Gide et Léautaud n'ont guère fait que parler d'eux-mêmes !

¹¹⁵² Comme Albert Simonin disant dans ses mémoires : « *La Chapelle de mes premières années était encore un village et, à l'instar des bourgades de province, le passage d'une automobile dans ses rues y déclenchait une intense émotion, proche de la panique.* », in *Confessions d'un enfant de La Chapelle*, Paris, Gallimard, 1977. Il est douteux que ces prétendus « souvenirs » soient bien ceux de l'enfant Simonin (né le 18 avril 1905), à l'âge des premiers souvenirs vers 5 ans, donc en 1910 : l'automobile représentait 30 % du trafic à Paris en 1910 !

¹¹⁵³ Voir cette photographie typique du « *mythe de la rue vide* » en *Annexe B, Illustration 127*.

L'automobile, cette folie ! sans auteur, Edita-Vilo, Lausanne, 143 pages, 1982. Photo non datée, page 8.

Comme si les voitures attelées présentes sur la photo étaient invisibles et sans danger... Les photos *Fin de siècle* des boulevards sont moins paisibles que celle de la place Notre-Dame de *L'automobile, cette folie !*

Cet ouvrage séduisant, régulièrement cité, propose une vision très biaisée des débuts de l'automobile.

¹¹⁵⁴ Aux descriptions de trottoirs encombrés de Paul de Kock, *La grande ville : nouveau tableau de Paris comique, critique et philosophique*, illustré par Victor Adam, en 1842, répondent, 70 ans plus tard, les réflexions de Massard sur les difficultés de circulation des piétons sur les trottoirs dans son *Rapport* de 1910.

¹¹⁵⁵ Voir Sabine Barles, *La ville animale, op. cit.*, sous-chap. « *De la difficulté d'être piéton* », pages 112-117.

¹¹⁵⁶ Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.*, page 123.

trois suivants, étalés sur toute la période de 1832 à 1900 :

« Une lettre anonyme, datée de novembre 1841, se plaint au préfet : “il arrive que le piéton trouve à peine une place pour se glisser entre deux roues. Mais ce n’est pas seulement des roues qu’il a à se garder, mais encore du fouet des charretiers [...]”¹¹⁵⁷ »

« Le sergent de ville n’a qu’une autorité illusoire sur les cochers : il ne peut faire arrêter net une file de voitures et permettre ainsi aux piétons de passer.¹¹⁵⁸ » (1887)

« Il n’y a si bon cocher qui ne verse, n’écrase les chiens, ne renverse les personnes, ne défonce les magasins et ne s’abatte ... au milieu d’une crèmerie.¹¹⁵⁹ » (1899)

Émile Zola décrit dans *Au bonheur des dames* en 1883 « la foule, avide de mort » s’accumulant autour d’un piéton tombé sous l’omnibus. Zola lui-même sera blessé à la jambe et à la tête par une voiture attelée en avril 1897.

Dans les petites villes, les marchés et fêtes causent des blocages de la circulation qui amènent souvent l’administration à rappeler les maires au devoir de laisser libre les chaussées.

Le 12 juillet 1863, Haussmann tombe sur la fête communale de Colombes et y constate que « la circulation est interdite aux voitures » sur la départementale allant de Courbevoie à Argenteuil. Le 21 juillet, il écrit au sous-préfet « je vous charge de lui transmettre [au maire] l’expression de mon mécontentement ». Voir l’Annexe B, Illustration 106.

Puis, Haussmann lui demande de rappeler à tous les maires que « l’autorisation [...] d’organiser des fêtes n’est donnée qu’à titre de tolérance et à la condition, pour l’autorité locale, de maintenir et de faire respecter la circulation », ajoutant « je suis résolu à ne plus tolérer la tenue de fêtes communales sur les routes impériales et départementales.¹¹⁶⁰ »

Cet exemple – d’avant l’automobile – témoigne de la lutte séculaire de l’administration nationale contre les abus des municipalités en matière d’occupation des routes.

Quant aux enfants jouant sur les chaussées, l’ordonnance du préfet de police du 25 juillet 1862, qui fut utilisée contre les cyclistes comme nous l’avons vu, interdit « les jeux de palets, de tonneaux, de siam, de quilles, de volants, de toupies, sabots, bâtonnets, cerfs-volants et tous autres susceptibles de gêner la circulation et d’occasionner des accidents », apparemment tous jeux d’enfants¹¹⁶¹. Notons qu’elle est toujours en vigueur en 2000 – et utilisée !¹¹⁶²

En conclusion, les citoyens contemporains étaient certainement loin de considérer « la rue » comme vide, contrairement à leur sentiment d’une « route vide ». Certes, dans les rues secondaires de certains quartiers et faubourgs de Paris et dans les petites villes, la circulation pouvait être réduite. Mais, la chaussée n’y était pas pour autant livrée aux piétons, aux jeux d’enfants et aux fêtes et marchés. Une telle représentation semble être en grande partie une construction *a posteriori* sur de tardifs témoignages datant des années 1920 et 1930.

¹¹⁵⁷ *Ibidem*, page 127. Source : APP DB 502 et DB 504 (plaintes contre les cochers).

¹¹⁵⁸ *Ibidem*, page 204. Source : Jules Legoux, *Les propos d’un bourgeois de Paris*, Ollendorf, 1887, pages 21-24.

¹¹⁵⁹ *Ibidem*, pages 125-126. Source : G. Bastard, *Paris qui roule*, 1899, pages 141-142.

¹¹⁶⁰ ADP, boîte D9 S2-1. On y conserve aussi la *lettre circulaire* du 24 du sous-préfet de Saint-Denis aux maires.

La lettre de Haussmann sous-entend qu’il avait dû rebrousser chemin et se dévier. En 1910, dans une même fête communale, des automobilistes se font agresser par la foule à Trilport, en Seine-et-Marne, en voulant passer.

¹¹⁶¹ Le *siam* est un jeu de quilles avec un gros palet. Dans le *tonneau*, on lance des palets dans un coffre à plusieurs trous valant un nombre variable de points. Le *sabot* est une toupie. Le jeu de *bâtonnets* est proche des osselets.

¹¹⁶² En 1999, cette ordonnance vieille de 140 ans servait encore à dresser contravention (usage de patins à roulettes) : *Jugement de la cour d’appel du tribunal de police de Paris* du 8 juin 2000.

I-2 VIOLENCES ET DIFFICULTES DE L'INTRODUCTION DE LA BICYCLETTE.

Dès sa première phase de développement en 1869-1870, la bicyclette fit l'objet de la quasi-totalité des griefs et des vexations que va connaître l'automobile. Ses très rares accidents figuraient en première place dans les faits divers. Elle fut l'objet de critiques de la part des écrivains les plus en vue comme Francisque Sarcey, comme de celles d'obscurs journalistes provinciaux. On accusa les cyclistes d'écraser volontairement les animaux.

À partir de la fin des années 1880, on voit apparaître de nombreuses violences en milieu rural contre les cyclistes qui se sont multipliés. Le *Vélocipède illustré* met en scène entre 1890 et 1893 dans des caricatures des actes de violence et de banditisme dirigés contre eux¹¹⁶³. On excite les chiens contre les cyclistes qui se munissent d'un « revolver à chiens ». En 1895, la *Revue du T. C. F.* expose plusieurs cas de violences « répétées », à propos d'une pétition lancée en Loire-Inférieure par son délégué local à Nantes¹¹⁶⁴, comme nous l'avons vu.

Pourtant la bicyclette provoquait très peu d'accidents, qui touchaient d'ailleurs surtout les cyclistes eux-mêmes. Lorsque leur nombre dépassera le million vers 1900, les ruraux ne les agresseront plus guère, l'automobile ayant repris le rôle de l'intrus.

Il faut y voir les séquelles de l'hostilité ancestrale des ruraux envers tout étranger à leur petit « pays », fût-il du « pays » voisin, et plus généralement contre le « bourgeois » venu de la ville. « *La fin des terroirs* » n'était pas encore consommée, comme le suggère Eugen Weber qui la voit s'étendre de 1870 à 1914¹¹⁶⁵.

Ajoutons que les années de l'accélération du développement de la bicyclette, de la fin des années 1880 à 1895, correspondent à une crise rurale profonde. La grande dépression économique de 1883-1896 avait vu les prix agricoles baisser de 20 % en moyenne, et de plus de la moitié pour les céréales. La crise phylloxérique atteignit son point culminant vers la fin des années 1880 avec l'importation massive de vins étrangers.

Un point généralement ignoré est l'existence de pamphlets contre la bicyclette, en plus des articles « vélophobes » dont nous avons parlé au *Chapitre 2*. Le point est intéressant car il fait le pendant des pamphlets autophobes dont l'historiographie fait grand cas, et que nous examinerons ci-dessous. Un bon exemple est Eugène Giraudet qui reprend ses articles parus dans *L'Éducation* entre 1897 et 1899, dont nous livrons quelques extraits¹¹⁶⁶ :

« Plus de cœur, plus d'idées, l'esprit devient indifférent, le cerveau se vide : Voilà les beaux résultats que nous devons aux courses et au vélo. Mais ce n'est là que le côté moral. Au point de vue matériel, le vélo n'est pas moins désastreux. Il use et casse ceux qui s'y livrent. [...] Que les familles prennent patience [...] le vélo mourra de ses propres excès.

[...] une machine qui écrase sans pitié les piétons, en même temps qu'elle détruit la santé de son cavalier et l'expose à de continuel accidents. [...]

¹¹⁶³ *Le Vélocipède illustré* n°34, 25 août 1892.

¹¹⁶⁴ In *Revue du T. C. F.*, 1895, page 573, qui « place sous les yeux de nos sociétaires une suite de documents relatifs à ces questions [les exactions contre les cyclistes] ». L'article relate plusieurs autres cas.

¹¹⁶⁵ Voir Eugen Weber, *La fin des terroirs*, op. cit. Les faits que nous relatons ici nous semblent typiques des thèses de Weber, souvent critiquées par ceux qui voient une France rurale « paisible » à la fin du siècle.

¹¹⁶⁶ Eugène Giraudet, *Traité de la danse*, Paris, 1900. BNF 38722580. Giraudet est un célèbre professeur de danse. Nous remercions Georges Ribeill qui a exhumé ce texte in *Initiatives dixmontoises*, juin 2006.

La vélocipédie est un nouvel ennemi de l'espèce humaine, au même titre que le tabac ou l'alcool. Les gens sensés ont le devoir de combattre sans trêve ce fléau.

Un de mes confrères d'un journal très important, appelait récemment Les Barbares, ceux qui abusent du cyclisme [...] ».

On retrouvera les mêmes accents dans les quelques pamphlets anti-automobiles que nous examinerons bientôt.

I-3 L'ACCIDENT ET SON COMMENTAIRE.

L'ACCIDENT AUTOMOBILE COMME FAIT DIVERS PRIVILEGIE.

Hennequin met en exergue de son *Rapport sur les accidents* de 1904 que :

« tout ce qui concernait [l'automobile] rentrait dans “l'actualité” si recherchée par la Presse, et les journaux ne manquaient pas d'enregistrer les moindres accidents survenus aux véhicules à traction mécanique ou occasionnés par eux.¹¹⁶⁷ »

La circulation attelée fournissait bon an mal an ses 1 300 morts et ses 5 000 blessés graves.

Mais ces accidents n'avaient rien de nouveau. Ils étaient désespérément uniformes pour le journaliste de faits divers¹¹⁶⁸. Pour s'en tenir aux tués, la moitié d'entre eux étaient d'anonymes et détestés charretiers écrasés par leur attelage (voir l'*Annexe B, Illustration 128*).

Les piétons représentaient presque 20 % des tués, dont plus des quatre cinquièmes étaient eux aussi victimes de ces mêmes charretiers. Enfin, les excitants accidents à deux véhicules étaient rarissimes (1,5 % des tués).

Les conducteurs et passagers des voitures particulières fournissent seulement 20 % des victimes. Mais, il y a un million et demi de voitures particulières et 90 % d'entre elles sont destinés à des usages professionnels et sont donc loin d'appartenir à de vrais notables. Ces derniers conduisent d'ailleurs rarement eux-mêmes (c'est une excentricité) et ont des cochers.

L'accident d'automobile est beaucoup plus varié, comme on le voit sur les 3 exemples en *Annexe B, Illustrations 145, 150 et 151*.

Près du tiers des victimes se trouvaient dans un véhicule antagoniste (dès 1903, l'automobile est à l'origine de 50 % de ce type de victimes). Plusieurs circonstances rarissimes dans la circulation attelée s'y rencontraient communément : l'incendie, si chargé émotionnellement ; la fuite après l'accident, objet d'une unanime réprobation ; la multiplicité des victimes (*Le Journal illustré* du 7 mai 1899 relatait l'accident d'un fiacre électrique comme un « *effroyable jeu de quilles* »).

Surtout, l'automobile appartient presque à coup sûr à un intéressant notable¹¹⁶⁹. Lui-même ou ses proches sont souvent les victimes, que ce soit lui ou son chauffeur qui conduise.

Ces relations autophobes se multiplient par crises suivant un fait divers particulièrement médiatique, comme l'accident de la Croix-de-Noailles, l'affaire Villeroy, l'accident du Paris-Berlin, le Paris-Madrid ou les menées d'Ambroise Colin. Les choses se calment après 1908. La presse automobile proteste régulièrement contre ce traitement des faits divers.

¹¹⁶⁷ Hennequin, *Rapport sur les accidents*, op. cit., page 2. L'expression “l'actualité” est en italiques.

¹¹⁶⁸ Ce n'est pas pour rien que la rubrique des faits divers était surnommée celle des « *chiens écrasés* ».

¹¹⁶⁹ Au début, il s'agit des plus riches, noblesse et très haute bourgeoisie. En 1914, il n'y a encore que 140 000 automobiles, soit une pour douze voitures particulières à chevaux, et elles appartiennent donc au minimum à de petits notables locaux.

Vers 1906-1908, l'Automobile-Club de la Sarthe édite une affiche comparant le nombre des accidents hippomobiles et automobiles à intervalles réguliers, et annonçant « *La Vérité sur les accidents de la locomotion*¹¹⁷⁰ », vérité à opposer aux mensonges de la presse, évidemment (voir l'Annexe B, Illustration 137).

Bien entendu, chaque journal incarnait ses ennemis habituels en chauffards :

« *En 1901, le journal La Petite République dénonçait "le sport des millionnaires" tandis que, tout naturellement, La Libre Parole, organe antisémite, accusait les chauffeurs juifs de créer les trop nombreux accidents de la route.*¹¹⁷¹ »

En conclusion, l'appétence des journaux pour le fait divers automobile paraît avoir relevé beaucoup plus de la recherche systématique du sensationnel que d'une convergence objective avec des perceptions anti-automobiles majoritaires, ou simplement répandues.

LA FUITE APRES L'ACCIDENT COMME SOURCE PRIVILEGIEE DU COMMENTAIRE DU FAIT DIVERS.

Relativement rare avec la voiture à cheval, la fuite après un accident existait néanmoins¹¹⁷². Mais, elle semble avoir été plus fréquente dans la circulation automobile des débuts : l'enquête de 1903 décompte ainsi 9 cas de fuite de l'automobile sur 81 accidents d'automobile recensés, plus 1 cas concernant le cocher d'une voiture hippomobile impliquée.

En tout cas, elle fut considérée comme une nouveauté scandaleuse propre à l'automobile. Les journaux y virent un signe de plus de la « *décadence fin de siècle*¹¹⁷³ ». Ce type de comportement, avec le thème de l'accident en courses, est à l'origine de la plupart des campagnes autophobes de la grande presse, comme celle de 1901 après l'affaire Villeroy, que nous avons relatée ci-dessus.

Le scandale dénoncé par la presse est donc celui du caractère licite de ce comportement immoral, bien avant celui de l'accident lui-même.

Il faut dire que l'automobiliste qui s'arrête après un accident est parfois (souvent ?) pris à partie par la foule, surtout à la campagne. Il paraît normal que beaucoup aient revendiqué le droit à la fuite, quitte à s'arrêter à la première gendarmerie.

Citons un seul cas, intéressant parce que très tardif (1913) et relatif à un accident tout à fait mineur. Un « abonné » de *Omnia* raconte :

« *Un ami traversait un village de la Meuse ; il allait à petite allure et dépasse un cheval que son maître menait par la bride. L'homme, surpris par la voiture silencieuse, donne un coup dans la bouche du cheval qui fait un écart, glisse et vient taper l'arrière-train dans la voiture, dans la roue arrière frotte le cheval.*

Mon ami s'arrête. Attroupements, cris, la populace entoure la voiture. Arrestation de mon ami et de son chauffeur par le garde champêtre assisté du maire. Mise en fourrière

¹¹⁷⁰ Photo dans *Omnia*, 1908, n°111, page 109.

¹¹⁷¹ Weber, *Fin de siècle*, op. cit. page 165.

¹¹⁷² Studeny, op. cit., pages 131-132, relate une enquête couronnée de succès sur une fuite en 1828. Il cite aussi des accidents suivis de fuite, à l'octroi de Paris, dus à des voitures forçant le passage, pages 130-131.

Rappelons que le problème posé était que la fuite n'avait légalement rien de répréhensible.

¹¹⁷³ Voir Eugen Weber, op. cit., surtout son 1^{er} chapitre : *Décadence ?*

du véhicule pendant deux jours pendant lesquels mon ami a dû rester dans ce charmant pays. Après quoi, procès, toujours dans le pays, et condamnation à des dommages-intérêts.

Eh bien, on ne peut pas changer la populace, surtout quand son éducation est faite par les journaux de la façon que nous venons de voir, mais alors il faut qu'il ne soit pas défendu de fuir, quitte à s'arrêter à la prochaine brigade de gendarmerie pour y faire sa déclaration, et il ne faut pas que le procès soit jugé dans le village où le juge de paix a à ménager les habitants et ne risque rien à condamner un de ces "sales" chauffeurs.¹¹⁷⁴ »

Cette relation dévoile aussi une raison cachée – mais fondamentale – du comportement de la population locale : légalement, tout procès civil doit avoir lieu au domicile du défendeur, ce qui contraint le plaignant à soutenir un procès loin chez lui. Arrêter l'automobiliste, le maintenir sur les lieux en saisissant (illégalement) le véhicule, et le faire juger sur place (tout aussi illégalement), renverse la situation. Sans compter que le juge de paix sera souvent partisan en faveur au plaignant local, ce qui paraît le cas ici.

Des *propositions de loi* seront faites pour changer le lieu du tribunal compétent, mais n'aboutiront pas.

La *Loi sur le délit de fuite* de 1908 qui rendait la fuite punissable, quelle qu'ait été son efficacité réelle, aura au moins le mérite de supprimer ce thème récurrent d'autophobie.

De plus, cela ramenait le procès au pénal devant le tribunal du lieu de l'accident, donnant dans ce cas satisfaction à la demande de déplacement du procès au tribunal proche du domicile de la victime, qui pouvait y faire ses demandes d'indemnisation.

En fait, la fuite après un accident, qui préexistait au temps du cheval, se rencontrait toujours en 1914, comme elle existe encore aujourd'hui au XXI^{ème} siècle.

LE FATALISME ENVERS LES DANGERS DE LA CIRCULATION ATTELEE.

L'accident automobile permet au journaliste de développer une indignation systématique, impossible avec l'accident hippomobile ressenti comme une fatalité¹¹⁷⁵. Les journalistes du monde automobile protesteront contre ce traitement, avec constance mais scepticisme.

La mort de Pierre Curie, tué par un camion hippomobile le 19 avril 1906, est évidemment abondamment relatée par la presse générale. Ce qui offre à George Prade l'occasion de stigmatiser la différence de traitement entre les accidents automobiles et hippomobiles :

« J'ai eu une désillusion, dans les journaux politiques, en y lisant la mort pitoyable de cet infortuné Curie [... l'auteur de] la découverte du radium.

Quoi, cette fois, pas un mot de reproche. Pas un anathème contre les lourds camions, contre les chevaux qu'on ne peut arrêter même à quatre à l'heure, et que le charretier est impuissant à détourner ou à maintenir.

¹¹⁷⁴ *Omnia*, 25 janvier 1913, page 67. Le soulignement est en italiques dans le texte. L'allusion à « l'éducation de la populace par les journaux » est évidemment relative à l'appétence des journaux pour le fait divers automobile, et notamment le délit de fuite, dont l'auteur de la lettre a parlé plus haut, et qui restait d'actualité en 1913.

On trouve toujours le même conseil de fuir et se présenter à la police ultérieurement dans les *Guides touristiques* de la fin du XX^{ème} siècle, lorsqu'il s'agit de certains pays étrangers.

¹¹⁷⁵ Non que la civilisation du cheval ait été indifférente aux conduites à risque des charretiers et cochers. Voir de nombreux exemples de protestations contre celles-ci dans Studeny, *op. cit.*, *Le chauffard du XIX^{ème} siècle*. Les règlements montrent les efforts incessants des pouvoirs publics pour réprimer ces conduites, à Paris notamment.

Supposez que ce camion eût été automobile, supposez qu'il eût marché non à la même allure, car alors on aurait pu l'arrêter, mais à une allure supérieure qui ne lui eût permis de s'arrêter que dans la même limite.

Qu'aurions-nous vu en ouvrant les journaux ? Les épithètes d'assassins et de forcenés, les appels aux pouvoirs publics, à la justice, aux maires, aux agents, à la police. Bref, le tollé contre ces misérables chauffeurs.

[...] l'automobile aurait eu un crime de plus à son actif, [...] et nous serions tous, en bloc, comme en détail, accusés d'avoir voulu assassiner Curie.

Tandis que le cheval s'en moque. Il y a si longtemps qu'il opère, qu'on trouve cela tout naturel. De même quand le Vésuve se met à vomir de la lave, on est navré, mais non indigné, on sait qu'il en est capable¹¹⁷⁶. »

Au-delà de la rhétorique sur la différence du traitement journalistique des accidents automobiles, Georges Prade décrit bien le sentiment ancestral de fatalisme de la société devant les accidents de la circulation hippomobile, vécus comme un phénomène naturel (le « *Vésuve* ») inhérent aux animaux.

Outre Prade ou Giffard dans *La fin du cheval*, de nombreux autres auteurs attestent de ce sentiment de fatalité, à commencer par Hennequin lui-même dans son analyse des résultats de l'enquête sur les accidents de 1903.

Une construction juridique particulière encourageait celui qui se portait au secours d'un cavalier ou d'un cocher en difficulté avec son cheval. S'il était blessé ou tué ce faisant, il pouvait obtenir des indemnités de la part de l'assisté, même en l'absence d'un contrat d'assistance explicite. Cette jurisprudence ancienne, dite de « *l'acte de dévouement* », témoigne, elle aussi, de la solidarité particulière de la communauté humaine vis-à-vis de la dangerosité du cheval¹¹⁷⁷.

L'administration des travaux publics, si préoccupée de sécurité lorsqu'il s'agissait des chemins de fer, ne s'intéressait pratiquement pas aux accidents de la circulation attelée. Pourtant, c'étaient les mêmes hommes, des mêmes grands Corps, qui intervenaient dans les deux domaines, routier et ferroviaire. Il est vrai que la route était, pour sa plus grande partie, du domaine du ministère de l'intérieur, lequel ne se préoccupait pas plus des accidents.

Notre hypothèse historique sera donc de prendre ici l'affirmation de fatalisme de Prade envers « *le cheval* » comme celle de cette société tout entière.

ABSENCE DE REPRESSION ET TOLERANCE ENVERS LES COMPORTEMENTS ROUTIERS TRADITIONNELS.

Le respect des règles de conservation de la voirie, de celles de la police du roulage, et des textes interdisant le pacage et la divagation des animaux était évidemment important pour la sécurité des usagers de la route¹¹⁷⁸.

¹¹⁷⁶ G. Prade, *Nous l'échappons belle*, in *Les Sports*, cité par *La Vie automobile*, 1906, page 272.

¹¹⁷⁷ P. de Chessé, *Équitation et droit*, éditions Crépin-Leblond, 1976, réédité en 1997, pages 167-178.

¹¹⁷⁸ *Arrêt du Conseil d'État interdisant à tous pâtres ou conducteurs de bestiaux de les conduire en pâturages, ou de les laisser stationner sur les bords des grands chemins plantés d'arbres*, 16-12-1759, *PTQ*, 1399 à 1804.

Mais, ce n'était certainement pas la priorité des gendarmes, ni celle des maires en tant qu'officiers de police judiciaire, ni encore celle des divers services de voirie.

Quant au cantonnier de l'État ou du département, habilité à constater les infractions à la police du roulage, il n'aurait osé dresser contravention à qui que ce soit¹¹⁷⁹.

Le même Haussmann que nous avons déjà vu bloqué par une fête de village à 10 km de Paris, doit rappeler en 1856 « à chacun des Maires des communes rurales » de la Seine que :

« Il est expressément défendu : [...] de conduire ou laisser aller sur les contre-allées et trottoirs des chevaux, mulets, ânes, bœufs ou autres animaux marchant isolément ou en troupeaux [...] d'attacher des chevaux ou d'autres animaux aux arbres.¹¹⁸⁰ »

On imagine que le laxisme était plus grand en Basse-Bretagne que dans la Seine...

En Bretagne justement, en juin 1913, 57 ans après Haussmann, un constat d'huissier effectué à la demande de l'*Automobile-Club armoricain* sur un circuit entre Lorient et Auray, aller-retour, ne note pas de moins de 56 grosses infractions aux règles concernant le roulage et les animaux, dont de nombreux bestiaux, vaches et chevaux divagant sur la route, des convois de 5 chevaux avec un seul conducteur, de nombreux véhicules attelés ou charrettes à bras tenant leur gauche et ne se rangeant pas¹¹⁸¹.

L'huissier a d'ailleurs négligé de noter la présence des chiens et des menues volailles, tout autant interdite sur les routes... mais moins dangereuse pour l'automobiliste !

Entre temps, en 1898, le Touring-Club avait mené une enquête auprès de ses sociétaires sur le non-respect des interdictions du pacage et de la divagation d'animaux sur les routes, et était intervenu auprès du préfet de l'Ain, qui promettait de donner des instructions pour faire respecter ses propres textes de 1853, 1873 et 1882, comme nous l'avons vu plus haut¹¹⁸².

En 1902, le préfet d'Indre-et-Loire est saisi par le Touring-Club, et le *Rapport des ingénieurs ordinaires*¹¹⁸³ du 4 août 1902 rappelle les textes interdisant le pacage et signale la pratique de « *contravention permanente, qui consiste à louer un bout de champ en bordure de la route, et à faire constamment aller et venir leurs bêtes entre ce champ et l'étable au détriment des herbages des accotements* ».

L'obligation d'éclairage la nuit, autre disposition extrêmement importante pour la sécurité, établie par le décret de 1852 pour les voitures de transport de marchandises, et par des arrêtés préfectoraux pour les voitures agricoles depuis 1852 et pour les voitures particulières depuis 1858 (voir l'*Annexe B, Illustration 105*), était systématiquement bafouée par la circulation attelée.

¹¹⁷⁹ Abel Ballif ironise dans *La Vie automobile* du 23 avril 1904 : « On ne voit pas un malheureux cantonnier dressant procès-verbal à son député, à son maire, à ses conseiller général, conseiller d'arrondissement, conseiller municipal, délégué cantonal, gros électeur ou simplement marchand de vin ! Tous ces nobles seigneurs lui auront vite coupé les 50 francs par mois qu'il doit à la générosité de l'État ou de la commune pour vivre, lui et ses enfants. » Il y a déjà 200 000 élus en France, sans parler des gros électeurs et des marchands de vin...

¹¹⁸⁰ Arrêté du préfet de la Seine portant règlement pour la conservation des routes et chemins, 15 mai 1956. ADP, D9S2-1. L'arrêté récapitule les textes nationaux, et traite aussi de l'interdiction de dépôts d'ordures et matériaux, de traîner des herses et charrues sur la chaussée, de faire circuler les voitures sur les trottoirs, etc.

¹¹⁸¹ Ce « très beau document » conservé aux Archives départementales du Morbihan, cote S698, a été signalé par Patrick Harismendy, qui en donne de longs extraits dans son article *La difficile histoire de la révolution automobile en Haute-Bretagne (1897-1914)*, in *L'automobile, Son monde et ses réseaux*, sur la direction de Anne-Françoise Garçon, Presses universitaires de Rennes, 1998, pages 77-87.

¹¹⁸² *Revue du T. C. F.*, 1898, page 129.

¹¹⁸³ ADIL S 1862, sous-dossier « Interdiction du stationnement et du pacage des animaux ». Voir ci-dessus.

Voici une protestation précoce, significative et savoureuse, car elle a le son du vécu¹¹⁸⁴ :

« Un des points sur lesquels la police de Paris et des départements est la plus stricte à l'égard des cyclistes, c'est la lanterne. Malheur au pédalard qui a oublié d'allumer sa falaisienne ! Le procès-verbal le guette et en route pour la caisse du percepteur, registre des amendes ! [...] »

Quant aux charretiers et autres voituriers ruraux, c'est une autre affaire. Aux temps où nous vivons, l'huile et le pétrole coûtent terriblement cher. [...] Nos fermiers, qui savent compter, évitent soigneusement de telles prodigalités. Je mets en fait que pas un sur dix n'éclaire ses guimbardes. [...] »

Tous les soirs, en automne, je fais six kilomètres sur la route de Caen à la mer. Jamais, pendant ce parcours, deux ou trois minutes ne s'écoulent sans que je croise ou dépasse des véhicule aussi sombres et masqués que des brigands calabrais. »

Puis l'auteur propose de demander aux délégués du T. C. F. :

« de distribuer en fin d'année des médailles aux gendarmes qui auraient dressé le plus contravention contre les voituriers amoureux des ténèbres [...] comme les] sociétés pour la répression du braconnage [...] en donnent aux gendarmes qui ont dressé le plus de procès-verbaux contre les braconniers. »

Le commentaire de la rédaction dénonce la démission des gendarmes « si peu nombreux », des maires ayant « à ménager leurs intérêts électoraux » et des « agents subalternes [pour qui] le petit verre est un argument tout puissant ; puis, ne sont-ils pas amis, parents ou copains de tous leurs concitoyens. » Et de conclure :

« Partout, donc, c'est le triomphe de la politique des yeux fermés. »

Peu après, le T. C. F. marquait toujours son scepticisme en demandant que l'on :

« sévisse sans faiblesse contre les conducteurs de véhicules circulant la nuit sans lanterne. Cet appel sera-t-il entendu ? Il y a lieu d'en douter ; la camaraderie, le petit verre, les influences locales, comme nous l'avons constaté maintes fois, auront toujours raison des représentants de l'autorité dans les campagnes.¹¹⁸⁵ »

La situation semble ne pas avoir beaucoup évolué de 1898 à 1914, si l'on en croit le constat de l'*Automobile-Club armoricain* ci-dessus, ou Jean Lhomer, le chroniqueur judiciaire de *La Vie automobile*¹¹⁸⁶. À Paris et dans la Seine, le préfet de police Hénion, successeur de Lépine, croit utile de rappeler en 1913 l'obligation d'éclairage de tous les véhicules, ce qui montre qu'elle ne devait pas vraiment être respectée, même dans la capitale¹¹⁸⁷.

Il faudra attendre que le *Code de la route* mette enfin sur le même pied l'ensemble des usagers de la route et de la voirie pour commencer à voir se modifier les comportements de la circulation attelée traditionnelle et la tolérance publique envers eux.

¹¹⁸⁴ Lettre du comte Rochard, délégué à Saint-Malo, *Revue du T. C. F.*, 1898, pages 128-129.

¹¹⁸⁵ *Revue du T. C. F.*, 1898, page 466.

¹¹⁸⁶ *La Vie automobile* 1912, page 692 : « Avant d'édicter des mesures draconiennes contre les automobilistes, il faut d'abord exiger qu'aucun animal domestique ne soit laissé seul sur une route, il faut obliger les conducteurs de bestiaux à tenir à la main pendant la nuit une lanterne allumée et à l'élever à l'approche d'un véhicule quelconque ; il faut enfin exiger l'éclairage de tous les véhicules circulant sur un chemin quelconque. Que l'on se hâte d'assurer l'observation efficace de ces premières mesures urgentes et bien des accidents seront évités ! »

¹¹⁸⁷ Ordonnance concernant l'éclairage à l'arrière des véhicules circulant pendant la nuit dans les communes du ressort de la Préfecture de Police, 9 décembre 1913 et pour Paris 24 juillet 1913. Il raffine le système en demandant qu'une « pastille rouge » visible de derrière soit apposée sur la face arrière de la lanterne.

LA QUESTION DES COURSES.

Les courses, si critiquées par une certaine partie de la presse, font cependant l'objet d'un grand enthousiasme populaire : Paris-Madrid rassembla plusieurs centaines de milliers de spectateurs (certains auteurs parlent d'un million). Et, que l'on sache, il n'y eut jamais de manifestation sur le terrain contre celles-ci. Pourtant, c'est la vitesse qui est le cœur de la course, malgré les tentatives infructueuses de promouvoir des « *concours* » sur d'autres critères.

On a vu que la question des courses avait profondément et durablement divisé le monde premier de l'automobile, allant jusqu'à mettre en péril l'Automobile-Club de France en 1901. La question est évidemment complexe.

L'organisation des courses génère des revenus, ce qui peut expliquer en partie ces dissensions pour l'automobile comme pour le vélo. Les attaques de la presse cycliste contre l'Union Vélocipédique Française des années 1880, la naissance de l'Automobile-Club pour s'assurer la maîtrise de courses, ou la fin du *Vélo* de Giffard ruiné par le succès du Tour de France de *L'Auto* de Desgrange, sont là pour l'illustrer.

Mais, surtout, la course participe à la création d'un « *imaginaire de l'automobile* » (comme la course est partie prenante de l'imaginaire de la bicyclette) sur lequel nous reviendrons.

Ce fut probablement la principale motivation des partisans des courses, même s'ils mirent et mettront toujours en avant le prétendu « *progrès technique* » qu'elles sont censées favoriser.

À Giffard, Georges Pierron, Archdeacon, etc., qui pensent dès 1896-1898 que « *ces manifestations sont de peu d'utilité technique*¹¹⁸⁸ », répond en 1903 le marquis de Dion affirmant impudemment « [avoir] toujours été opposé à ces courses de grande vitesse qui n'offrent aucun caractère pratique et ne présentent aucune utilité ».

90 ans plus tard, en 1992, Georges Ageon¹¹⁸⁹ posera encore la question : « *L'innovation technologique de la course automobile profite-t-elle encore aux voitures de série ?* », pour conclure, d'ailleurs, que c'était une « *idée reçue* » et que cela faisait « *quarante ans [que] la technique "course" s'est détachée de la "série"* ». »

Mais, la course en tant qu'objet imaginaire n'est pas sans effets pervers. C'est pourquoi les opposants aux courses vers 1900 affirment que « *les courses ne peuvent plus être désormais que dangereuses pour la cause automobile et démoralisatrices pour le public* ».

La mort des concurrents fait partie du jeu, ou plutôt de l'aspect « *jeux du cirque* » de la course¹¹⁹⁰. Là où la presse se déchaîne c'est lorsque des spectateurs sont atteints, surtout s'ils sont intéressants comme la femme du député du Bos blessée à La Croix-de-Noailles en 1900, ou l'enfant de dix ans tué par Brasier dans Paris-Berlin en 1901. Le fait que Brasier continua

¹¹⁸⁸ *Revue du T. C. F.*, 1896, p. 380-381, *Le Chauffeur*, 1898, pages 263, 447 et 462-463 (pour Archdeacon).

¹¹⁸⁹ Georges Ageon, article pages 281-287, in *Culture technique n° 25, Automobile et progrès*, PUF, 292 pages, 1992. Ageon a beaucoup écrit sur l'automobile, et était en 1992 membre de la Commission d'histoire de la SIA.

¹¹⁹⁰ Le premier tué en course est le marquis de Montaignac, le 1^{er} mai 1898, dans un Périgueux-Bergerac-Périgueux. Voir l'*Annexe B, Illustration 74*.

La légende veut qu'il ait perdu le contrôle de son véhicule en voulant saluer de la main un concurrent qu'il s'apprêtait à dépasser. Une des courses les plus célèbres par ses victimes est l'ascension Nice-La Turbie qui fut interdite.

fut d'ailleurs stigmatisé comme une fuite¹¹⁹¹.

Ce n'est donc pas tant les accidents qui sont visés que l'assimilation, à travers la course, de l'usage de l'automobile au « *sport* » et à la classe richissime qui le pratique¹¹⁹². Hennequin s'élèvera, lui aussi en 1904 contre cette assimilation de *l'automobilisme* au *sport*¹¹⁹³, on l'a vu.

Quoi qu'il en soit, l'exercice de la course a subi plusieurs mutations importantes entre le Paris-Rouen de 1894 et 1914. Dès 1904, les courses sur route sont pratiquement abandonnées, sauf sur circuit protégé, et leur professionnalisation est devenue évidente, les distinguant rapidement de l'usage normal de l'automobile dans l'esprit du public¹¹⁹⁴.

I-4 INCIVILITES, SABOTAGES ET ATTENTATS.

Les sources les plus utilisées en faveur d'une vision conflictuelle de l'introduction de l'automobile sont des relations d'incivilités allant du jet d'eau et de petits cailloux sur les voitures par de jeunes enfants et des jets de pierres par de moins jeunes¹¹⁹⁵, à des agressions en foule contre des automobilistes arrêtés, en passant par de dangereux actes de malveillance consistant à poser des obstacles sur la route.

Une fort ancienne *Loi* du 15 juillet 1845 réprimait « *les attentats contre la sécurité ou la libre circulation des convois sur voie ferrée* ». Lesquels persistaient, bien entendu.

La presse cycliste dénonçait déjà des actes analogues bien avant l'automobile, on l'a vu.

Nicolas Spinga, qui a réalisé un des seuls travaux sur ce sujet, est très souvent cité, et ses conclusions sont reprises. Ayant relaté une petite dizaine de cas d'actes plus ou moins graves – qui plus est, étalés sur dix ans –, il se sent néanmoins en droit d'affirmer que :

« *ces attentats sont innombrables* », ajoutant :

« *Sabotages et attentats ne sont que le reflet exacerbé de l'opinion publique française qui estime en règle générale que les automobilistes n'en font qu'à leur tête et que les Pouvoirs publics sont beaucoup trop indulgents à leur égard.*¹¹⁹⁶ »

Au début du XXI^{ème} siècle, de tels actes existent toujours et se comptent en milliers par an. Jeunes (et moins jeunes) lancent des pierres sur les automobiles ou les TGV ou déposent « *pour voir* » des parpaings sur les autoroutes et les voies ferrées¹¹⁹⁷. Un père et son fils sont

¹¹⁹¹ Dans le même ordre d'idée, Charles Faroux, directeur de course des 24 heures du Mans en 1955, qui fit continuer la course après l'accident des Hunaudières, fut vilipendé à loisir, alors qu'il avait probablement pris la bonne décision pour éviter une dangereuse panique.

¹¹⁹² L'état de « *sportsman* » (comme on est « *rentier* ») est revendiqué par de nombreux très riches oisifs de l'époque, qui ont souvent une écurie de courses). Ernest Archdeacon se désigne ainsi lui-même dans une notice parue dans *Les Archives biographiques contemporaines*, n°III, vers 1910 (un équivalent du *Who's who* actuel).

¹¹⁹³ *Rapport sur l'automobilisme*, pages 103-104 : « *il n'est plus permis aujourd'hui [...] de considérer l'automobile comme un "sport"* », car « *cette conception [...] devenue tout à fait fausse [...] présente de réels dangers pour l'évolution automobiliste* » (entendons : pour le développement de l'automobile).

¹¹⁹⁴ Il n'en reste pas moins que le fantasme individuel d'identification du conducteur ordinaire au pilote de course a continué (et continue encore aujourd'hui) à exister et à pousser à des excès dangereux.

¹¹⁹⁵ On a donné ci-dessus des exemples d'agressions rurales contre des piétons, cyclistes et automobilistes, la plupart du temps perpétrées par des gamins, que les adultes épaulent lorsque l'agressé se rebiffe.

¹¹⁹⁶ N. Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française, Étude de presse*, op. cit., pp. 113-115.

¹¹⁹⁷ La SNCF comptabilise soigneusement ce type d'actes : le journal *Le Parisien* du 9 décembre 2006 (édition

condamnés à 5 ans de prison ferme en 2004 pour avoir déposé des obstacles sur les routes pendant 5 ans et causé 161 accidents¹¹⁹⁸. Pour ne citer qu'un cas mortel récent, un enfant est tué le 15 avril 2006 par un projectile jeté d'un pont en Loire-Atlantique ; la gendarmerie départementale précisait qu'un cas semblable avait eu lieu trois ans avant¹¹⁹⁹.

Des automobilistes sont agressés par une foule réunie dans la rue, notamment s'ils prétendent forcer le passage¹²⁰⁰. Sans parler de l'incendie répétitif de dizaines de milliers de voitures et de dizaines d'autobus par an¹²⁰¹. On ne saurait pourtant interpréter ces faits comme « *le reflet exacerbé* » d'un rejet (moderne) de l'automobile (et de ses accidents) – ni des transports en commun également visés. Leur sens est évidemment tout autre.

Il nous faut donc faire un examen attentif des sources et de leur réception à l'époque.

Les faits de années 1900 nous sont connus par trois types de relations :

- des représentations dramatisées de violences dans des pamphlets ou des articles,
- des relations générales par des humoristes ou par des mémorialistes,
- des articles « à chaud » sur des faits précis dans la presse, automobile ou générale.

Les représentations dramatisées sont le fait de plusieurs groupes distincts : les défenseurs du cheval, de très rares pamphlétaires et des juristes proposant une réforme de l'assurance. Elles prennent d'ailleurs leurs stéréotypes dans des sources antérieures¹²⁰².

Le premier groupe est constitué des défenseurs de l'élevage du cheval. Ainsi, en 1905, le sénateur Gomot¹²⁰³, président du Groupe agricole au Sénat et journaliste, se répand dans les journaux sur l'hostilité supposée des campagnes envers l'automobile.

Les constructeurs ironisent sur ces prétendues attaques, dont ils attribuent la légende au lobby de l'élevage. Ainsi, le 16 octobre 1905, *Le Matin* publie sous le titre « *La Vitesse des autos, Un curieux défi* » une lettre ouverte du comte Mortimer-Mégret au sénateur Gomot.

Faisant état des nombreuses « *communications à la presse* » de Gomot qui :

« *invoque pour justifier la “haute et courte” pendaison de l'industrie automobile qu'il réclame, les campagnes irritées, les fusils embusqués, les fourches levées et les poings dressés menaçants [...]* »,

de Paris, page 8) indique qu'elle a recensé, pour 2005, 1 900 « *actes de malveillance* » (dépôts d'objets sur les voies ferrées) et 3 100 jets de projectiles divers sur les trains « *principalement par de jeunes mineurs* ».

¹¹⁹⁸ *Libération*, 26 mai 2004, page 16. Les faits ont eu lieu en Charente. « *Par miracle, aucun mort. [Les auteurs] plaident ne pas vouloir tuer, mais seulement “voir les gendarmes ou les dépanneurs à l'œuvre”* ». ».

¹¹⁹⁹ *Sud-Ouest*, 18 avril 2006, page 1-11. Un cas moins dramatique : lancer de pastèque d'un pont sur une voiture par 4 adolescents, conductrice indemne, à Sannois (95), *Le Journal du Dimanche*, 10/09/2006, p 39. Ces faits, non comptabilisés pour la route, n'ont pas toujours des conséquences aussi dramatiques. Une enquête exhaustive dans la presse régionale montrerait certainement la banalité de ces faits négligés par la presse nationale.

¹²⁰⁰ Lors de la Coupe du Monde de football en 1998, une automobiliste malmenée par la foule réunie avenue des Champs Élysées fonça dans celle-ci et fit plusieurs blessés. Même type d'incident pendant les grèves étudiantes d'avril 2006.

¹²⁰¹ Pas moins de 45 000 automobiles incendiées en 2005 ! Les accidents n'y étant évidemment pour rien...

¹²⁰² Nous les examinerons plus loin : articles de Le Roux dès 1896, caricatures de *L'Assiette au beurre* de 1902.

¹²⁰³ Hippolyte Gomot (1838-1927), magistrat d'origine, député opportuniste du Puy-de-Dôme de 1881 à 1889 (circonscription de Riom), puis sénateur de 1891 à 1920, est un parlementaire important, ministre de l'agriculture en 1885-1886. Président du Groupe agricole au Sénat, c'est un défenseur infatigable de l'élevage du cheval ; par exemple c'est un des promoteurs du « *pari mutuel urbain* » qui permit à l'État de venir en aide à l'élevage. Il écrivait régulièrement dans divers journaux et fut directeur politique du journal *Le Voltaire*.

Mortimer-Mégret lui oppose que :

« [le] spectacle des automobiles rentrant actuellement de leur campagne d'été [est] assez suggestif à cet égard – car aucune d'elles ne nous offre, que je sache, l'attristant spectacle de panneaux défoncés par les balles, de banquettes de passagers transformées en fauteuils d'hôpital [...] »

Le « défi » proposé par Mortimer-Mégret à Gomot était évidemment burlesque¹²⁰⁴.

On cite toujours les deux pamphlets d'Antoine Scheikevitch¹²⁰⁵ vaticinant un peu plus tard, en 1906-1907 (nous reviendrons plus loin sur le personnage, ses écrits et ses liens) :

« Déjà dans les campagnes, des grêles de pierres accueillent les automobiles lancées à des vitesses vertigineuses.

Dans maintes communes, les habitants sèment sur la chaussée des tessons de bouteilles, des clous et des cailloux pointus pour faire éclater ces pneus qui boivent l'obstacle et aussi le sang de nos contemporains. À la sortie de certains villages des coups de feu accompagnent les 60 ou 80 chevaux homicides [...] À Paris même, des coups de revolver ont été tirés sur des automobilistes écraseurs, et sur les boulevards, des chauffeurs meurtriers ont failli être écharpés par une foule révoltée de leur incroyable mépris de la vie d'autrui. »

On peut tout à fait rapprocher ce type de pamphlet de celui d'Eugène Giraudet contre la bicyclette en 1900, cité ci-dessus.

Autres prophètes de violences fantasmées, le groupe de juristes de Colin et Scheikevitch qui précèdent d'effets de manche leurs bien sages propositions sur l'assurance automobile (sur lesquelles nous reviendrons) entre 1906 et 1908 (voir l'Annexe B, Illustrations 133 à 135).

Les humoristes, à l'époque, et plus tard quelques mémorialistes, représentent des campagnes pleines de petits enfants lançant des pierres aux autos, dans une exagération comique, dessinant même, comme Alfred Capus en 1906¹²⁰⁶, une « géographie » de la révolte anti-automobile. Fait remarquable, son classement des provinces dans l'ordre d'autophobie croissante est le suivant : la Touraine et le Berry qui « ont pris leur parti » de l'automobile (1 254 habitants pour une voiture en 1905), alors que le Massif central (4 655), la Bretagne (5 220) et la Vendée (4 645)¹²⁰⁷ restent hostiles. Comme on le voit, cet ordre est l'inverse de celui de la pénétration de l'automobile.

D'autres témoignages contredisent totalement cette vision d'une forte hostilité de la province : elle y apparaît de bout en bout curieuse d'automobile et non agressive :

¹²⁰⁴ Le « défi » proposé par Mortimer-Mégret au nom de « un groupe de constructeurs » est de « tenir à sa disposition et à celle de ses collègues 500 voitures avec 500 chauffeurs pour leur permettre de parcourir nos provinces et de se rendre compte, de visu, si elles ont conservé leurs mœurs paisibles d'autrefois, ou si les excès des chauffeurs les ont transformées en nouvelles Mandchouries. » (théâtre de la guerre russo-japonaise en 1905).

Le barème des enjeux du pari est burlesque : « Chaque coup de fusil reçu vaudra à M. Gomot cent francs ; chaque coup de fourche cinquante francs ; une pierre sera cotée un louis ». Les injures sont chiffrées en détail : « “constipé” vaut 5 francs (le prix d'une boîte de laxatif) », « sénateur » ne vaut rien, etc.

¹²⁰⁵ Antoine Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*, Paris, Publications de la Société protectrice contre les excès de l'automobile, 15 pages, 1907 (citation page 4).

¹²⁰⁶ Article *Notes sur l'automobilisme*, in *L'Illustration*, 1-12-1906. Alfred Capus (1858-1923), de l'Académie française, célèbre auteur de comédies, de romans et d'essais, ne cherchait évidemment pas le sérieux.

¹²⁰⁷ Respectivement : Loiret, Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire ; Corrèze, Cantal, Puy-de-Dôme, Haute-Vienne ; 5 départements bretons actuels ; département de Vendée seul.

- en 1894, à Caen, une classe s'interrompt et sort pour admirer une automobile¹²⁰⁸,
- telle feuille locale rapporte en 1898 l'admiration des habitants pour une automobile qui a séjourné à Orléans¹²⁰⁹ ;
- telle autre y signale la curiosité soulevée par le passage d'un camion en 1900¹²¹⁰ ;
- la première décrit en 1908 « *un jeu devenu très à la mode* » des enfants avec les autos, jeu stupide et dangereux, mais pas agressif¹²¹¹ ;
- vers 1911, un instituteur breton fait sortir ses élèves pour admirer une torpédo¹²¹² ;
- des humoristes professionnels comme Henri Kistemaekers¹²¹³ et Michel Corday¹²¹⁴ ou amateur comme Mortimer-Mégret¹²¹⁵, ou des auteurs qui racontent leurs périples comme Henri d'Aigrain¹²¹⁶ ou Octave Mirbeau¹²¹⁷, ne rapportent pas que des violences leur soient arrivées, sauf les traditionnels jets de pierres. Ils présentent souvent, comme Mirbeau, des populations plutôt accueillantes, même dans les débuts¹²¹⁸.

Par contre, Mirbeau déconseille vivement (dans *La 628-E8*) de déambuler à pied « *en peau de loup* » (*id est* le manteau de fourrure des automobilistes), au risque de se faire « *jeter des peaux d'orange* » car « *il n'y a pas loin des oranges aux cailloux* »¹²¹⁹.

Hervé Debacker, après s'être livré à un dépouillement poussé de deux journaux orléanais constate pour la fin des années 1890 :

« *nous n'avons pas trouvé de traces dans la presse d'un sentiment de peur face à*

¹²⁰⁸ « *Lors du passage à Caen, rue Saint Jean, de la première auto, toute une division des grands, école de la rue Guibert, quitta délibérément la leçon de travail manuel pour aller la contempler. C'était un jeudi de mai 1894.* », W. Lucas, *Mémoires*, Beauchesne, 1967, page 87, cité par Studeny, *Thèse*, page 790.

¹²⁰⁹ « *Nos concitoyens ont certainement remarqué une superbe automobile qui, pendant 2 jours, a séjourné à Orléans* ». Ceci dans un véritable reportage sur le propriétaire qui effectue un « *voyage bien fin de siècle* » in *Le Journal du Loiret*, 14 octobre 1898.

¹²¹⁰ « *Sur son passage, ce transport fin de siècle a soulevé, comme bien on pense, une très vive curiosité.* », in *Le Républicain orléanais*, 10 avril 1900.

¹²¹¹ « *À l'approche d'une auto, un gamin s'accroupit au milieu de la chaussée et attend, en faisant des gestes japonais, que la voiture ralentisse ou s'arrête, au risque d'être écrasé !* » in *Le Journal du Loiret*, 22 juillet 1908.

¹²¹² Relaté dans *Au fil des années 1900*, in *Le Bulletin de Vezin-le-Coquet*, Ille-et-Vilaine, n°21 décembre 1899, cité par Bruno Gauthier, *Des voitures et des hommes*, in *Cahiers François Viète* n°5, octobre 2003.

¹²¹³ Henri (Henry) Kistemaekers, *L'apprentissage de Lord Will ; Trimm, champion du monde ; La route à "l'époque héroïque"*, réunis dans *Will, Trimm et Cie*, Charpentier et Fasquelle, 288 pages, pages 1929. Aussi, *Monsieur Dupont, chauffeur*, suivi des *Commentaires sur la vie automobile au début du XXe siècle*, Charpentier et Fasquelle, 410 pages, 1908. Voir aussi ses très nombreuses chroniques dont on a cité quelques passages, notamment dans *La Vie automobile*.

¹²¹⁴ Michel Corday, *Plaisirs d'auto*, Charpentier et Fasquelle, 185 pages, 1909. Réédité avec peu de changements sous le titre *Monsieur, madame et l'auto*, Flammarion, 1927.

¹²¹⁵ Comte Mortimer-Mégret, *Piqûres d'épingles et coups de fouet, Critique humoristique des à côté de l'automobile*, Louis Theuveny, 82 pages, 1907. Mortimer-Mégret dirige *La Pratique automobile* et est lui-même constructeur. On trouve reproduite dans cet ouvrage la « *lettre-défi* » à Gomot dont nous avons parlé.

¹²¹⁶ Henri d'Aigrain, *Mes pannes*, Just Poisson éditeur, 1907. Les seules violences relatées sont dues à Maboul, son caniche, qui, lors d'un arrêt pour crevaison près d'une ferme, casse les reins à un chat du voisinage, déchaînant la fureur des fermiers. Nous n'avons pas trouvé de renseignements sur cet auteur.

¹²¹⁷ Octave Mirbeau, *La 628-E8*, Charpentier et Fasquelle, 416 pages, 1905. Il y décrit des impressions de voyage en Belgique, Hollande et Allemagne, plus quelques épisodes en France, sur sa Charron numérotée *628-E8*.

La « *Dédicace à Monsieur Fernand Charron* » est un morceau d'anthologie.

¹²¹⁸ Mirbeau, *ibidem*, *Dédicace à Monsieur Fernand Charron*, pages IV à IX.

Un exemple caractéristique de bon accueil de l'automobile est son dîner vers 1902 à l'auberge de Poligny dans le Doubs « *avec deux paysans, très beaux, très forts, [...] parfaits techniciens agricoles* ». « *Ils admireraient grandement cette nouveauté [l'automobile], lui faisaient crédit de n'être encore qu'un sport expérimental, aux mains des riches, et ils en attendaient des applications démocratiques, avec confiance.* »

¹²¹⁹ *Ibidem*. La scène se passe aux Pays-Bas. Les passants n'ont évidemment pas à craindre d'accident...

*l'apparition de cet engin.*¹²²⁰ »

Les relations « à chaud » par la presse automobile permettent d'avoir une idée quantitative et qualitative des incidents de toute sorte.

Notre propre dépouillement de la presse automobile de 1904 fait apparaître environ une dizaine de faits de ce type sur cette année. On peut raisonnablement penser que le réseau des lecteurs, qui n'hésitaient pas à écrire à ces journaux, a fait remonter une grande partie des faits ayant eu quelque importance. On ne peut toutefois pas exclure que la plus grande partie des incivilités traditionnelles n'ait pas été signalée (du type jet de pierres par des gamins).

Une grande variété caractérise les faits relatés. On peut en donner les exemples suivants :

- des enfants ou de très jeunes gens lancent des pierres, du sable ou de la boue¹²²¹ ;
- de banales rixes entre conducteurs : les charretiers manient le fouet contre les automobilistes comme ils le font contre les autres charretiers, cochers et piétons¹²²² ;
- des actes de banditisme : on tend une corde à l'approche du véhicule, puis on vient détrousser ces (riches) automobilistes ou cyclistes une fois accidentés¹²²³ ;
- des obstacles abandonnés sur la route entraînent un accident pour une voiture attelée, une auto ou une bicyclette ; leur attribution à la malveillance n'est pas évidente¹²²⁴ ;
- dans de rarissimes cas, la victime est ciblée, comme dans l'affaire du célèbre « *arbre de Cabourg* » qu'un riverain inclinait sur la route au moyen d'une corde à l'approche des automobiles en 1900¹²²⁵ ;
- quelques sabotages visent des courses automobilistes ou cyclistes¹²²⁶.

Les actes les plus graves ont lieu lors d'attroupements où la foule agresse les automobilistes et parfois abîme ou détruit leur véhicule. La plupart du temps c'est après un accident¹²²⁷. De rares cas ont lieu quand l'automobiliste s'arrête pour tenter de corriger un gamin qui a lui a jeté

¹²²⁰ Debacker, *op. cit.*, page 128. Il a consulté sur la période 1897-1913 les mois de janvier, avril, juillet et octobre du *Journal du Loiret*, de droite et du *Républicain orléanais* de centre-gauche.

¹²²¹ Cas de « gamins » en Seine-inférieure, *La Vie automobile*, 1904, page 399-400. À Rosny, Seine-et-Oise, cas d'un jeune de 16 ans, contre Jacques Cohen, chef-adjoint du cabinet du président du Conseil, *ibidem*, page 612. À Choussé-sur-Loire, jets habituels de cailloux et sable par des « gamins » « surtout quand la voiture contient des dames », *ibidem*, 17 septembre 1904, page 595.

¹²²² Un charretier condamné pour avoir frappé le milliardaire George Jay Gould et sa femme à Lucerne en Suisse. « *Lancers de couteaux* » contre le vicomte Chalet près de Irun en Espagne. In *La Vie automobile*, 1905, page 560. Une dame Douglas est frappée par un charretier près de Zurich la même année.

¹²²³ Corde tendue à Pacy-sur-Eure ; un automobiliste blessé, mais il ne s'arrête pas. *L'Auto*, 4 septembre 1904.

Corde tendue près de Flins sur la route Mantes-Paris ; les conducteurs « revenant de la chasse et armés » pourchassent en vain les bandits. *L'Auto*, 5 septembre 1904, et *La Vie Automobile*, 10 septembre 1904, page 579.

Corde tendue à Flins ; un cycliste renversé ; trois cyclistes de ses amis qui le suivent poursuivent les agresseurs qui ont retiré leur corde ; ceux-ci tirent au fusil sur eux ; un cycliste, armé, réplique au revolver ; aucune victime. *La Vie Automobile*, 17 septembre 1904, page 594.

Il s'agit très vraisemblablement d'une seule et même bande, vu la proximité des dates et des lieux.

¹²²⁴ Article « *N'oubliez pas vos phares* » : motocycliste gravement blessé la nuit par une « *pièce de bois placée en travers de la route* ». *La Vie automobile*, 2 avril 1904, page 211. L'article n'affirme nullement qu'il s'agisse d'une malveillance (comme l'écrit Spinga). La chute d'objets mal arrimés est fréquente à l'époque ; en 1910 et 1914, le préfet de police doit rappeler les charretiers à l'ordre, *Ordonnances* des 12-01-1910 et 13-02-1914.

¹²²⁵ Le propriétaire agissait pour se venger de la municipalité qui refusait d'interdire sa rue aux chauffeurs. In *La France automobile*, 1900, page 310. Et dans Souvestre, *op. cit.*, page 430.

¹²²⁶ « *Lattes de bois garnies de clous* » trouvées sur l'itinéraire de la course cycliste Paris-Roubaix, *L'Auto*, 16 avril 1904. Condamnation au tribunal de Verdun d'un « *semneur de clous [...] au passage d'une course cycliste* » ; un concurrent blessé. *Revue du T. C. F.*, 1906, page 319.

¹²²⁷ Les automobilistes prennent souvent la fuite dans ce cas, comme on l'a vu ci-dessus.

de l'eau ou des pierres¹²²⁸, ou s'il veut forcer le passage dans une fête locale qui bouche la rue¹²²⁹.

Des actes analogues peuvent aussi bien viser les piétons, cyclistes, trains, trams, ou les aéronautes, ce qui témoigne d'une violence diffuse qui n'est pas spécifique à l'automobile :

- dès 1890, la presse cycliste dénonçait des actes de banditisme, des violences et des agressions en groupe contre les cyclistes, comme on l'a vu ;
- le banditisme et les sabotages s'exercent toujours contre les cyclistes vers 1904 (voir les cas décrits juste ci-dessus) ;
- on jette des pierres sur les trains, blessant parfois gravement le conducteur¹²³⁰ ;
- on tire au pistolet sur le contrôleur d'un tramway parisien¹²³¹ ;
- les aéronautes (qui atterrissent où ils peuvent !) voient régulièrement leurs ballons pillés en bande par le propriétaire du terrain et ses voisins¹²³².

En conclusion, il paraît impossible de suivre Spinga avec ses « *attentats innombrables* ». L'introduction de l'automobile se fit, comme celle du train ou de la bicyclette en leur temps, avec son lot de réactions, qui tranchent sur une acceptation générale.

I-5 LES NUISANCES DE L'AUTOMOBILE : POUSSIÈRE, BRUIT, FUMÉES, ETC.

Des nuisances nouvelles sont apparues avec l'automobile, ce qui était déjà le cas pour l'avertisseur de la bicyclette. Le *Rapport au président de la République* du 12 juin 1903 sur le *Décret* qui institue la *Commission extraparlamentaire* propose à la réflexion de celle-ci :

« *les moyens propres à réduire le plus possible le bruit, la fumée et les odeurs incommodes dont se plaint fréquemment le public ; [...] la protection de la circulation générale et des riverains contre la poussière.* »

Bruit, fumées et odeurs, et poussière feront l'objet des « *questions* » n° 9, 10 et 11 de la *Sous-commission technique*. Celle-ci ne traitera que le bruit des véhicules, la question des « *Appareils avertisseurs – Réglementation de leur emploi* » devant être examinée par la sous-commission administrative¹²³³.

Fait significatif, la répression qui concerne les nuisances représente près du tiers des contraventions à Paris dans les années 1905-1909. C'est que, comme on va le voir, ces nuisances ont des dimensions psycho-sociologiques autant que matérielles ou sanitaires¹²³⁴.

¹²²⁸ En 1904, à Saint-Aubin-sur-Mer, agression en bande d'un conducteur descendu de voiture après un jet de pierre, voiture incendiée. *L'Auto*, 14 septembre 1904.

En 1904, en Seine-Inférieure, un automobiliste ayant attrapé un gamin lanceur de pierres est molesté par le voisinage « *qui trouvait qu'il ne s'agissait que d'une espièglerie* », in *La Vie automobile*, 1904, page 400.

¹²²⁹ En juillet 1910, on barre la route avec un banc devant une automobile lors de la fête patronale de Trilport, Seine-et-Marne. Le propriétaire et son chauffeur sont molestés par la foule pour avoir déplacé le banc et voulu passer. Il est 19 heures et la foule est vraisemblablement déjà bien imbibée. In *La Vie automobile*, 1911, page 48.

¹²³⁰ « *Gamin* » condamné pour jets de pierres d'une passerelle contre un train ; « *le mécanicien a eu l'œil crevé* ». In *La Vie automobile*, 1904, page 400.

¹²³¹ Tableau des accidents de tramway à Paris dans l'enquête sur les accidents de 1903, dans ADP, D8S2-1.

¹²³² Deux cas de pillage, dont l'un où l'aérostier est de plus « *maltraité par les paysans accourus* », dans *La Vie Automobile*, 19 novembre 1904, page 752. L'aéronaute est particulièrement en butte à l'espionnisme de l'époque.

¹²³³ Le *Rapport* du 12 juin 1903 et la composition et les programmes des sous-commissions sont à BT C492.

¹²³⁴ Ambroise Colin mélange allègrement les accidents avec les nuisances :

« *Qui de nous, faisant de la bicyclette et entendant derrière lui le ronflement menaçant d'un automobile et sa trompe impérieuse, n'a éprouvé une impression de malaise et presque de terreur nerveuse ?* »

LE BRUIT.

Dans une société plus ou moins habituée au bruit des voitures à chevaux (on étend encore de la paille devant l'hôtel d'un malade de haut rang, comme au Grand Siècle), les bruits de l'automobile sont nouveaux. Au bruit de roulement des jantes ferrées du début, s'ajoutent les bruits du moteur et de l'échappement, ainsi que ceux des avertisseurs. Les textes de 1893 et 1899 prescrivent, de façon contradictoire, la maîtrise du bruit du véhicule « *pour ne pas effrayer les chevaux* » et l'usage de la trompe.

D'aucuns, comme Francisque Sarcey en 1898, ou Ballif en 1900, demandaient la suppression des avertisseurs¹²³⁵. En 1899, Ballif préconisait la suppression de la trompe et une répression accrue contre les bruits d'échappement, des motocycles notamment¹²³⁶.

W. de Nordling, ancien directeur général des chemins de fer au ministère autrichien, écrit à la *Commission extraparlamentaire* le 30 juin 1903 une lettre à laquelle le rang de son scripteur valut d'être imprimée à l'usage de tous les membres de la Commission. Il s'en prend d'ailleurs également aux avertisseurs des cycles.

« La corne confère à l'automobile un privilège plus insupportable que les privilèges féodaux abolis en 1789. [...] Sur les routes fréquentées [ses utilisateurs] tiennent le piéton dans un constant ahurissement, autre source de danger. À certaines intersections de rues, il arrive parfois qu'on entend simultanément, dans des directions opposées, 3 ou 4 appels d'automobiles ou de tramways ou de bicyclettes, appels plus que suffisants pour faire perdre la tête aux passants.

Je ne vois qu'un remède à cette situation : c'est l'interdiction aux automobiles de tout appareil avertisseur. [...] J'ai à peine besoin d'ajouter que, dans ma pensée, l'interdiction des avertisseurs devra s'étendre aux bicyclettes et aux "tripoteurs" qui semblent se faire un jeu d'effrayer les passants. L'avertisseur acoustique serait exclusivement réservée aux tramcars [...]»¹²³⁷

La technique s'applique à satisfaire les prescriptions de diminution du bruit. Mais certains automobilistes (et motocyclistes aux dires de Ballif) s'évertuent à en faire le plus possible. En 1909, Henry Kistemaeckers¹²³⁸ ironise à ce sujet :

« Il est convenu qu'il faut avoir une voiture aussi muette que votre fille ; il n'est pas moins convenu qu'il faut ensuite lui mettre un échappement libre, une sirène, un sifflet avertisseur et mille autres facteurs d'affreux tapage. Quand cette artillerie débouche

Nous, qui sommes déjà privés, par leur fait, d'un certain nombre de libertés, nous qui n'avons plus notamment celle de respirer sur nos plus belles routes autre chose qu'un air vicié par la puanteur de leur pétrole ou par les tourbillons de leur poussière [...] » in Bulletin de la Société d'Études Législatives, 1907.

¹²³⁵ Souvestre, *op. cit.*, page 371, cite Francisque Sarcey demandant dans sa chronique du *Temps* : « Ôtons la trompe au chauffeur, il ne se lancera plus en avant que si la voie est libre. »

¹²³⁶ *Revue du T. C. F.*, 1900, pages 3-4. Il signale que « si le motocycliste, né malin, desserre ou enlève un des écrous du tube d'amenée des gaz, [des] détonations se produiront. »

¹²³⁷ BT, C492. Nordling se déclare partisan de la liberté de vitesse sur route, mais propose, comme Ambroise Colin plus tard : « De statuer qu'en cas d'accident la présomption légale est contre l'automobile ».

¹²³⁸ *La Vie automobile*, 30 janvier 1909. Kistemaeckers (1872-1938), romancier et auteur de comédies, est l'auteur de nombreuses chroniques et livres humoristiques sur l'automobile. Voir son portrait et sa notice biographique dans *La Vie automobile*, 1910, page 778. Il est évidemment difficile de faire le départ entre l'exagération comique et la réalité dans ses divers écrits. Dans l'article cité, il va jusqu'à imaginer le pire :

« Après les échappements libres, les sirènes et les sifflets déjà cités, nous avons eu des triples pistons qu'on pourrait qualifier d'éoliens. J'attends sans impatience le cor de chasse, la grosse caisse et la contrebasse mécaniques, jusqu'à ce que la bombe à la mélinite soit innovée elle-même par quelque chauffeur audacieux. »

dans un virage, ou dans un village, c'est la panique, c'est l'épouvante et voilà comment on fait des amis à l'automobiliste qui en compte déjà trop.

Je sais plus d'un accident uniquement dû à ce fait. En étourdissant le piéton de clameurs et d'échos sauvages, on croit l'avertir et, en réalité, on l'affole, au point de lui communiquer instantanément la présence d'esprit et l'à-propos bien connus de la poule. »

Les « ébranlements » – nous dirions aujourd'hui « bruits solidiens » (vibrations à basse fréquence se propageant par le sol) – commencent à être mis en cause vers 1910, avec le développement du parc de camions et l'augmentation de leur poids. On leur reproche de mettre en péril certains immeubles. Le premier texte les concernant impose l'usage de pneumatiques ou bandages souples pour les poids lourds dans le ressort de la préfecture de police en 1913¹²³⁹. Les ébranlements étaient en fait une préoccupation bien connue des riverains des rues parcourues par les tramways¹²⁴⁰. On comprend que ceux des autres rues aient vu d'un très mauvais œil de lourds autobus et camions y apparaître.

L'échappement fait l'objet de divers progrès : on ne parle, à l'époque, que de « silencieux » pour désigner ce qu'on appellera plus tard « pot d'échappement ».

LA POUSSIERE ET LA BOUE.

La poussière est certainement la nuisance principale, évidemment liée à la vitesse nouvelle des automobiles. Au-delà de ses effets matériels – elle abîme les récoltes ou les produits en devanture des magasins, s'insinue dans les logements, etc. –, elle est ressentie comme une atteinte personnelle par les passants et riverains (voir l'Annexe B, Illustration 80).

Elle couvre les chauffeurs eux-mêmes et leurs passagers dans les voitures découvertes qui formeront longtemps le parc, les obligeant à porter des tenues spéciales¹²⁴¹.

C'est une cause importante de danger par la perte de visibilité qu'elle engendre pour les véhicules qui suivent ou dépassent, bien illustrée par le célèbre et mortel accident de Marcel Renault dans Paris-Madrid.

Des juristes comme Ambroise Colin, se préoccupèrent de la question¹²⁴² et se demandèrent même si les émissions de poussière ne pouvaient pas donner lieu à indemnité.

De Dion exprime sa conviction que la poussière est la première nuisance de l'automobile par sa généralité dans son *Rapport concernant la vitesse* à la Commission extraparlementaire :

« Les récriminations sont provoquées moins par la vitesse que par la poussière. La vraie cause irréfutable, peut-être, mais réelle, qui aigrit contre nous bien des piétons, ce

¹²³⁹ Ordonnance du préfet de police du 1er août 1913, pour Paris seulement, étendue à la banlieue le 14 août 1913. Les bruits solidiens gênent les personnes, qu'ils réveillent notamment, même si l'oreille ne les perçoit pas.

Vers cette époque, d'autres grandes villes prennent des arrêtés limitant la circulation des camions dans le centre-ville et leurs vitesses en fonction du type de bandages, comme à Orléans en janvier 1913 (1920 à Tours).

¹²⁴⁰ Les Congrès internationaux de la route de 1908, 1911 et 1913 traitent tous des techniques pour atténuer les vibrations engendrées par les tramways.

¹²⁴¹ Voir en Annexe B, Illustrations 79 à 81, 115 et 153.

¹²⁴² On voit Scheikevitch intervenir au 1^{er} Congrès de la Route de 1908, en tant que Secrétaire de la *Société protectrice contre les excès de l'automobile*, pour réclamer que les dispositifs à préconiser contre la poussière soient rendus obligatoires selon « un règlement d'administration publique contenant des dispositions analogues à celles de l'article 2 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage ». In *Journal du Congrès, Séance du lundi 12 Octobre 1908*, page 6. Archives de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route.

n'est pas la crainte du danger, à mon avis, car il n'y a danger qu'au passage des fous, mais c'est bien plutôt la poussière dont nous les inondons ; la poussière qu'on reçoit d'un autre semble être l'expression de son dédain et le dédain se pardonne difficilement. Quel chauffeur n'a pas maugréé de bon cœur quand il suivait un véhicule d'égale vitesse, et comme il reporterait volontiers une partie de sa mauvaise humeur contre le conducteur si ce n'était un confrère !¹²⁴³ »

Les milieux hygiénistes mettent en avant que la poussière des routes et des rues contient grand nombre de germes¹²⁴⁴. L'active Commission d'hygiène du T. C. F., qui s'occupe de promouvoir les salles de bains et les W.C. dans les hôtels, se lance aussi dans la bataille¹²⁴⁵.

Aussi, le monde automobile et celui des routes se préoccupèrent-ils très rapidement de la question et firent-ils des essais de « goudronnage » dès 1901¹²⁴⁶.

C'est le docteur Guglielminetti¹²⁴⁷ qui est crédité, selon la légende, de la première expérience de goudronnage à la demande d'Albert 1^{er}, prince de Monaco, le 13 mars 1902, puis devient le « *propagateur acharné des moyens de combattre la poussière* », suscite d'autres expériences entre Nice et Menton en 1903, et crée en novembre 1903 une *Ligue contre la poussière* avec « *l'appui de l'A. C. F., du T. C. F., de l'A. G. A., ainsi que des Chambres syndicales [...]*¹²⁴⁸ » Les journaux automobiles, *L'Auto* en tête, appuient avec constance l'action de la Ligue¹²⁴⁹.

En réalité, le goudron de houille était utilisé depuis longtemps en France comme « *marqueur d'usure des chaussées* »¹²⁵⁰ ou comme liant dans les chaussées des usines à gaz. En Californie, le pétrole ou le brai natif étaient déjà employés comme liant des chaussées.

¹²⁴³ BT C492. De Dion, *Rapport sur la première question (vitesse) à la sous-commission technique*, 1904, p. 7.

¹²⁴⁴ Un terrifiant *Rapport à l'Académie de Médecine* apprend que 1 gramme de poussière prise rue de Rennes à Paris contient 1 300 000 microbes (2 100 000 rue Monge), etc., in *La Locomotion automobile*, 27 avril 1905, pages 257-259. Un 1^{er} Congrès contre la poussière a lieu à Monaco, le 15 avril 1905, *ibidem*, pages 298-299.

¹²⁴⁵ *Revue du T. C. F.*, 1904, page 301. La poussière, où qu'elle soit, est à l'époque une des grandes phobies hygiénistes.

¹²⁴⁶ Relation d'essais faits de 1901 à 1903 in *Annales des Ponts et Chaussées*, 1903, volume 1, pages 226 à 268.

Voir aussi divers articles de Guglielminetti dans *La Nature* du 6 février 1904, p. 151, 18 juin 1904, p. 39 et début du second semestre 1905, p. 26 (site du CNAM).

La première expérience officielle de goudronnage à Paris a lieu aux environs de la Porte Dorée en août 1903. Les riverains du Boulevard Maillot se payèrent en octobre 1904 un goudronnage à 3 francs par mètre linéaire. Des opérations analogues eurent lieu à Sens, Joigny, Auxerre, Nice, Roubaix, Lyon, Nantes, Évian, Oran, Alger, etc.

Les articles sur le sujet dans les revues automobiles et techniques se comptent par dizaines (centaines ?).

¹²⁴⁷ Le docteur suisse Ernest Guglielminetti (1862-1943), ancien médecin de la Légion étrangère hollandaise en Insulinde, installé à Monaco, fut un personnage haut en couleurs mais attachant, souvent mis en avant – et d'abord par lui-même –, mais dont l'importance ne doit pas être exagérée. Surnommé « *docteur Goudron* », symbole inavoué de la faillite de l'État dans le domaine des routes jusque dans les années 1920, il sera un personnage en vue de l'Association Internationale des Congrès de la Route (A. I. P. C. R.) comme délégué de Monaco, couvert d'honneurs et de décorations françaises et étrangères. Sa longue influence à l'A. I. P. C. R. tint aussi à son rôle de traducteur, car c'était un parfait polyglotte (anglais, français, italien, allemand, flamand).

C'était aussi un vrai scientifique qui s'intéressait à la physiologie de la respiration. Ce qui explique son intérêt personnel pour la lutte contre la poussière. Il inventa un appareil respirateur pour les atmosphères polluées qui fut très utilisé. Il étudia aussi la physiologie des pilotes d'avion et mena des expériences sur la respiration en altitude.

¹²⁴⁸ *Le Chauffeur*, 11 décembre 1903, reproduit le manifeste de la Ligue (*idem* in *La locomotion automobile*, 26 novembre). On y trouve la composition du Conseil d'administration initial, très œcuménique, avec de Dion, de Zuylen, Ballif, Forestier, Cuenod du Motorcycle-Club, Dr Léon Petit pour l'Œuvre des Enfants tuberculeux, etc.

¹²⁴⁹ *L'Auto* commence à mener campagne en 1904 et n'arrêtera jamais jusqu'en 1914.

¹²⁵⁰ Voir la *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Routes nationales. Expérience sur la qualité des matériaux*, 18 janvier 1879.

On discute ferme des moyens et revêtements à employer en ville : pavages divers (bois, pierre), arrosage, « *westrumitage* », goudronnage, asphaltage, tar-macadam, etc., et de leurs coûts, avantages et inconvénients (salissures, glissance pour les chevaux, coûts et durée de vie, etc.). Nous laisserons ici cet aspect de côté¹²⁵¹.

Les grandes villes traitent leur voirie. Paris semble l'avoir fait pour la plus grande partie de son réseau empierré avant 1914 (rappelons que 85 % des chaussées y sont déjà pavées en 1900). Il n'en va pas de même dans les autres grandes villes, mais il est impossible de savoir dans quelle mesure ni à quel rythme elles l'ont fait, faute de statistiques.

Orléans conserve ainsi jusqu'à la guerre un réseau en grande partie en macadam, ce qui suscite des débats permanents¹²⁵². L'émission de poussière y servira de justification officielle pour les limitations imposées aux camions en centre ville en 1913¹²⁵³.

Les rapports se succèdent : en 1902, au *Congrès automobile français* de Dijon, en 1902, au 2^{ème} *Congrès international automobiliste* à Paris (outre les dispositifs sur les véhicules et le traitement des chaussées, on y examine les équipements anti-poussière des voyageurs, vêtements, lunettes et masques).

En 1904, la Commission extraparlementaire en fait une de ses questions importantes (voir l'*Annexe B, Illustration 81*).

En 1905, au 1^{er} *Congrès international de tourisme et de circulation automobile sur route* de Paris, le premier des 12 « *Vœux présentés par la 4^e Section, Routes* » concerne la poussière :

« *Le Congrès, considérant que l'on dispose actuellement des moyens reconnus pratiques et souvent économiques de combattre la poussière, émet le vœu que l'application de ces moyens soit généralisée, et cela chaque fois que les conditions le permettront.*¹²⁵⁴ »

En 1906, mêmes conclusions au 3^{ème} *Congrès international d'automobilisme* de Milan.

Les *Congrès internationaux de la route* succèdent aux Congrès automobilistes en 1908 à Paris, en 1910 à Bruxelles et en 1913 à Londres¹²⁵⁵. Comme bien l'on pense, la question de la poussière est examinée à chaque fois. Au Congrès de Londres, toutefois, on ajoute aux questions techniques les aspects d'organisation administrative et de financement¹²⁵⁶ :

¹²⁵¹ Sur les techniques utilisées, voir les *Annales des Congrès* cités ci-après. Pour des synthèses, voir Raymond Sauterey, *La route française à l'aube du XXe siècle*, et Charles Parey et R. Sauterey, *Évolution de la technique routière au XXe siècle*, in *100 ans de routes en France*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000, pages 13-32. Aussi, Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, *op. cit.*

La « *westrumite* » (du nom de l'ingénieur hollandais De Westrum) est une solution de goudron d'huile minérale dans l'eau obtenue par des moyens chimiques et utilisée en arrosages. Moins concentrée, elle est bien moins chère que le goudron pur, mais moins durable.

On essaie aussi de comprendre les facteurs d'émission liés au véhicule lui-même, sans grand succès.

¹²⁵² Le cas d'Orléans est bien renseigné par Debacker, *op. cit.*, qui fait un très intéressant recensement des articles sur le sujet dans les deux journaux locaux et des délibérations du Conseil municipal, pages 57 à 62.

¹²⁵³ Debacker, *op. cit.*, page 71.

¹²⁵⁴ Les *Annales des Congrès* de 1900, 1902, 1903, 1905 et 1906 se trouvent à la Bibliothèque du Trocadéro.

¹²⁵⁵ Les *Annales des Congrès de la route* sont consultables à l'Association internationale des Congrès de la route (Paris). Le 1^{er} Congrès de la route à Paris, en octobre 1908, semble avoir en partie été suscité par une initiative avortée de Guglielminetti pour organiser un Congrès international sur la lutte contre la poussière en 1907.

¹²⁵⁶ Voir l'*Annexe B, Illustration 88 : Questions n°8 et n°9 du Programme du Congrès*.

L'inadaptation des responsabilités et des financements des travaux routiers était « *internationale* ». La France s'en tirait-elle mieux ou moins bien que d'autres ?

« 8° *Autorités chargées de la construction et de l'entretien des routes. Fonctions dévolues au pouvoir central et aux autorités locales* », et
« 9° *Budget de la construction et de l'entretien des routes. Création de ressources* ».

En avril 1912, les associations, en un bel ensemble, lancent une « *Pétition nationale pour la réfection et l'entretien des routes de France* » et essayent de sensibiliser les instances départementales, comme la Chambre de Commerce du Loiret qui examine longuement cette pétition le 28 juin 1912¹²⁵⁷.

En fait, il ne s'était rien passé sur les routes depuis les premiers essais de goudronnage de 1901. Un chiffre résume à lui seul l'échec total et scandaleux de la politique française de la « *renaissance des routes* » que Giffard prédisait en 1894 : au recensement de 1921¹²⁵⁸, on ne compte que 312 km de routes nationales goudronnées sur 39 534 ! Moins de 1 % !

Et les routes pavées avaient même régressé de 2 223 km en 1903 à 1 955 km en 1913.

La projection de boue existe depuis toujours dans la circulation attelée, mais elle semble plus mal ressentie venant des automobiles¹²⁵⁹ (voir l'*Annexe B, Illustration 83*).

Le premier remède envisagé est le « *pare boue* » qui fait l'objet de multiples concours, sans grands résultats. Le goudronnage des routes engendre dans un premier temps des projections de boue mêlée de goudron, particulièrement salissantes et qui font l'objet de vives critiques.

FUMEES ET ODEURS.

« *Fumées et odeurs* » sont le principal motif des contraventions dans le ressort de la préfecture de police durant les années 1905 à 1909, avec 23,7 % du total, avant l'excès de vitesse (14,6 %), le défaut de papiers (23 %) et le bruit (moins de 10 %)¹²⁶⁰.

Cette priorité publique nous est restée mystérieuse, malgré nos investigations sur le sujet... Faut-il y voir une survivance de la lutte contre les émissions de fumée et escarbilles des locomotives, qui avait fort préoccupé le ministère des travaux publics ?

La société d'alors sentait fort mauvais¹²⁶¹, depuis les corps jusqu'au crottin de cheval. Mais, comme le note Eugen Weber : « *La perception des odeurs semble avoir été particulièrement vive au tournant du siècle, au moment où les exigences nouvelles se heurtaient aux habitudes traditionnelles.* » Il est possible que l'odeur nouvelle des carburants imbrûlés ait activé des dégoûts déprimés par l'habitude.

La mauvaise odeur est toujours celle de l'autre – devant les autres. L'utilisation

¹²⁵⁷ ADL 298W 76 864. La lettre d'envoi de la pétition est signée des présidents du T. C. F., de l'A. C. F., de la Commission de Tourisme et de Circulation générale, de la Fédération des A. C. régionaux, et des deux Chambres syndicales des constructeurs d'automobiles et des Accessoires d'automobiles. Le rapporteur à la séance de la Chambre de commerce est évidemment très favorable à cette pétition.

¹²⁵⁸ Ministère des travaux publics, *Routes nationales, Recensement de la circulation en 1920-1921*, Imprimerie nationale, 1924. Le recensement de 1913 n'indique pas le kilométrage de routes goudronnées, certainement inférieur. Pour les 3 départements d'Alsace Lorraine on a, en 1921, 7,5 km de goudronnés sur 1 172 km, ce qui montre que l'Empire allemand n'avait pas fait mieux que la France !

¹²⁵⁹ Des procès sont menés contre les automobilistes pour projection de boue.

¹²⁶⁰ *Rapport Massard* de 1910, *op. cit.*, page 40.

¹²⁶¹ Weber, *op. cit.*, chapitre III, *Ainsi vivaient les français*, notamment pages 80-83. Citation page 83.

systématique du terme « *fumées et odeurs* » par les policiers est peut-être une piste. En effet, le décret de 1899 n'interdit que les « *odeurs incommodes* »¹²⁶². L'appréciation de l'odeur par le policier est évidemment très subjective. Mais, la mauvaise odeur est « rendue visible » par la fumée, ce qui permet cette frénésie de répression... Voir l'Annexe B, Illustration 82.

Jolie histoire de Kistemaeckers sur ces trois thèmes¹²⁶³ :

« *J'arrête ma voiture sans arrêter mon moteur. Un peu de fumée s'échappe de mon silencieux. Passe un agent cycliste. Il sort son carnet :*

- « *Mauvaise odeur, sur la voie publique... Procès-verbal...* »

Attroupement, tandis que l'agent cycliste cherche en vain son crayon. Complaisant, je lui tends le mien. À cette seconde précise, une terrible haleine à l'ail me balaye les narines. Cet agent, à n'en pas douter, est originaire du Midi, non, du Midi et demi !

Aussitôt, je m'explique à la foule. L'agent veut me dresser une contravention pour mauvaise odeur sur la voie publique... Je prie les témoins de bien vouloir constater que l'agent lui-même empeste beaucoup plus que ma voiture. On rit. Et les témoins s'offrent...

L'agent tousse, me rend mon crayon sans s'en être servi et balbutie :

- « *Allons ! Ça va bien... Ça va bien ! Circulez, et ne recommencez plus !* » »

Pour être complet, signalons que le lavage et les rejets d'essence et d'huile sur la voie publique lors des vidanges ne commencent à être prohibés qu'en 1910-1912¹²⁶⁴.

EFFROI DES ANIMAUX ET DES HOMMES.

L'effroi des animaux de traction.

L'effroi des animaux de traction est mentionné dans toutes les réglementations concernant les véhicules à traction motorisée de 1866, 1893 et 1899.

La frayeur des chevaux devant une bicyclette, déjà signalée dans *Le Vélocipède illustré* du 12 décembre 1869, fait l'objet dans le règlement de 1896 d'un article prescrivant aux cyclistes de s'arrêter si un cheval présente des signes de frayeur à leur approche.

Nous ne reviendrons pas sur les aspects réglementaires de cette question. Mais, nous voudrions rappeler ici combien la civilisation du cheval est consciente de cette caractéristique physiologique de l'animal, qui est à l'origine du fatalisme vis-à-vis des accidents.

Les réactions variées du cheval « ombrageux » sont déclenchées par une ombre ou tout autre mouvement, bruit ou objet inhabituel. Émile Gaboriau nous montre ainsi en 1863 une élégante parisienne débarquant du train à Corbeil avec « *un de ces chapeaux nommés "chapeaux à accident" parce qu'ils font cabrer les chevaux de fiacre sur le boulevard.*¹²⁶⁵ »

¹²⁶² Les textes de 1866 et 1893 sur les véhicules routiers proscrirent les émissions de « *fumées* » liées à la machine à vapeur, alors que le décret de 1899 n'interdit plus que les « *odeurs incommodes* ».

¹²⁶³ « L'odeur de l'autre », « le chœur des autres » et la « visibilité de la fumée-odeur ». *La Vie automobile*, 7 avril 1906. Tous les points de suspension et d'exclamation sont de Kistemaeckers.

¹²⁶⁴ Interdictions édictées par l'*Ordonnance* du préfet de police du 1er août 1910 pour les autobus, puis étendue à toutes les automobiles par une *Ordonnance* du 25 juin 1912.

¹²⁶⁵ Gaboriau, *Le crime d'Orcival*, 1863. Citation page 261 de l'édition 2005 aux Éditions du Masque. Émile Gaboriau (1832-1873), journaliste et écrivain, est considéré comme le père du roman policier français.

« Rien de plus banal que l'emballlement » écrit Studeny, en en donnant maint exemple¹²⁶⁶.

La réaction du cocher ou des passagers est souvent malheureuse. En 1842, le duc d'Orléans, fils de Louis-Philippe, se tue à Neuilly, vers la porte Maillot (actuelle) en sautant de sa voiture dont les chevaux se sont emballés sans raison.

En 1896, à Nice, le cocher d'un fiacre en saute et se tue, son cheval s'étant lui aussi emballé¹²⁶⁷. Mais, cette fois, la frayeur du cheval est attribuée à une automobile, ce qui amène la municipalité à durcir une des premières réglementations autophobes prise en 1895.

La coexistence inévitable sur la route entre les chevaux et ces objets nouveaux que sont les bicyclettes et l'automobile ne pouvait qu'entraîner l'augmentation de ce type d'accident. Ainsi, l'enquête de 1903 montre que la frayeur animale intervient directement ou indirectement dans 19 des 81 accidents d'automobile relatés dans le *Rapport Hennequin sur les accidents*¹²⁶⁸.

La solution évidente (à long terme) résidait dans la familiarisation des animaux de traction avec ces nouveaux objets routiers. Dès 1866, le ministre Armand Béhic en était fort conscient en commentant son arrêté sur les locomotives routières, et prévoyait de limiter la vitesse¹²⁶⁹ :

« jusqu'à ce que ce mode de locomotion soit entré dans les habitudes, que les animaux circulant sur les routes y soient plus accoutumés. »

Dès 1903, les chevaux attelés rencontraient deux bicyclettes pour quinze voitures hippomobiles sur les routes nationales¹²⁷⁰ : ils ne devaient plus guère s'en effrayer. Il en ira de même pour les automobiles lorsqu'elles seront nombreuses.

L'effroi des humains.

Nous avons vu Ambroise Colin « faisant de la bicyclette et entendant derrière lui le ronflement menaçant d'un automobile et sa trompe impérieuse, [éprouver] une impression de malaise et presque de terreur nerveuse.¹²⁷¹ »

La *Fin de siècle* voit en effet l'hystérie promue au rang de « *névrose digne des nantis* ».

« Il était naturel et facile de confondre cette hystérie des classes inférieures, étudiée et vulgarisée par le Professeur Charcot de la faculté de médecine (“la question palpitante du jour”, comme l'appelait Giffard) et des névroses plus distinguées¹²⁷². »

L'objet phobique, présent dans la plupart des hystéries, est souvent pris dans la circulation. C'est le cas, par exemple, du Petit Hans, auquel Freud a consacré une des *Cinq psychanalyses* : il ne veut plus sortir de chez lui en 1908, à l'âge de 5 ans, au prétexte qu'il a été effrayé par un

¹²⁶⁶ Studeny, *op. cit.*, pages 123-126, citation page 124.

¹²⁶⁷ Il est troublant de mettre en rapport cette réaction fort commune de sauter hors de la voiture à cheval, avec le refus de la ceinture de sécurité, longtemps argumenté en affirmant qu'il valait mieux être éjecté (alors que les statistiques prouvaient largement le contraire). Il pourrait y avoir ici un déterminant instinctif très primitif.

¹²⁶⁸ Rappelons que les 81 accidents décrits par Hennequin ont été choisis parmi les 241 recensés. La proportionnalité des cas de fuite n'est donc probablement pas respectée.

¹²⁶⁹ *Circulaire aux préfets sur la circulation des locomotives sur les routes ordinaires. Instructions complémentaires*, du 30 juin 1866. *PTQ, 1863-1866*, pages 415-416.

¹²⁷⁰ *Recensement de 1903, op. cit.* On compte 32 bicyclettes pour 251 colliers (équivalant à 189 véhicules).

¹²⁷¹ *Bulletin de la Société d'Études Législatives, op. cit.*, 1907. Nous soulignons l'expression « *terreur nerveuse* ».

¹²⁷² Eugen Weber, *op. cit.*, page 36. Weber parle de « un publiciste de l'époque » qu'il identifie en note comme « Pierre Giffard, *Les grands bazars, 1882, p. 157* ».

accident (un cheval qui est tombé) et qu'il a « peur d'être mordu dans la rue par un cheval ».

Hans semble fixer sa phobie sur les chevaux, mais, dit Freud, « sa phobie est en réalité diffuse. Elle se porte sur des chevaux ou des voitures, sur le fait que les chevaux tombent et qu'ils mordent, sur des chevaux d'une nature spéciale, sur des voitures qui sont lourdement chargées.¹²⁷³ » Sans oublier les tramways et les trains, ou la bicyclette que sa mère pratique avec des culottes qui le troublent fort.

L'automobile devait être plus tentante comme objet phobique que le cheval pour des adultes (Hans est traditionaliste et, surtout, très jeune : il n'a pas honte d'avoir peur des chevaux). Sa nouveauté était frappante, et cela avait l'avantage secondaire de dissimuler le caractère phobique de cette crainte. Ainsi, en 1902, une maîtresse de maison note que « sa femme de ménage a été effrayée par la vue d'une automobile et devra garder le lit¹²⁷⁴ ».

La métaphore répétée de l'automobiliste comme « marsien¹²⁷⁵ » n'est évidemment pas sans rapport avec *La Guerre des mondes* de H.-G. Wells (1898, traduction en 1900) et les angoisses qui firent son succès. Elle restitue aussi l'inquiétante étrangeté des occupants de l'engin.

Certes, leur tenue est fonctionnelle¹²⁷⁶ pour se protéger de la poussière, du vent de la vitesse et du froid, avec casques, masques et lunettes, combinaisons et fourrures, dans ces autos ouvertes à tous les vents. Mais elle n'est évidemment pas celle des usagers locaux de voitures attelées, ou des voyageurs à plus longue distance en train ou dans les rares pataches subsistant dans les campagnes, qui tous circulaient en tenue ordinaire. L'aspect des automobilistes devait donc frapper les imaginations, même si ce n'était pas forcément le but recherché¹²⁷⁷.

Une caricature de William Laparra illustre parfaitement ce thème : toute l'attention y est focalisée sur le chauffeur (gants, casque, lunettes, manteau de fourrure) pénétrant dans une maison de paysans (les femmes portent la "coiffe") pour demander un renseignement et y déclenchant une horrible panique des gens et animaux domestiques. L'auto, immobile, n'apparaît que par ses phares dans la nuit à travers la porte ouverte¹²⁷⁸. Elle a pour légende :

« *LE RENSEIGNEMENT.* – *Tout à coup, pendant que les paysans dînent dans leur chaumière, la porte s'ouvre sur la route et un être effrayant apparaît : c'est un chauffeur qui demande un renseignement...* »

Ce très bref dossier permet d'entrevoir la dimension inexplorée de l'inconscient dans les peurs que suscitaient le cheval et plus tard l'automobile.

¹²⁷³ Freud, *Analyse der Phobie eines fünfjährigen Knaben (Analyse d'une phobie chez un petit garçon de cinq ans)*, paru en 1909. Citation page 127 de la septième édition des *Cinq psychanalyses*, PUF, 1975.

¹²⁷⁴ Cité par Frank Samson, *Thèse de droit sur le Code de la route*, Brest, 1998, d'après « le dos d'une carte postale datée de 1902 : "Cher ami, Mme Martin, notre femme de ménage, ne pourra pas se rendre chez vous demain. En effet, en sortant de chez moi, aujourd'hui, elle a été effrayée par la vue d'une automobile et devra garder le lit quelques jours. Cordialement." » F. Samson, consulté par nous, n'avait pas de référence de lieu.

¹²⁷⁵ Octave Mirbeau l'orthographe ainsi dans *La 628-E8*, *op. cit.*

¹²⁷⁶ Au 2^{ème} Congrès international automobiliste en 1903, on examine l'équipement des voyageurs, vêtements, lunettes et masques, avec, comme rapporteur, Ström, le plus important fournisseur de ces tenues spéciales, après avoir été le tailleur des cyclistes (voir ci-dessous).

¹²⁷⁷ Mathieu Flonneau, *Thèse*, page 58, aurait tendance y voir une « étrangeté [... qui] renseigne en tout cas sur les premiers usages des particuliers : il s'agissait de faire impression tout d'abord ». Une interprétation plus simplement fonctionnelle serait la nôtre. La « conduite intérieure » ne se répandra qu'après 1920.

¹²⁷⁸ Estampe en couleurs de W. Laparra, Musée de la Voiture et du Tourisme à Compiègne. Reproduite dans *L'automobile*, in *L'Illustration*, 1936. Toute référence à la vitesse et aux accidents est évacuée.

Le peintre bordelais William Laparra (1873-1920) n'est pas particulièrement connu comme caricaturiste.

I-6 AUTOPHOBES ET JURISTES.

Nous nous proposons d'examiner ici les productions critiques envers l'automobile autres que le commentaire journalistique des faits divers.

Celles-ci sont régulièrement citées sans que leur importance sociale soit évaluée.

Or, un recensement poussé montre que ces productions sont très peu nombreuses ; les auteurs modernes se réfèrent toujours aux mêmes sources, présentées comme des témoignages anonymes, tout en affirmant ou sous-entendant qu'elles sont un échantillon d'une abondante littérature¹²⁷⁹. De fait, la quasi-totalité de ces manifestations est liée au lobby du cheval et aux gesticulations d'un groupe de juristes qui agit pour instaurer une assurance obligatoire.

PAMPHLETAIRES ?

Le 6 juin 1896, le célèbre journaliste sportif et écrivain Hugues Le Roux¹²⁸⁰, publie dans *Le Journal* une lettre ouverte au préfet de police, où il s'en prend à la fuite des automobilistes :

« Hier soir à six heures, auprès de la rue de Courcelles, j'ai failli être écrasé avec ma femme et mes enfants, par un monsieur monté dans une automobile lancée à la vitesse d'une locomotive. Il était, bien entendu, impossible à rattraper. L'agent à qui je me suis adressé [...] m'a répondu "Hélas, Monsieur, nous sommes désarmés devant ces gens-là. Ils savent qu'ils échapperont par la fuite ..." [...] »

Monsieur le Préfet de police, [...] vous devez obliger ces écraseurs de porter en évidence le numéro qui permettra de les retrouver après leur fuite. [...]

Et puisque vos agents se déclarent désarmés, j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui, je me promène avec un revolver dans ma poche et que je tire sur le premier chien enragé qui, monté sur une automobile ou sur un tricycle à pétrole, s'enfuira après avoir risqué d'écraser les miens ou moi. ¹²⁸¹ »

En bon journaliste, Le Roux, exploita le filon quelque temps. En 1899, par exemple, dans

¹²⁷⁹ Un bon exemple est Séverine Décreton, *La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Époque*, in *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue*, A. Leménoel (dir.) Colloque de Rouen des 16-19 novembre 1994, Presses Universitaires de Rouen, 1997, 466 pages, pages 123 à 132: Après avoir cité comme des témoins anonymes, Le Roux et Scheikevitch (que nous allons examiner ci dessous), elle continue ainsi (c'est nous qui soulignons) :

« Ces deux témoignages courroucés, extraits d'une abondante littérature, nous révèlent qu'en ville, comme dans les campagnes, l'automobile est perçue [...] comme une invention démoniaque [...] À cette époque, en effet, journaux, essais et romans se multiplient sur les méfaits des hordes motorisées de "joyeux bouchers" qui attentent à la vie des paisibles citoyens. Il convient, à la lecture de ces documents [...] »

Or, en dehors des articles de faits divers que nous avons décrits, « l'abondante littérature [et] les multiples essais et romans » et « ces [autres] documents » dont parle S. Décreton sont totalement imaginaires, ou presque (voir ci-après le cas d'un texte d'Eugène Le Roy).

¹²⁸⁰ Hugues Le Roux (1860-1925) est très en vue en 1896. Il écrit depuis 1882 au *Temps*, au *Figaro*, au *Journal*, au *Matin*. Premier roman en 1885. Écrivain globe-trotter, essayiste, conférencier, auteur de théâtre, ses œuvres sont très nombreuses (et totalement oubliées). Il finira sénateur de Seine-et-Oise de 1920 à 1925. « *Homme de lettres, conférencier distingué épris d'aventures et voyageur infatigable qui exaltera de par le monde les vertus de notre pays* » dit sa notice dans *Le dictionnaire des parlementaires français* de Jean Jolly, PUF, 1960.

¹²⁸¹ Souvestre, *op. cit.*, pages 369-371. La lettre, datée du 6 juin 1896, paraît dans *Le Journal* du même jour.

Souvestre ajoute : « *En réalité, Le Roux n'avait couru aucun danger. Simplement la trompe d'un lourd camion, gravissant péniblement la rue de Courcelles, l'avait désagréablement troublé dans la lecture de son journal !* » Même anecdote, un peu modifiée et démentie par Le Roux, dans la *Revue du T. C. F.*, 1900, page 3.

Le Petit Marseillais, il se fait le truchement d'un « *paysan normand* » :

« *Ces gens-là se comportent comme des bêtes puantes. Si ceux qui ont le pouvoir ne nous en débarrassent pas, on se défendra contre eux comme on le fait contre les loups et contre les sangliers : à coups de fusil.*¹²⁸² »

Le Roux en resta à ces manifestations journalistiques. Leur célébrité tint à la sienne propre, à sa qualité de « confrère » des journalistes sportifs (ou non) qui en parlèrent donc longuement, et, sans doute, à la « personnalisation » de sa lettre de 1896. En fait, cette lettre ouverte ne différait en rien – sinon par la forme – des articles autophobes de journalistes connus comme Sarcey, ou d'autres plus humbles.

Le Roux fit, d'ailleurs, rapidement la paix avec les amis de l'automobile (dès 1900)¹²⁸³.

Ce qui est sûr, c'est que Le Roux, pourtant écrivain prolifique, n'écrivit jamais d'autre pamphlet contre les chauffards que sa fameuse lettre ouverte et quelques articles autophobes.

On ne rencontre en fait qu'un seul vrai pamphlétaire, Antoine Scheikevitch¹²⁸⁴, qui écrivit deux courts brûlots à très faible tirage : d'abord sous le pseudonyme d'Arzamas en 1906, *Écraseurs*, puis sous son nom en 1907, *Chauffards et autophobes*¹²⁸⁵. On a cité ci-dessus un extrait de ses vaticinations sur les violences que devaient entraîner l'automobile. En fait, il agit en tant que Secrétaire général de la *Société protectrice contre les excès de l'automobilisme*.

Ces deux ouvrages ne semblent pas avoir fait l'objet de la moindre recension dans les revues automobiles que nous avons consultées, ni même de la plus simple mention. C'est que, probablement, Scheikevitch, contrairement à Le Roux, n'était pas un journaliste connu...

Rien donc, en réalité, ne permet aux auteurs modernes, qui font grand cas de Le Roux et de Scheikevitch, de les présenter comme les représentants d'un mouvement important de contestation intellectuelle de l'automobile. Quand elle existe, elle reste le fait de journalistes, prisonniers de l'actualité, versatiles et passant, comme Le Roux, de l'autophobie à la franche collaboration avec le monde premier de l'automobile.

¹²⁸² *Le Petit Marseillais*, cité par *Le Vélo* du 25 juillet 1899. Le Roux voit des loups en Normandie !

¹²⁸³ Il devint membre du T. C. F. dès janvier 1900, polémiqua « *en gens d'esprit* » avec Ballif, confessa avoir failli blesser des promeneurs, son cheval s'étant emballé, devint « *actionnaire d'une entreprise d'automobiles* ». In *Revue du T. C. F.*, 1900, pages 57-58. En 1905, à la création de l'Académie des Sports, Le Roux présida la Section des sports athlétiques de son Bureau, en (bonne) compagnie de fervents automobilistes comme Ballif, Breyer, Desgrange, Léon Petit, le marquis de Chasseloup-Laubat, etc. L'Académie comptait 3 Sections dont une consacrée aux Sports mécaniques et la dernière aux Sports hippique et cynégétique. (Voir Souvestre, page 702).

¹²⁸⁴ Antoine Scheikevitch (mort après 1936) est d'origine russe. Nous avons trouvé trace de lui comme répétiteur de russe à l'École des Langues orientales, à laquelle il légua ses collections d'ouvrages russes. Son pseudonyme Arzamas se réfère à un célèbre cercle littéraire et politique russe fondé en 1815. Des exemplaires de ses nombreux ouvrages sont conservés à la Bibliothèque nationale.

La personnalité de Scheikevitch-Arzamas est mal connue, et semble avoir été des plus bizarres si on considère ses autres œuvres conservées à la Bibliothèque Nationale : *Le socialisme, c'est la barbarie* ; *Nous prendrons l'argent là où il est !...* ; *André Chéradame et son œuvre* (Chéradame (1871-1948) est un célèbre journaliste géopolitique, dont les œuvres passent pour avoir inspiré les traités de Versailles). Sans compter l'inévitable ouvrage polisson de tout intellectuel fin de siècle : *Féliciti, aventures galantes*. De brèves incursions dans ces ouvrages font apparaître un personnage passablement complexe et excessif.

Scheikevitch est le « *Secrétaire général* » de la *Société protectrice contre les excès de l'automobile* qui édite son ouvrage de 1907. Loin d'être autonomes, et de représenter un courant spontané, ses écrits sont donc directement liées aux menées des juristes groupés autour d'Ambroise Colin, que nous examinerons ci-dessous.

¹²⁸⁵ Arzamas, *Écraseurs*, Albin Michel, 52 pages, 1906. Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*, Paris, Publications de la Société protectrice contre les excès de l'automobile, 15 pages, 1907.

CARICATURES ET HUMOUR ; TEXTES ET DESSINS.

Le théâtre fait de l'automobile le sujet de nombreuses fantaisies et pièces éphémères.

Ceci très tôt, et aussi bien à Paris qu'en Province. Au Moulin Rouge, fin 1904 :

« Dans l'opérette "The Torreador", Prince et Claudius appareillés en chauffeurs dernier style et convenablement lunettés, poussiéreux et graisseux, s'escriment autour d'une 95 HP (châssis et carrosserie du décorateur Amable). Ils liment, dévissent, déboulonnent, huilent et lubrifient [...] Ils tournent la manivelle, embrayent ou débrayent, en provoquant de tonitruants "retours au carburateur". Au milieu des pétarades d'un moteur affolé, ils discutent dogmatiquement tête de bielle, bougies, court-circuit, bobine. Affalés sur un volumineux traité extrait du coffre arrière, ils se documentent sur cette édition des "Recettes du Chauffeur" très spéciale il faut croire, plus que trois fois volumineuse comme le Bottin... C'est du délire dans la salle !¹²⁸⁶ »

En 1899, l'Union Cycliste Orléanaise produit un spectacle intitulé « Orléans teuf-teuf », qui met en scène « une automobile à pétrole de gigantesques dimensions »¹²⁸⁷.

La grande richesse de la littérature des amis de l'automobile comme d'Aigrain, Mirbeau, Corday ou Kistemaekers, et la réédition incessante de ces ouvrages, parfois 20 ans après leur parution, marque un véritable engouement du public.

La caricature de presse, si active à la fin du siècle, s'empare de ce sujet d'actualité qu'est l'automobile, comme elle avait traité les locomotives sur route vers 1830, ou les cyclistes¹²⁸⁸.

Tenter de repérer une tendance majoritaire nous paraît voué à l'échec, et aurait demandé une recherche spécifique de sources qui nous aurait entraîné beaucoup trop loin.

Le principal résultat d'un examen déjà poussé est que les traits viennent des deux camps. Reprendre ces textes et ces dessins sans en vérifier l'origine, autophobe ou autophile, a fait croire à une critique généralisée de l'automobile, alors que la plupart d'entre eux proviennent de la presse et des milieux automobilistes eux-mêmes¹²⁸⁹.

La satire et la caricature « autophiles » sont de loin les plus fournies. Elles blaguent l'ahurissement des populations rurales, leurs animaux, les exactions des municipalités et des gendarmes. Mais, les chauffards n'y manquent pas, ni les divers travers des automobilistes.

Les deux échantillons de Kistemaekers, sur les bruits et les odeurs, déjà cités, donnent une idée de la satire littéraire. Ajoutons-y, du même, des réflexions philosophiques sur l'inanité des choses, les chauffards, les fanatiques de mécanique et les contraventions :

« Arrêtons-nous un instant, au bord de la route, laissons passer ces fous, puisqu'ils veulent absolument nous semer avec leur limousine 2 chevaux et demi, et causons... Causons un peu à l'aventure, sans nous croire obligés, parce que nous sommes en auto, de discuter à perte de vue sur la course et l'alésage de notre moteur.¹²⁹⁰ »

¹²⁸⁶ Article *L'automobilisme à la scène*, in *La Vie automobile*, 1904, page 498. Notons que « 95 HP » (horse power) est une blague en soi à l'époque : l'engin doit être gigantesque... Maurice Jouet, dit Claudius (1858-1932) est une des figures les plus célèbres du café-concert, puis de l'opérette et du théâtre.

¹²⁸⁷ *Le Journal du Loiret*, 15 janvier 1899. L'Union Cycliste d'Orléans comporte déjà en 1899 une « Section des chauffeurs », ADL, P 154, page 295. Un autre tableau du spectacle met en scène les cyclistes.

¹²⁸⁸ Voir une douzaine d'exemples caractéristiques de ce très vaste corpus en *Annexe B, Illustrations*.

¹²⁸⁹ Un exemple typique de cette confusion est l'ouvrage souvent cité, *L'automobile, cette folie ! op. cit.*

¹²⁹⁰ *La Vie automobile*, 16 janvier 1909.

« *Les histoires de contraventions pullulent comme les histoires de chasse. Chacun la sienne. [...] Peut-être les miennes se distinguent-elles toutefois des vôtres parce qu'elles ne sont pas moroses pour un liard. [...] Est-ce parce que l'angle éternellement comique de nos désastres m'apparaît avant leurs côtés sinistres ou cruels ?*¹²⁹¹ »

Cinq thèmes inépuisables structurent cette abondante littérature satirico-humoristique.

La dérision portant sur l'automobile elle-même, sale, capricieuse et dangereuse ; Henry d'Aigrain intitule « *Mes pannes* » un livre entier de souvenirs (en 1909, déjà).

Les chauffards et autres amateurs d'échappement libre et de sirènes.

Les contraventions, évidemment, puisqu'on en avait plus d'une par an !

Les accidents auxquels on avait survécu. Aux débuts de l'automobile, en 1903, on comptait un mort par an pour 200 voitures, et un blessé par an pour 7 voitures, dont plus de la moitié à bord. Aussi, tout chauffeur un peu expérimenté, comme ceux qui écrivaient sur le sujet, avait-il subi ou vu de près plusieurs accidents corporels.

Les animaux, pas seulement ceux des attelages, mais le bétail, les chiens et la volaille, offrent l'occasion de nombreuses variations (voir l'*Annexe B, Illustrations 103-104*).

Parmi les plus célèbres, celles d'Octave Mirbeau, qui publie le 15 décembre 1906 « *Les animaux sur la route* » dont nous citerons la fin :

« *Je propose, pour classer les bêtes par ordre de mérite, le dicton suivant : d'abord, il y a l'oie !... Et puis il y a le canard... et puis il y a l'âne et le mulet... et puis il n'y a rien... et puis il n'y a rien... Et puis il y a le chien et puis il y a le maître du chien... Et puis il n'y a rien... et puis il y a la poule... Et puis il n'y a rien... et puis il n'y a rien... Et puis il y a le charretier...*¹²⁹² »

Les journalistes « autophobes » pratiquent peu le *castigat ridendo mores*. Il faut pour cela se tourner vers la caricature dessinée.

Dans la presse générale, la caricature représente le plus souvent l'effarement des populations rurales devant l'automobile montée de créatures étranges, lunettées et casquées, entourée de poussière, écrasant ou affolant poules et cochons, et parfois les hommes.

Il est, bizarrement, difficile de distinguer ces caricatures de celles qui paraissent dans la presse automobile sur le même thème de l'ahurissement des ruraux. Tel dessin illustrant une chronique de Kistemaekers trouve son exact répondant dans un article autophobe.

Si l'on cherche vers la caricature politique – au sens large –, on trouve très peu de choses.

On en revient toujours au seul numéro 43 du 18 janvier 1902 de *l'Assiette au beurre*, « *Les tueurs des routes* » et à ses 15 dessins de Weiluc¹²⁹³. On peut y ajouter quelques planches sur la police en 1902, qui mettent aussi en scène l'automobile¹²⁹⁴. Et c'est tout... Sur les 593 numéros et les 9 600 dessins parus de 1901 à 1912...

¹²⁹¹ *La Vie automobile*, 1906, page 209.

¹²⁹² *L'Illustration*, 15-12-1906. Il a été réédité chez Séquences en 1999, avec un bel article de Jean-François Nivet : *Octave Mirbeau et les routes*. Ce texte sera réutilisé dans *La 628-E8*, pour le chapitre *La faune des routes*.

¹²⁹³ Le n°43 est illustré par Lucien-Henri Weiluc (1873-1947), artiste prolifique. Il n'a travaillé pour *l'Assiette au beurre* qu'exceptionnellement. Il ne collaborera qu'à 2 autres numéros (collectifs) : *Les falsificateurs de lait*, n°HS 46, et *Les artistes sont des gens qui...*, n°423.

¹²⁹⁴ Un dessin connu de Félix Vallotton dans *Crimes et châtements*, n°48, met en scène deux agents au bord du trottoir, dont l'un s'écrie « *Salue d'abord !* » alors qu'une auto va écraser une petite fille. Le Suisse Félix Vallotton (1864-1925), dessinateur, peintre, graveur, romancier, fait carrière en France. Artiste fêté, mais de sensibilité anarchiste, il participe à de nombreuses entreprises éditoriales de gauche, dreyfusardes ou liées aux milieux anarchistes et caricature volontiers la police : *La charge* (1892), *La manifestation* (1893), *L'exécution* (1894).

Apparemment, les dirigeants successifs de *l'Assiette au beurre*¹²⁹⁵ n'ont pas désiré reprendre ce thème après 1902. Doit-on en conclure qu'il leur paraissait épuisé, que les querelles de 1900-1903 (toutes liées aux accidents de course : la Croix-de-Noailles en 1900, Paris-Berlin en 1901 et Paris-Madrid en 1903) étaient passées de mode, ou que le sujet ne leur paraissait pas avoir intéressé leur lectorat ?

Un autre artiste, et non des moindres, Albert Robida¹²⁹⁶, a réalisé de nombreux dessins sur l'automobile. Quoique certains de ses dessins aient pu être lus comme critiques, c'est pur contre-sens de voir Robida comme le moins du monde autophobe¹²⁹⁷, lui qui a collaboré avec Giffard pour *La fin du cheval* en 1899, puis pour *La guerre infernale* en 1908, et pour qui la locomotion mécanique fait partie intégrante de toutes ses anticipations.

La presse automobile, comme la presse cycliste qui l'avait précédée, abonde en caricatures, de types divers selon les revues¹²⁹⁸ (question de lectorat ou de direction ?).

Les thèmes autophobes courants sont repris : ruraux ahuris et affolés, animaux effrayés et écrasés, accidents (souvent à une voiture seule).

S'y ajoutent les « ennemis » des automobilistes : charretiers, gardes-champêtres et gendarmes, juges, octroi, etc.

Les municipalités autophobes et rapaces et leurs gardes-champêtres aux aguets font l'objet d'une attention particulière (*Annexe B, Illustrations 142 et 142 bis*).

Un thème récurrent est celui de « la panne » (*Annexe B, Illustrations 96-97*).

Le garde-barrière était depuis longtemps une tête de turc des cyclistes, car le « portillon piéton » ne laisse pas passer les vélos, qu'il faut soulever par-dessus les deux barrières que le garde-barrière refuse d'ouvrir pour eux. Plus tard, il fait attendre les autos à son bon plaisir (voir *l'Annexe B, Illustration 101*).

Les grandes figures du monde premier de l'automobile sont croquées de façon amicale ou parfois plus féroce, comme dans *Le Chauffeur*¹²⁹⁹ (*Annexe B, Illustrations 51, 144, 152*).

Les opposants « intellectuels » ne font jamais l'objet de caricatures, à l'exception notoire d'Ambroise Colin, dans les années 1906-1908 (voir *l'Annexe B, Illustration 134*).

L'automobile « objet érotique » est parfois traitée, comme ce couple enlacé en auto du « *Voyage de noces modernes* » dans *Omnia*, n°49, 1906, hors texte en couleurs (*Annexe B, Illustration 175*).

La reprise de caricatures étrangères par la presse française montre que la presse automobile européenne et américaine partage les thèmes français¹³⁰⁰.

¹²⁹⁵ Voir Élisabeth et Michel Dixmier, *L'Assiette au beurre, revue satirique illustrée, 1901-1912*, François Maspéro, 379 pages, 1974. Ils classent les dessins en 50 « thèmes » qui ne comprennent pas l'automobile.

¹²⁹⁶ Albert Robida (1848-1926), illustrateur, caricaturiste et romancier, débute en 1866 au *Journal amusant* et fonde en 1880 *La Caricature*, qu'il dirigera jusqu'en 1892 et où de nombreux jeunes artistes débiteront. De ses voyages de 1875 à 1879 en Europe, il tire la série des *Vieilles Villes*, sorte de guides touristiques abondamment illustrés. Il illustre aussi les classiques de la littérature. Enfin, parmi 15 livres d'anticipation, il est l'auteur de trois chef-d'œuvre : *Le Vingtième Siècle* (1883), *La guerre au vingtième siècle* (1887) et *La vie électrique* (1890).

¹²⁹⁷ Comme par exemple dans *L'automobile, cette folie !*, *op. cit.*, pages 52-53.

¹²⁹⁸ *Le Chauffeur*, *La locomotion automobile*, *La Vie automobile* (après 1906 sous la direction de Ravigneaux et Faroux) pratiquent volontiers la caricature et l'humour en général. *Omnia* est plus sérieuse. *La Revue du T. C. F.* distille un humour complexe dans des chroniques et de véritables récits (Ballif, Léon Petit).

¹²⁹⁹ Série de caricatures de 1901 à 1904. Les journalistes concurrents sont « amicalement » malmenés.

¹³⁰⁰ Deux exemples typiques de caricatures allemandes (*Annexe B, Illustrations 140, 142 bis*). L'une montre un gamin en pleurs avec un chariot-jouet entouré de dix policiers brandissant chronomètres, sabres et pistolets : « *Ce*

C'est parfois l'occasion de pointer les différences : une caricature américaine¹³⁰¹ montre un « athlète » très musclé (et en slip) auquel un examinateur rabougri (en redingote) tend un certificat de capacité (le candidat s'appelle « Jacques Chassis »), avec pour légende « *Un commentaire américain de la future réglementation française. "Comment l'on obtiendra son certificat de capacité"* » (voir l'Annexe B, Illustration 109).

LES JURISTES : ASSURANCE OBLIGATOIRE, FONDS DE GARANTIE ET « INTERVERSION DE LA PREUVE ».

Une source souvent citée est un ensemble de textes faisant partie d'une controverse juridique sur l'indemnisation des accidents d'automobile qui battit son plein durant les années 1906 à 1908. Ils sont généralement interprétés *a priori* dans le sens de l'existence d'une vive contestation de l'automobile, tandis qu'on néglige leur contenu manifeste.

Les accidents de la traction attelée, en réalité très « démocratique », se soldent le plus souvent par une transaction sans procès – et donc sans avocat. On trouvera en Annexe B, Illustration 133, la reproduction d'une telle transaction¹³⁰², en 1915, par laquelle un boucher d'Ingrandes-sur-Loire, Maine-et-Loire, dont la voiture a causé la mort d'un vieillard, s'engage à verser à la veuve « 15 francs par mois » plus « un bouillon par semaine » (entendre « un pot-au-feu »).

L'accident d'automobile ouvre bien plus de possibilité : son riche possesseur peut payer beaucoup plus. Ce thème est l'objet de multiples caricatures¹³⁰³ dont l'une est reproduite en Annexe B, Illustration 176 ; on y voit l'accidenté se dire « *Ce coup-ci me v'la rentier !* » pendant que les bourgeois descendus de leur voiture s'approchent de lui. On peut légitimement penser que les avocats civilistes se sentirent « professionnellement » plus concernés par ce nouveau type d'accident que par les misérables transactions de la circulation attelée.

Pour en revenir aux faits, il nous faut d'abord en examiner le déroulement.

Une « *Société pour la protection de la vie humaine contre les automobiles et autres véhicules mécaniques* » est signalée en 1902¹³⁰⁴. Il ne semble toutefois pas subsister de document la concernant.

En 1906, Ambroise Colin, professeur de droit civil à la Faculté de droit de Paris, fait ses premières propositions concernant l'indemnisation des accidents d'automobile¹³⁰⁵.

Cela tombe dans une période favorable. Les crises d'autophobie de 1901 et 1903 étaient

qui est arrivé au petit Fritz à qui son oncle a acheté un jouet mécanique. », d'après *Das Schnaufperl*, in *La Vie automobile*, 1906, page 671. L'autre propose huit « *signaux internationaux* » burlesques, signalant les « *municipalités autophiles ou autophobes* », les « *souricières* », les « *routes servant de basse-cour* », etc., d'après *Das Schnaufperl*, in *Omnia*, 1908, page 285.

¹³⁰¹ Reproduit dans *La Vie automobile*, 1906, page 174, d'après la revue *Motor Way* (Annexe B, Illustration 109). Les américains ne pratiquaient en général pas l'examen pour le permis de conduire (sauf exception locale).

¹³⁰² Archives privées de la famille du boucher.

¹³⁰³ Mathieu Flonneau cite un court film sur ce thème, *Le bon écraseur*, film Gaumont, 1908, consultable au Forum des Images.

¹³⁰⁴ La mention la plus ancienne, à notre connaissance, de cette Société se trouve dans Studeny, *Thèse, op. cit.*, page 949 (qui semble l'origine). Or, elle ne comporte aucune référence. Nous avons interrogé l'auteur en vain.

¹³⁰⁵ *Les solutions juridiques du problème de l'automobilisme dans l'université de Paris*, Université de Paris, décembre 1906, cité par lui-même dans la *Revue Politique et le Parlementaire*, janvier-mars 1908, page 121.

passées. Mais, le développement tout récent et massif des taxis automobiles à Paris agite les cochers de fiacres parisiens et provinciaux qui avaient déjà vivement réagi dans les années 1895-1900 lors de l'apparition sans lendemain des tout premiers taxis. D'autre part, l'enlèvement de la Commission extraparlamentaire et le dépôt de plusieurs projets de loi sur les accidents au Parlement (dont la seconde proposition Chastenot) rouvrent les débats sur la réglementation automobile.

En 1907, Colin crée la « *Société protectrice contre les excès de l'automobilisme* », et suscite des discussions qui se traduisent par la publication de ses propositions et de plusieurs articles pour ou contre celles-ci dans le *Bulletin de la société d'études législatives*¹³⁰⁶. Cette association semble n'avoir réuni que quelques personnes, juristes ou passionnés comme Scheikevitch, qui en est le Secrétaire général, ou les députés Besnard et Dauthy (voir-ci-dessus).

Bien qu'il vitupère les chauffards, Colin ne s'intéresse pas en réalité à la prévention des comportements à risques, se contentant de constater que des travaux sont en cours, notamment à la Commission extraparlamentaire :

« *Ce n'est donc pas sous son aspect préventif, mais par son côté répressif [i. e. par des indemnités] que doit être envisagé le problème juridique de l'automobilisme*¹³⁰⁷. »

Ses propositions partent de la constatation que de nombreux accidents de personnes ne sont pas indemnisés du fait de l'insolvabilité ou de la fuite du conducteur. Au passage, il affirme que les chauffeurs ne s'arrêtent pratiquement jamais après avoir écrasé des animaux divagant sur la route. Il assimile d'ailleurs enfants et animaux dans une rhétorique qui esquivait le fait que la divagation des animaux est officiellement interdite. Enfin, il demande la réforme de l'article 1382 du *Code civil* qui régit l'indemnisation des dommages du fait d'autrui :

« *Lorsqu'une personne est, en France, victime d'un accident ou dommage causé par autrui, il ne suffit pas qu'elle démontre, pour en obtenir réparation, le lien de cause à effet existant entre l'acte d'autrui et le préjudice encouru. Il faut encore qu'elle prouve l'existence d'une faute à la charge de l'auteur du préjudice, faute qui peut d'ailleurs consister dans une simple imprudence.*¹³⁰⁸ »

Sur ce point, son argumentation repose d'abord sur l'affirmation que l'automobile constitue un objet dangereux par lui-même, qui engendrerait des risques inconnus jusque là.

Il se fonde sur un certain nombre d'analogies, dont la principale est celle avec la *Loi sur les accidents du travail* du 9 avril 1898, qui pose la responsabilité de l'employeur sans qu'il puisse arguer d'une faute de l'employé.

Ses contradicteurs lui feront remarquer que la *Loi sur les accidents du travail* repose sur l'existence d'un « contrat » et non sur la propriété de moyens techniques dangereux par l'entreprise¹³⁰⁹, ce pourquoi elle ne protège que les salariés et non tout un chacun.

¹³⁰⁶ *Bulletin de la société d'études législatives*, 1907, numéros 3, 4, 5 et 6. Nous n'avons pas pu vérifier la date de 1907, régulièrement avancée pour la création de la *Société protectrice*, peut-être fondée plus tôt.

¹³⁰⁷ *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, pages 121-147. Pour le civiliste Colin, la « répression » s'entend en termes d'indemnisation civile et non de condamnations pénales.

¹³⁰⁸ *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, pages 121-147. Sur l'article 1382, pages 132 e. s.

¹³⁰⁹ Ewald, *op. cit.*, page 23, note que la référence à la *Loi* de 1894 est « omniprésente » chez Colin.

Nous ne nous les étendons pas sur le détail des argumentations. Voir les divers articles dans les 160 pages consacrées au sujet par le *Bulletin de la société d'études législatives*, 1907, et un article de P. Dupuich, avocat à la Cour d'appel de Paris, dans *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, pages 309-324, qui résume bien les arguments opposés à Colin.

Ses propositions comportent donc trois points¹³¹⁰ :

- « *l'interversion de la preuve* », l'automobiliste étant supposé responsable *a priori*,
- « *l'assurance obligatoire* » qui est le corollaire de cette responsabilité sans faute,
- et enfin un « *fonds de garantie* » alimentée par une taxe sur les assurances, pour indemniser les accidents des conducteurs non assurés ou inconnus.

Subsidiairement, Colin se réfère à des projets anglais, suisse, danois, allemand et belge, dont aucun n'aboutira à l'époque. Ce qui montre que les préoccupations de Colin et ses amis étaient largement partagées en Europe, comme fut partagé l'échec de leurs propositions.

En France, il faudra attendre la *Loi* du 31 décembre 1951 sur l'institution d'un fonds de garantie, celle du 27 février 1958 sur l'assurance obligatoire, et la *Loi* du 5 juillet 1985 sur une présomption de non-responsabilité en faveur de la quasi-totalité des victimes excepté les conducteurs eux-mêmes¹³¹¹.

Une *proposition de loi* sur « *l'interversion de la preuve* », inspirée par Colin, est déposée le 5 décembre 1906 par les députés Besnard et Dauthy¹³¹². Elle ne sera pas examinée au Parlement. Mais elle sera largement diffusée par Colin. On voit ainsi la Chambre de Commerce du Loiret l'examiner, à la demande de la Fédération des Automobile-Clubs régionaux, et, bien sûr, émettre un avis négatif¹³¹³.

Fin 1907, les propositions de Colin sont reprises par le député Messimy et quelques autres sous la forme « *d'amendements* » lors de la discussion du budget pour 1908. Nous avons vu qu'ils avaient abouti au *projet de loi* sur le retrait du permis de conduire de 1908. Par contre, les amendements proposés par Messimy sur l'indemnisation des accidents ne furent même pas retenus par la Commission du budget.

Colin et ses amis se lancèrent dans une campagne d'envergure, notamment auprès de tous les Conseils généraux. Ce n'est qu'alors que ses activités font l'objet de recensions dans les revues automobiles. Les réactions sont violentes. Une caricature représente une automobile passant sur un blessé à lunettes, qui lève un moignon de bras coupé¹³¹⁴.

Elle est sur-titrée : « *La mentalité du chauffeur d'après M. Ambroise Colin président de la Société contre les excès de l'automobile.* »

Et sous-titrée : « *De la vitesse et du sang, morbleu !* », le conducteur s'exclamant : « *Heureusement pour nos pneus que je ne suis pas passé sur ses lunettes !!!* »

On ne saurait mieux illustrer l'incompréhension totale entre les parties. Pourtant, la très grande majorité des automobilistes étaient assurés (comme Colin le reconnaît), le surcoût d'un fonds de garantie n'apparaissait pas si élevé, et ils partageaient très généralement les arguments

Voir aussi une longue analyse juridique anonyme des thèses en présence dans *Omnia*, 1908, pages 45 à 48.

¹³¹⁰ *Bulletin de la société d'études législatives*, 1907, pages 222-223. Commentaires d'Ewald, *op. cit.*, p. 139-140.

¹³¹¹ Voir ci-après. Aussi, Ewald, *op. cit.*, qui s'arrête néanmoins en 1982, avant la loi Badinter de 1985.

¹³¹² Députés Besnard et Dauthy, séance du 5 décembre 1906, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, Chambre, 1906, Annexe n°524 page 235-236. L'exposé des motifs reprend presque textuellement les arguments de Colin. Leur proposition stipulait que : « *Le propriétaire d'un véhicule automobile est dans tous les cas et indépendamment de toute faute personnelle responsable du dommage causé par son véhicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.* »

¹³¹³ ADL, 298W 76 852, séance du 7 février 1908. La lettre de la Fédération des A. C. est du 14 décembre 1907. Le besoin des associations automobiles de faire de tels contre-feux montre qu'ils ne prirent pas Colin à la légère.

¹³¹⁴ *Omnia*, 12 octobre 1907. Caricature de Michl. *Annexe B, Illustration 134.*

de Colin contre la petite minorité de « chauffards » et « ploutocrates arrogants qui “sèment du socialisme sur les routes” ».

C'est que les chauffeurs s'arrêtaient aux effets de manches de Colin, soucieux de prouver le côté moral de ses projets en s'attaquant aux chauffards, ploutocrates et autres inconscients. Chacun prenait ces attaques pour lui-même. Or, le sentiment général des automobilistes était de faire partie d'une confraternité régie par des règles morales qu'ils avaient largement diffusées. Les propositions de Colin étaient alors rejetées en bloc.

Dans le public, l'assurance était généralement considérée comme une licence donnée au chauffeur de prendre tous les risques, si l'on en croit les nombreuses anecdotes sur le sujet¹³¹⁵.

La campagne de Colin culmina le 1^{er} août 1907 quand il s'adressa directement aux Conseils généraux¹³¹⁶ (voir l'Annexe B, Illustration 135). En janvier 1908, Baudry de Saunier salue « L'effondrement d'une campagne¹³¹⁷ » en ces termes :

« La campagne menée par M. Colin contre l'automobile disparaît dans le ridicule. Voilà la fin “officielle” de ce terrible matamore ! [...] »

M. Colin avait, au mois d'août dernier, adressé à tous les présidents de Conseils généraux [...] une lettre leur demandant “d'émettre un vœu en faveur de ses revendications” [...] Il prévoyait que l'adoption de ses revendications serait “l'explosion d'un sentiment public”. ».

De fait, l'initiative de Colin avait déterminé le ministre de l'intérieur à envoyer un questionnaire sur le sujet à tous les Conseils généraux. Aux quatre questions posées par le ministre, ceux-ci allaient répondre très négativement, ce qui déclencha les cris de victoire du monde premier de l'automobile¹³¹⁸. 65 Conseils généraux « ont refusé purement et simplement de mettre à leur ordre du jour [le projet] ». Les 22 autres étant loin d'être unanimes comme le montrent les résultats détaillés de cette consultation publiés par Georges Prade dans *Les Sports* (8 Conseils généraux seulement répondirent positivement aux quatre propositions) :

« Interversión de la preuve : 14 pour, 73 contre.

Création du fonds de garantie: 10 pour, 77 contre.

Délit de fuite spécial aux chauffeurs : 12 pour, 75 contre.

Retrait du permis de conduire : 16 pour, 70 contre. »

Les Conseils généraux, qui représentaient plutôt le monde rural, étaient donc plus négatifs envers les mesures anti-automobiles que le Parlement, lequel vota la *Loi sur le délit de fuite* en juillet 1908 et faillit adopter le projet de retrait du permis de conduire en 1909.

Après 1908, Colin semble avoir abandonné toute activité sur le sujet. Signalons qu'un certain nombre de thèses de droit ont été produites dans l'entourage de Colin. La plupart semblent ressasser le sujet de l'indemnisation, mais se livrent parfois à d'intéressantes comparaisons internationales sur les législations et la répression¹³¹⁹.

En conclusion, les propositions des juristes civilistes des années 1906-1908 relèvent plutôt de l'histoire de l'assurance. Les interpréter sous l'angle sociologique d'une forte résistance à

¹³¹⁵ Leur aspect humoristique, chez Kistemaekers par exemple, ne peut laisser planer de doute sur le caractère répandu de cette opinion qui paraissait de pur bon sens.

¹³¹⁶ Voir une lettre circulaire signée de Scheikevitch conservée aux ADIL, S 1862. Annexe B, Illustration 134.

¹³¹⁷ *Omnia*, 25 janvier 1908, pages 49-51, citation page 49. Voir aussi un article du 18 janvier, pages 45-47.

¹³¹⁸ *Ibidem*, 25/01/1908, pages 49-51, pour les citations du paragraphe et les détails des votes des départements.

¹³¹⁹ Par exemple Louis Massénat-Déroche, *L'automobile aux États-Unis et en Angleterre*, Sirey, 1910. Colin présidait son jury de thèse. On trouvera une liste de ces thèses dans Ewald, *op. cit.*

l'introduction des automobiles est à la fois réducteur et en contradiction avec l'acceptation générale de l'automobile, bien illustrée par le refus de l'ensemble des mesures anti-automobiles du questionnaire du ministère de l'intérieur par 70 Conseils généraux sur 87. On verra toutefois que l'action de ces juristes ne fut pas sans conséquence sur les attitudes municipales.

II La collectivité face aux moyens de transport mécaniques.

L'invention n'est pas tout. Encore faut-il que la collectivité l'accepte et la propage. Ici plus que jamais, la technique cesse d'être la seule maîtresse de son propre destin.

Marc Bloch ¹³²⁰

Il ne s'agit pas ici de faire un exposé exhaustif des questions qu'a posées la propagation du cycle et de l'automobile. La société d'alors est d'ailleurs beaucoup plus fragmentée qu'elle ne l'est maintenant, avec ses grandes inégalités entre classes sociales, les oppositions entre villes et campagnes, les vestiges de différences Nord-Sud qu'on a remarquées à propos des taux de motorisation, ses conflits politiques, etc.

Nous donnerons des indications très sommaires sur certains groupes particuliers dont les rapports au cyclisme et à l'automobilisme mériteraient des études spécifiques. Leur regroupement hétérogène peut choquer, mais ces groupes possèdent tous une caractéristique commune : avoir fait l'objet, à l'époque, de discours médiatiques relativement développés perceptibles dans notre corpus de sources.

D'autres questions auraient certainement été plus intéressantes, comme les effets de l'introduction de l'automobile sur l'économie et les modes de vie ruraux¹³²¹, mais elles sont très mal renseignées et auraient demandé des recherches très spécifiques.

Nous consacrerons donc plutôt l'essentiel de ce dernier sous-chapitre à l'organisation des automobilistes, aux moyens de « *communication* » mis en œuvre et aux réponses politiques et institutionnelles que cette communication reçut.

II-1 LE CONCEPT DE « SECURITE » ET SON LIEN AVEC LE « MODERNISME ».

Repartons ici de deux groupes de faits sociaux – on pourrait parler de « *sentiments* » – dont nous avons montré qu'ils sont largement attestés à travers les actes et les écrits (journalistiques notamment) :

¹³²⁰ Marc Bloch, *Les inventions médiévales*, in *Les Annales d'histoire économique et sociale*, n°36, 1935, réédition in *Mélanges historiques*, Le Seuil, 1963, tome III, page 829.

¹³²¹ Il est vrai que l'automobile rurale n'est pas encore très développée en 1914. L'historiographie américaine, pourtant très en avance, offre peu de choses sur cette question capitale, à part Michael L. Berger. *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*, *op. cit.*

- le « *fatalisme* » qui prévaut envers les dangers de la circulation attelée,
- « *l'obsession de la sécurité des chemins de fer* » dans l'Administration française.

Le premier de ces « *sentiments* » est évidemment lié à la persistance de la conception ancestrale de la « *sécurité* » telle que la décrit Lucien Febvre¹³²² :

« *tant que [...] l'homme s'abandonnait, avec un grand sentiment de pacification morale, à la volonté tutélaire de la divinité – “sécurité” était un vocable sans signification – ou plus exactement d'une signification très différente de celle que nous lui attribuons. La sécurité résidait essentiellement, et presque exclusivement, dans la confiance en Dieu. »*

La meilleure représentation de cette position est l'*ex-voto*, commun à l'accident de cheval, à la fortune de mer et à toutes les catastrophes. Nous en avons choisi un, sur « *l'accident du charretier* », le plus répandu comme on l'a vu (*Annexe B, Illustration 128*).

La seconde position est beaucoup plus moderne : la sécurité doit être « *construite* ».

Elle trouve son origine dans un ensemble complexe de nouveautés liées d'abord à la machine et à l'industrie, mais aussi au modernisme, à l'intervention de l'État, aux changements de structures familiales, sociales, religieuses, etc. Elle ne s'impose évidemment pas d'emblée, et se constitue lentement dans chaque domaine.

On la repère, pour ce qui concerne le domaine des transports, dans des mesures concernant la sécurité du transport fluvial¹³²³ en 1672, dans quelques règles concernant les routes, sur le stationnement et les croisements à la fin du XVIII^{ème} siècle¹³²⁴ et dans les règles sur les allures autorisées aux attelages des voitures publiques¹³²⁵.

L'usage de la machine à vapeur donne lieu à des règlements dans les chemins de fer et la navigation fluviale (le certificat de capacité de 1843) puis maritime.

Pour les chemins de fer, le cheminement a été long et complexe, avec des centaines de mesures administratives et d'organisation, des « *procédures d'essai et erreur* » et un processus d'apprentissage encore loin d'être achevé en 1914.

La sécurité des « *locomotives routières* » est traitée comme celle des chemins de fer. Tout comme celle de cet autre objet mécanique, le vélodrome, est réglementée en 1874 et 1896.

La sécurité au travail (n'oublions pas que ses employés forment la majorité des victimes du chemin de fer) avait fait l'objet d'une longue réflexion, et de nombreuses mesures partielles, avant d'aboutir à la *Loi sur les accidents du travail* de 1898.

La sécurité de la circulation attelée, laquelle semblait immuable malgré sa croissance (nous l'avons vu), participait le plus généralement du « *sentiment de sécurité* » sous sa forme la plus

¹³²² Lucien Febvre, *Pour l'histoire d'un sentiment : le besoin de sécurité*, in *Les Annales*, n°2, 1956, pages 244-247. Remarquons que Febvre écrit ceci à propos d'un article de Jean Halpérin sur les assurances.

¹³²³ *Ordonnance relative à la navigation sur les fleuves et rivières*, décembre 1672, *PTQ, 1399-1804*, page 36-42. les articles 2 à 6 donnent des règles de priorité (l'avalant a priorité sauf en cas de manque de visibilité, sous les ponts et dans les pertuis), d'interdiction de circuler de nuit, de signalisation, etc.

¹³²⁴ *Ordonnances concernant la généralité de Paris* des 1^{er} janvier 1780 et 17 juillet 1781, *Ordonnance royale* du 4 février 1786 et *Proclamation* du 30 mai 1793 (voir les références en *Annexe A 2*).

¹³²⁵ *L'Ordonnance du Roi contenant règlement sur les voitures publiques*, du 4 février 1820, *PTQ, 1817-1830*, pages 71-74 : « *Il leur est expressément interdit de conduire les voitures au galop sur les routes, et autrement qu'au petit trot dans les villes ou dans les communes rurales, et au pas dans les rues étroites. »*

archaïque, même si certains individus s'en étaient éloignés¹³²⁶.

Elle faisait l'objet d'un désintérêt à peu près complet dans les prescriptions de la *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* de 1851 (et son décret de 1852) qui se contentait de reprendre l'interdiction de stationnement et édictait la règle du croisement par la droite et l'obligation d'éclairage. La *Loi sur la police du roulage* ne confirmait même pas les anciennes limitations des allures des attelages des voitures publiques. Enfin, la répression visant le non-respect de ces rares règles était pratiquement inexistante.

Il allait de soi que l'automobile, objet moderne par excellence, devait relever de la deuxième attitude. D'autant plus que, héritière des locomotives routières, elle obéissait à des règles issues du monde du chemin de fer.

Ce conflit inconscient entre les deux attitudes mentales, fataliste envers le cheval et soucieuse de sécurité construite envers l'automobile est au cœur de bien des incompréhensions et des difficultés pour arriver à une position homogène.

Il n'est pas interdit de penser que ce clivage mental ait joué aussi bien au niveau individuel de l'utilisateur d'un attelage passant à l'automobile, qu'au niveau de la société toute entière.

II-2 « ENVIE », LUTTE DES CLASSES ET ISOLEMENT DES « TERROIRS ».

On a vu que les ruraux usaient de violences envers les cyclistes puis les automobilistes, comme ils l'avaient toujours fait contre le piéton étranger au village. Leurs motivations – telles qu'elles apparaissent dans les relations d'époque – sont des plus vagues quand elles sont formulées : espiègleries de gamins, mais solidement appuyés par les adultes lorsque le cycliste ou l'automobiliste se rebiffe, « *faire une farce* », intrusion dans une fête locale, etc.

Ces actes tiraient probablement leurs origines autant d'antagonismes de classes que de la tradition finissante de l'isolement agressif des terroirs.

On peut partir de trois libelles de la période révolutionnaire¹³²⁷ : *Les assassins ou dénonciation au peuple de l'abus tyrannique des voitures*, la *Pétition d'un citoyen, ou motion contre les carrosses et les cabriolets*, réclamant « *plus d'humanité* », et le *Vœu d'un piéton, présenté à l'Assemblée nationale*. Leurs titres parlent haut, quel que soit le détail des plaintes exprimées : passe-droits, accidents, poussière, jets de boue, violences des cochers.

Doit-on les interpréter comme l'espérance d'une circulation meilleure et plus sûre ?

Ou – plutôt –, en termes de lutte des classes ?

Que l'on en parle en termes marxistes ou, avec Eugen Weber, comme l'effet de :

« *cette maladie typiquement française qu'on appelle diversement l'envie, la jalousie, la convoitise*¹³²⁸ »,

une grande part des antagonismes envers ceux qui roulent carrosse et, plus tard, envers les

¹³²⁶ Les attitudes modernes au niveau individuel se constatent déjà dans l'existence d'assurances pour les voitures attelées, notamment dans les transports de marchandises.

¹³²⁷ Bibliothèque historique de la Ville de Paris ; le premier texte date de 1789 (après juillet), chez les Marchands libraires au Palais Royal, 8 pages. Les autres sont respectivement de 1790 et juillet 1789. Documents signalés par M. Flonneau, *Thèse*, page 109.

¹³²⁸ Weber, *Fin de siècle*, op. cit. page 172. Il ajoute que l'envie, comme en témoigne le 10^{ème} Commandement ne se limite ni à la France, ni aux Temps Modernes.

vélocipédistes puis les automobilistes, était issue du fait qu'ils appartenaient aux classes les plus riches (et pour les cyclistes aux classes moyennes déjà aisées).

Ambroise Colin n'ignore d'ailleurs pas ce thème et vitupère contre :

« une des deux fins de non-recevoir qu'une tactique insidieuse s'efforce d'élever contre toute mesure nouvelle de protection et de défense : [dire que] "Ce qui vous anime contre nous, c'est l'envie, c'est la haine du pauvre contre toutes les manifestations de la richesse".¹³²⁹ » Le mot « envie » étant en italiques dans le texte...

L'automobile, vers 1900, est coûteuse, non seulement à l'achat mais aussi à l'entretien : les pneus s'usent très vite, l'essence est chère, les réparations incessantes.

Pendant, les automobilistes ne sont pas tous des ploutocrates : il y avait certainement de très grandes différences entre l'utilisateur d'un tricycle De Dion-Bouton à 1 200 francs, celui d'une 6 chevaux à 5 000 francs et celui d'une 20 chevaux à 20 000 ou 30 000 francs¹³³⁰.

En 1899, Eugène Le Roy¹³³¹, nous montre son héros Jacquou le Croquant¹³³² regardant passer vers 1825 la voiture du noble local, son ennemi, qui s'en va à un bal avec ses dévergondées de filles. C'est l'unique voiture particulière qu'il nous donne à voir et c'est celle du méchant riche.

En 1903-1904, dans *L'année rustique en Périgord*, le même Le Roy chante la vie et la nature pour chaque mois du calendrier révolutionnaire. Au chapitre *Messidor*, après une description de la dureté du travail des moissons, on trouve trois pages de diatribe contre les automobilistes, se terminant par un appel à l'émeute, dont on jugera par ces deux extraits :

« Il est difficile de penser de sang-froid à des cruautés sociales telles que celles-ci et le supplice des battaisons infligé aux femmes. La colère fait bouillir le sang, et il faut être solidement persuadé que la violence est mauvaise en soi, pour ne pas souhaiter le chavirement d'une société où de pareilles choses sont possibles, et qui les voit sans s'émouvoir.

[...] Parce qu'ils ont de l'or, ces messieurs se croient tout permis. Passe pour des animaux écrasés : le dommage pourrait se réparer si ces honnêtes gens ne s'empressaient généralement de disparaître après un accident, soit par dédain du croquant, soit par cette ladrerie qui trop souvent accompagne la richesse ; mais les vies humaines, froidement sacrifiées à leur plaisir de fous, qui peut les payer ?

Ce que pensent les paysans de ces oisifs qui n'ayant rien à faire, sont si pressés d'aller, aux grand dam des gens et des bêtes, il est aisé de l'imaginer. Aussi ne faudrait-il pas trop s'étonner si, insuffisamment protégés contre les folies irritantes des

¹³²⁹ *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, page 125 (long développement pages suivantes). L'autre fin de non-recevoir étant « l'intérêt prétendu de l'industrie automobile » (page 121 e. s.)

¹³³⁰ Cette diversité est rarement mise en lumière : par exemple Weber ne la mentionne pas, *op. cit.*, page 252.

¹³³¹ Eugène Le Roy (1836-1907) mena une vie de fonctionnaire provincial (des impôts) à Montignac (Dordogne) et fut l'auteur d'études érudites et de six romans. Jacquou le Croquant n'est pas un simple roman régionaliste, mais le type achevé du « roman de jacquerie », ce qui lui a sans doute valu d'être constamment réédité depuis un siècle, et adapté à la télévision (1970, 2005).

¹³³² *Jacquou le Croquant*, C. Lévy, 1899, multiples rééditions. Jacquou, fils d'un métayer mort au bagne où l'a fait envoyer le comte de Nansac, voit sa mère mourir de misère, est recueilli par un curé « jureur » bientôt destitué, et finit par fomenter une jacquerie et incendier le château de Nansac qui a cherché à le tuer. La révolution de 1830 le sauve des assises en donnant à cette révolte le sens d'un acte d'émancipation.

Le thème de la rivalité sexuelle court tout au long du livre : le régisseur de Nansac, qui a des vues sur la mère de Jacquou, persécute le père qui finit par le tuer ; Jacquou mène une idylle (impossible) avec une des filles Nansac après la ruine de la famille.

“gentlemen” chauffeurs, ils songeaient à se protéger eux-mêmes ; ni si, à la suite de quelque mortel accident, une foule exaspérée se faisait sommairement justice par ses mains...¹³³³ »

Puis Le Roy enchaîne sur un dernier paragraphe nous montrant les cerisiers qu'on « embuissonne pour les défendre des maraudeurs » (oiseaux et hommes), comme il faudrait embuissonner « les filles qui ont les yeux à la perte de leur âme » – pour les protéger des riches automobilistes maraudeurs ?¹³³⁴

Le Roy, malgré son enracinement dans la nature (et son Périgord), n'est pas qu'un auteur de roman régionaliste et rustique, mais un maître du roman de révolte. On est très loin des vitupérations de l'intellectuel parisien Scheikevitch, malgré d'apparentes similitudes.

L'antagonisme de classe des ruraux est ici au cœur du discours. La « colère qui fait bouillir le sang » est indépendante de l'automobile dans un premier temps. Peu importe que le possédant oisif (« otieux » dit-il) soit de la région, sa seule présence est une insulte « par le contraste d'un luxe insolent, d'une oisiveté coupable qui, jusque dans les campagnes, viennent insulter à la pauvreté et narguer la dure vie du paysan.¹³³⁵ »

Cet antagonisme se nourrit aussi de vieilles traditions paysannes de défiance envers tout étranger, bourgeois ou trimardeur, qui sont encore loin d'être mortes¹³³⁶.

La fustigation de comportements délinquants chez des possédants pouvait satisfaire les intellectuels de la gauche, comme Le Roy, en ces années qui virent :

« la criminalité et la délinquance [être] les plus fortes du siècle entre 1891 et 1895, pour diminuer les années suivantes avant de s'aggraver fortement de nouveau au début du XX^e.¹³³⁷ »

Il est parfois possible de relier précisément à des antagonismes locaux des violences apparemment gratuites contre les automobilistes¹³³⁸. Un exemple cité par P. Harismendy¹³³⁹ :

« Avant 1914, par exemple, les environs de Pleugueneuc (Ille-et-Vilaine), pourtant décentré de l'axe Rennes/Saint-Malo, sont le cadre de deux agressions rapportées par la presse. Loin d'être hasardeuses, les cibles de ces attaques rurales correspondent à chaque fois à des visiteurs du château de la Bourbansais, siège d'une famille dont l'ascendant commence à être entamé. »

¹³³³ Eugène Le Roy, *L'année rustique en Périgord*, J. Castanet, Bergerac, 1906, publié du 21-11-1903 au 7-6-1904 dans *Le Petit Centre*. Nombreuses rééditions dont une aux Éditions du Périgord noir, E. Leymarie, 1946, citations pages 71-73. Nous remercions M. Flonneau qui nous a communiqué cette référence. Les « bataillons » du texte sont le battage des blés.

¹³³⁴ Le rapprochement des riches automobilistes et des filles qu'il faut protéger des maraudeurs paraît significatif d'une jalousie sexuelle latente envers le bourgeois.

¹³³⁵ *L'année rustique en Périgord*, page 71 (édition 1946). On a vu (dans le *Rapport Hennequin* de 1905) que les automobiles sont mieux réparties sur la France qu'on ne l'imagine généralement, y compris dans les petites villes.

¹³³⁶ Voir Weber, *La fin des terroirs*, *op. cit.*, chapitre 4.

¹³³⁷ Weber, *op. cit.* page 59.

¹³³⁸ Autres que des agressions liés à des accidents ou des incidents lors de fêtes par exemple.

¹³³⁹ Patrick Harismendy, in *Cahiers François Viète* n°5, *op. cit.*, page 53. Sources indiquées en note : Frédéric Vercey, *L'apparition d'un objet technique : l'automobile dans L'Ouest-Éclair (1899-1910)*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1998 et Pauline Sauveur, *Légitimiste jusqu'au bout des ongles, Charles-Louis de Lorgeril (1849-1897)*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1999.

II-3 QUELQUES POINTS DE VUE MEDIATISES SUR LE CYCLISME ET L'AUTOMOBILISME.

Nous traiterons ici des relations entre le cyclisme et l'automobile et quelques groupes qui ont, à l'époque, fait l'objet de notations suffisamment développées pour que l'on doive considérer que ces relations étaient problématiques. Il ne s'agit que d'éléments de cadrage de thèmes dont la plupart mériteraient des études poussées.

Parmi ceux-ci, seul le domaine des relations de l'automobile avec l'Armée a connu un traitement historiographique un peu développé, lequel pose d'ailleurs problème.

HYGIENISME ET PROTECTION DES ANIMAUX.

Le cyclisme et l'automobile passionnèrent les milieux hygiénistes, comme le train avant eux¹³⁴⁰. Des considérations sur les effets bénéfiques du sport pour la santé s'accompagnèrent de nombreuses théories plus ou moins délirantes concernant les risques du cyclisme¹³⁴¹.

À l'inverse, cyclisme et automobilisme étaient aussi censés guérir la tuberculose, la goutte, diverses maladies psychologiques, etc.¹³⁴²

Un seul exemple pour l'automobilisme : un certain « Docteur C. » affirme sous le titre *Automobilisme et Médecine* que l'automobile contribue à guérir la tuberculose :

« [Il ressort d'observations que], chez les tuberculeux au début, n'ayant que fort peu de fièvre, présentant seulement de la toux, de l'insomnie et de la diminution plus ou moins grande de l'appétit, les résultats sont merveilleux. Dès les premières promenades, la toux diminue pour bientôt disparaître [...] Le malade repose maintenant toute sa nuit [...] Le régime si pénible de la suralimentation devient facile [...]¹³⁴³ »

Ce thème fit très vite l'objet de nombreux exercices humoristiques¹³⁴⁴.

Plus sérieusement, les hygiénistes se préoccupent de la présence des déjections animales, sur les voies urbaines notamment. Les découvertes de Pasteur et Koch sur le rôle pathogène des microbes sont récentes. Un certain nombre de maladies animales transmissibles à l'homme étaient encore fort dangereuses comme la tuberculose¹³⁴⁵, ou traitées depuis peu (charbon, rage). Ce sera un des principaux arguments avancés pour justifier le remplacement du cheval dans les villes et l'urgence de la lutte contre la poussière.

Le spectacle des chevaux de fiacre, maltraités et épuisés jusqu'à la mort, était pour les citadins un reproche permanent. La préoccupation du mieux-être des animaux avait abouti à la création de la Société Protectrice des Animaux (1845) et au vote de la *Loi Gramont* (1850) qui interdisait « d'infliger publiquement des mauvais traitements aux animaux domestiques », mais les pratiques ne s'étaient guère améliorées. Les partisans du cyclisme et de l'automobile ne

¹³⁴⁰ Sur le train et l'hygiénisme, voir par exemple F. Caron, *op. cit.*, tome 1 pages 609-613.

¹³⁴¹ Voir E. Weber, *op. cit.*, qui donne une liste réjouissante de telles divagations, pages 246-248. Eugène Giraudet, dans ses attaques contre le cyclisme dont on a parlé ci-dessus, donne aussi dans ce genre de critiques.

¹³⁴² Exemple : H.-O. Duncan, *Vingt ans de cyclisme pratique*. F. Juven éditeur, 270 pages, 1897, pages 220 e. s.

¹³⁴³ In *La vie automobile*, 1904, page 497-498. Baudry, qui les publiait, croyait-il à ces balivernes ? Ce n'est pas impossible : il écrivit une « Véritables clés de nos songes » (1937), un « Art d'interpréter les présages » (1937) et divers traités sur la sexualité.

¹³⁴⁴ Exemple : *La Physiologie du Chauffeur*, de Pierre Laffitte in *Revue du T. C. F.*, 1899, pages 266-268.

¹³⁴⁵ Mêmes préoccupations aux États-Unis, voir Clay McShane, *Down the asphalt path, the automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 288 pages, 1994.

manquèrent pas de jouer très tôt du thème de la disparition possible (au moins du paysage urbain) de ce motif de culpabilité sociale.

En 1898, par exemple, Baudry de Saunier donne à voir l'horreur de l'interminable mise à mort d'un cheval de fiacre estropié dans un accident (avec une autre voiture à cheval) sous le regard fasciné des badauds¹³⁴⁶ :

« *La foule grossit. Depuis deux heures déjà le cheval est là. Les agents demandent aux curieux de circuler ; mais le spectacle est trop attrayant et personne n'entend.* »

Le cheval, tiré et hissé « *comme un sac* » avec des cordes sur le haquet de l'équarrisseur, sera « *versé sur la terre* » à l'arrivée comme « *un tombereau vide ses pierres* » et ne sera achevé que le lendemain ou le surlendemain.

On voit donc la Société Protectrice des Animaux participer en novembre 1896 pour 1 000 F à la souscription ouverte pour la course Paris-Bordeaux-Paris (sur un total de dons de 44 000 F)¹³⁴⁷. Ou bien décerner son Grand Prix du Président de la République à de Zuylen en 1897¹³⁴⁸. Lequel de Zuylen, « *ami des chevaux* », faisait partie depuis longtemps de la S. P. A., comme il était de bon ton dans la haute société.

LES FEMMES ET LE CYCLISME.

La première course de dames à vélo fut disputée le 1^{er} novembre 1868 au Parc Bordelais à Bordeaux entre quatre concurrentes, qu'une gravure d'époque Second Empire nous montre en robe, mollets et cuisses largement à l'air.

Lors de la première « *course sur route* » Paris-Rouen, le 7 novembre 1869, il y a plusieurs femmes engagées dont l'une, « *Miss America* », sera la 29^{ème} des 32 coureurs « *classés* » arrivés dans les 24 heures, durée limite imposée (sur plus d'une centaine au départ). La course était partie de la Concorde à 7 h 30. Moore, le vainqueur, était arrivé à 18 h 10, soit une moyenne de 12 km/h sur les 135 km. Miss America, qui ne lui rend que 3 heures au pointage de Gaillon (dans l'Eure) à 93 km de Paris, n'arrivera à Rouen qu'à 6 h 10 du matin, la nuit ayant inévitablement ralenti son allure¹³⁴⁹.

Les femmes cyclistes portent la culotte en 1869, comme sur le frontispice du *Vélocipède illustré*. Eugen Weber, relatant le développement du port du costume masculin, note :

« *Dès les années 1890 un certain nombre de dames de la bonne société – surtout des intellectuelles – ou de petite vertu, avaient adopté les pantalons. La mode se répandit au point que le ministre de l'intérieur adopta une circulaire (27 octobre 1892) rappelant à toutes les préfectures que “le port de vêtements masculins par les femmes n'est toléré qu'aux fins de sport vélocipédique”.*¹³⁵⁰ »

Une femme, Mme Lesclide, la directrice du *Vélocipède illustré*, participe à la fondation du Touring-Club de France et fait partie de son premier Conseil d'administration en 1891.

Tous les traités vélocipédiques de la fin du siècle comportent une partie *pour les dames*.

¹³⁴⁶ Baudry de Saunier, *Anti-cheval*, in *Revue du T. C. F.*, 1898, pages 201-203.

¹³⁴⁷ Chronique *Il y a 50 ans...* in *La Vie Automobile*, novembre 1944.

¹³⁴⁸ *Revue du T. C. F.*, 1897, page 207.

¹³⁴⁹ Voir René Geslin, *Paris-Rouen, première course vélocipédique sur route*, 1969.

¹³⁵⁰ E. Weber, *op. cit.*, page 56 et note 31. Sources citées en note : Ernest Reynaud, *Souvenirs de police* (1823), page 119 ; et le préfet de l'Eure au ministre de l'intérieur, 27 novembre 1892, Archives Nationales, F712.944.

En 1890, H.-O. Duncan et Louis Suberbie leur consacrent un chapitre¹³⁵¹ :

« *Chapitre XI. Les Dames en Véloce.*

Utilité du vélocipède pour les dames. Le sport vélocipédique et les femmes des autres pays. Vêtements et costumes. Opinion des médecins. Quelques vélocewomen françaises. Nourriture et breuvage pendant les promenades. Utilité de notre livre pour les dames. »

Parmi les publicités qui complètent ce même ouvrage, celle de la maison parisienne « O. Ström & Fils, Tailleurs scandinaves » vante les articles pour dames suivants¹³⁵² :

« *Costume Paris-Brest (ne pesant que 500 grammes). Pantalons se Transformant en Culotte. Costume pratique pour Dames. Système de jupe se transformant instantanément en jupe de ville. »*

En 1897, Duncan, dans un nouvel ouvrage, consacre deux très longs chapitres aux femmes cyclistes, lesquels reflètent une spectaculaire activité « sportive »¹³⁵³. L'un s'intitule « *La femme nouvelle* » : on ne saurait mieux dire que la bicyclette participe à un changement des mœurs¹³⁵⁴.

Changement des mœurs qui n'était pas du goût de tous, et pénétrait même au village, comme le déploraient dix ans plus tard les héros de Jean Aicard :

« – *Ne te marie pas ! Autrefois, se marier était encore peut-être possible. Aujourd'hui ça ne l'est plus.*

– *Et pourquoi ça ne l'est-il plus ? interrogea Maurin.*

– *Parce que aujourd'hui, expliqua Pastouré, aujourd'hui, sans parler des potagers qu'elles cultivent sur leur tête, les filles ont des roues. [...] Même dans nos villages, Maurin, elles vont sur deux roues, afin d'aller plus vite et plus loin, là où on ne peut pas les suivre quand elles ne veulent pas être suivies.*¹³⁵⁵ »

LES FEMMES ET L'AUTOMOBILE.

Les quelques travaux récents sur l'utilisation de l'automobile par les femmes en France

¹³⁵¹ H.-O. Duncan et L. Suberbie, *L'Entraînement à l'usage des vélocipédistes, coureurs et touristes et des amateurs des Sports Athlétiques*, R. Dalvy éditeur, 200 pages, 1890. Louis Suberbie, qui fut l'entraîneur de Duncan dans les années 1880, est devenu un important journaliste, propriétaire des journaux *Le Veloceman* et *Le Monde Sportif*. Autre exemple : Ph. Dubois (Vabontrain) et Henri Varennes, *Tous cyclistes, Traité théorique et pratique de vélocipédie*, Garnier frères, 346 pages, 1894, comporte un chapitre « *La vélocipédie féminine* ».

¹³⁵² Duncan-Suberbie, *op. cit.*, page non numérotée. La course cycliste Paris-Brest de 1891 a aussi été courue par des femmes. Ström sera, plus tard, le grand spécialiste des tenues automobiles. Les majuscules sont dans le texte.

¹³⁵³ H.-O. Duncan, *Vingt ans de cyclisme pratique. Étude complète du Cyclisme, 1876 à ce jour*, F. Juven éditeur, 270 pages, 1897. Les entrées détaillées des 2 chapitres consacrés aux femmes sont très variées. Qu'on en juge :

« *Chapitre XII Les femmes qui s'entraînent. L'Olympia. L'Aquarium. Les artistes. Les femmes sportives. Opinion de Miss Patisson et de Melle Eglée. Sommeil et repos. La digestion. Suivez le régime des hommes. La course des actrices. Pages 180-192.*

Chapitre XIII. La femme nouvelle. Conseil aux dames cyclistes. Le plaisir, le passe-temps, l'exercice. Pédaler avec modération. Se méfier de la chaleur. La perfection s'achète par la pratique. Les affections cardiaques. L'exercice hygiénique. La selle. Jupes et culottes. Opinion des célébrités de la scène. Bicyclettes extra-légères. Bois de Boulogne. Chalet du cycle. Bois de Vincennes. Pages 193-216. »

¹³⁵⁴ Voir E. Weber, *op. cit.*, sur les effets du cyclisme sur la vie et le costume féminin, pages 131-132 et 248.

¹³⁵⁵ Jean Aicard, *L'illustre Maurin*, chapitre L, 1908. Le « *peut-être* » est voulu.

restent fragmentaires¹³⁵⁶, contrairement à des travaux plus amples réalisés à l'étranger¹³⁵⁷.

L'automobile s'est très vite ouverte aux femmes en France, sous tous ses aspects : industrie, presse, associations, utilisation ordinaire, courses.

Mme Levassor, veuve Sarazin, dont la ténacité fut à l'origine de la mise en œuvre en France des brevets Daimler par Panhard-et-Levassor, devint une icône du monde premier de l'automobile, fêtée lors des grands rassemblements de celui-ci auxquels elle assistait, les grandes courses par exemple.

On peut remarquer la part prise par des femmes dans la presse cycliste et automobile. Madame Lesclide est « *rédacteur en chef* » du *Vélocipède illustré* lors de sa renaissance en 1890, sous le pseudonyme de Jean de Champeaux. Elle en prendra la direction en 1892, après la mort de son mari. Madame Lockert remplacera à la tête du *Chauffeur* son mari, mort en 1899. Madame veuve Dunod, qui préside aux destinées des éditions Dunod, est à l'origine de la création de *La Vie automobile*, dont on connaît la longue destinée.

On ne connaît pas la proportion de conductrices françaises avant 1914. Elle était certainement très réduite comme le montre une étude sectorielle faite pour l'Ille-et-Vilaine sur la base du dénombrement des dossiers de permis de conduire. De 1909 à 1913, 25 femmes y demandent le permis de conduire contre 1 462 hommes, soit environ 1,7 %. La même étude met en évidence un recrutement très élitiste, les candidates appartenant à la noblesse et à la haute bourgeoisie commerçante, à de très rares exceptions près (une jeune femme enregistrée comme couturière à Rennes, la femme d'un garagiste).¹³⁵⁸

La tradition attribue le passage du « *premier certificat de capacité féminin* » (de la préfecture de police) à la duchesse d'Uzès, le 12 mai 1898. Le fait est abondamment relaté par la presse : *La Vie au grand air* du 15 mai 1898, qui illustre l'événement d'une gravure, note que la duchesse « *avait revêtu pour la circonstance un costume, ma foi, très simple, et qu'elle s'était coiffée d'un petit chapeau de feutre noir qu'elle portait incliné sur l'oreille*¹³⁵⁹ ».

Pourtant il y a déjà quelque temps que des femmes conduisent ou participent à des manifestations automobiles. La baronne de Zuylen participe à la « *course de touristes Paris-Amsterdam-Paris* » en juillet 1898 « *sous le pseudonyme de "Snail"* ». Rappelons que le certificat de capacité national n'existe pas encore.

Dans la « *course de touristes Paris-Madrid* » de 1903, on retrouve la baronne de Zuylen, ainsi que Mme veuve Lockert, la propriétaire de la revue *Le Technologiste-Le Chauffeur*¹³⁶⁰.

¹³⁵⁶ Stéphanie Roptin, *Les femmes et l'automobile en Ille-et-Vilaine, 1908-1928*, mémoire de maîtrise, Université Rennes 2, 2000.

Martine Cocaud, *Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile*, Cahiers François Viète, n°5, Université de Nantes, 2003, pages 73-83.

Bruno Gauthier, *Permis de conduire, cartes roses et grises en Ille-et-Vilaine (1910-1919). Étude statistique*, mémoire de maîtrise, Université Rennes 2, 1999. Et *Des voitures et des hommes*, Cahiers F. Viète n°5, p. 63-72.

¹³⁵⁷ Sean O'Connell, *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, Manchester University Press, 1998.

¹³⁵⁸ Stéphanie Roptin, *op. cit.*, Le pourcentage reste faible en 1919-1922, avec 106 permis féminins sur 4 142, soit 2,6 %, puis croît rapidement : 7 % en 1924-1925, 9 % en 1928. Voir aussi Martine Cocaud, *op. cit.*

¹³⁵⁹ In *L'Automobile in L'Illustration*, 1936, page 320.

¹³⁶⁰ Les n° 156 et 157 du *Chauffeur* publient une trentaine de relations de voyages des « *épreuves de touristes* » de Paris-Madrid sous le titre de « *Paris Madrid Touristes vécu* », dont les récits de Mmes de Zuylen et Lockert. Il n'y est toutefois pas dit expressément si elles conduisent elles-mêmes ou si elles ont un chauffeur.

La « course de vitesse » est aussi pratiquée par des femmes. La plus célèbre est Camille du Gast¹³⁶¹, qui courut honorablement de nombreuses fois, malgré une misogynie active.

Ainsi, le 23 janvier 1904, « *On annonce que Mme Camille du Gast participera à la coupe Gordon-Bennett dans l'équipe allemande sur voitures Mercedes.*¹³⁶² ». Le 8 mars, l'A. C. F., ayant décidé que toute participation féminine serait écartée, refuse l'inclusion dans l'équipe allemande de Mme du Gast, « *qui communiquait à la presse une énergique protestation* ». Victor Breyer, qui rapporte les faits, les commente ainsi :

« *Ceux qui championnaient l'égalité des sexes – fort discutée à l'époque – faisait remarquer que la “vaillante chauffeuse” avait déjà figuré dans plusieurs épreuves d'importance, dont le tragique Paris-Madrid interrompu à Bordeaux, où un arrêt volontaire pour porter secours à un concurrent accidenté l'avait seul empêchée d'obtenir un classement honorable.* »

Les acrobaties en automobile sont précoces, et on y rencontre aussi des femmes :

« [En 1903] *Une femme acrobate du cirque Rancy, nommée Minna Allix, se blesse grièvement à Lille en tentant d'effectuer le looping en voiturette*¹³⁶³. »

En 1902, l'Association Générale Automobile est ouverte aux femmes, contrairement à l'Automobile-Club de France.

En Angleterre, les femmes durent créer en 1903 leur propre Automobile-Club devant le refus de les admettre de l'Automobile-Club anglais¹³⁶⁴. Elles participent aussi aux luttes pour faire abolir le *Locomotives on Highways Act* de 1896.

« *1er août 1903. Suivant l'exemple de son mari, dont les heurts avec les autorités afin d'obtenir l'abrogation des archaïques restrictions britanniques de circulation automobile sont quasi quotidiens, Mrs S.F. Edge comparait devant un tribunal londonien sous l'inculpation d'excès de vitesse. Elle est condamnée à trois livres d'amende ou trois jours de prison au choix.* »

Mrs Edge choisit les trois jours sur « *la paille humide des cachots* » ce « *qui alerta l'opinion publique et provoqua un mouvement d'opinion en sa faveur* » selon Breyer¹³⁶⁵.

L'ÉGLISE ET L'AUTOMOBILE.

La position de l'église catholique face au progrès technique a été bien étudiée, notamment par Michel Lagrée¹³⁶⁶. À la fin du XIX^{ème} siècle, l'église a adopté en général une attitude

¹³⁶¹ Camille du Gast (1870-1942), épouse d'un M. Crespin, un des directeurs des magasins Dufayel, est le type de la *sportswoman*, pratiquant le tir, escrimeuse, cavalière, alpiniste. Elle commence à être connue lors d'ascensions en ballon dès 1895. Elle participe à Paris-Berlin en 1901 où elle se classe 19^{ème}. Elle arrive 45^{ème} de la première étape du Paris-Madrid après s'être arrêtée pour porter secours au concurrent accidenté Phil Stead, alors qu'elle était en 8^{ème} position. Elle survécut au désastre de la course motonautique Alger-Toulon en 1905 ; dernière secourue, et le plus près de Toulon, elle fut déclarée vainqueur... Plus tard, elle sera présidente de la S. P. A.

¹³⁶² La coupe Gordon-Bennett se courut en Allemagne en 1904. Elle confrontait des équipes nationales de trois voitures seulement, ce qui défavorisait l'industrie française plus développée que ses concurrentes. La nationalité des pilotes n'importe pas : le belge Jenatzy a gagné pour l'Allemagne sur Mercedes en 1903. La récompense était attribuée à l'Automobile-Club vainqueur qui organisait l'épreuve suivante. V. Breyer, *Il y a 50 ans...* in *La Vie Automobile*, 15-1-1954, pour la citation du 23 janvier et 15-4-1954 pour la citation du 8 mars.

¹³⁶³ V. Breyer, *Il y a 50 ans...* in *La Vie Automobile*, 15-10-1953.

¹³⁶⁴ O'Connell, *op. cit.*

¹³⁶⁵ V. Breyer, *Il y a 50 ans...* in *La Vie Automobile*, 15-8-1953.

¹³⁶⁶ Michel Lagrée, *La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie*, Fayard, 438 pages, 1999. D'autres

favorable au changement technique, après quelques contestations vers le milieu du siècle.

La bicyclette est utilisée dès les années 1890 par un certain nombre de prêtres, ce qui finit par entraîner des réticences de leur hiérarchie qui se développent vers 1897. Très vite, cependant, l'usage en est autorisé, sauf pour « *le prêtre dont le costume ne sera pas correct, la tenue bienséante, l'allure modérée, les sorties raisonnables.*¹³⁶⁷ »

Vis-à-vis de l'automobile, comme le dit Michel Lagrée :

« *Le courant "positif" fut d'emblée majoritaire, en particulier dans la hiérarchie catholique. Dès 1904, la Bonne Presse travaillait à répandre l'idée que "le public français considère maintenant l'automobile comme un moyen de transport isolé, rapide, industriel ou d'agrément, et non plus comme un instrument sportif marchant à folle allure".*¹³⁶⁸ »

L'usage de la bénédiction des chemins de fer, navires, ponts et autres ouvrages techniques avait normalement suivi celle des biens de la terre. Pour l'automobile, il en alla de même :

« *Dans un premier temps, il fut conseillé d'utiliser pour bénir les automobiles le texte du rituel romain, à portée générale, sur la bénédiction ad omnia, "où l'on demande à Dieu de prendre sous sa protection l'âme et le corps de celui qui fera de sa créature bon et noble usage".*¹³⁶⁹ »

Ainsi, en 1903, parmi les récits de voyage de la « *course de touristes Paris-Madrid* » de mai 1903 publiés par *Le Chauffeur*, on trouve une photographie ainsi légendée¹³⁷⁰ (voir l'Annexe B, Illustration 171) :

« *Monseigneur l'évêque de Cahors s'éloigne après avoir donné sa bénédiction à la voiture de Mme Lockert, (Ader n°20).* »

Cette même année 1903, le pape Pie X prend son baptême d'automobiliste :

« *6 Août 1903. Le pape Pie X, premier des souverains pontifes à goûter les joies de l'automobile, effectuée, en compagnie du cardinal Sarto, une promenade motorisée dans les jardins du Vatican*¹³⁷¹. »

L'église catholique a donc adopté l'automobile dès ses débuts, sans trop s'interroger, démentant, elle aussi, la « *vision de l'automobile témoignant d'une grande hostilité, qui est la mieux répandue dans l'opinion à l'époque* » que présente François Ewald et ses suiveurs.

Ce mouvement favorable s'amplifiera dans les années 20 et 30 avec l'appropriation par l'Eglise de l'automobile à ses propres fins, transports des pèlerins, récolte des dons de blé, malgré l'apparition de questionnements liés aux accidents, au divorce entre l'utilisation d'un objet coûteux par les prêtres et la recherche d'ascétisme, et à des réflexions métaphoriques sur le « bon conducteur » comme *exemplum*.

auteurs se sont penchés sur certains aspects de la question, comme Jean Delumeau sur la sécurité.

¹³⁶⁷ In *Revue du T. C. F.*, 1898, pages 181-182, qui publie un article très fouillé de « *un de nos sociétaires, M. l'abbé R. J.* » intitulé « *Le Clergé et la Bicyclette* » qui conclut : « *il est vivement à désirer qu'aucune restriction ne soit apportée par l'autorité ecclésiastique au libre emploi de la bicyclette.* »

¹³⁶⁸ M. Lagrée, *Le clergé catholique devant le développement de l'automobile (vers 1900 – vers 1960)*, in *L'automobile. Son monde et ses réseaux, op. cit.*, 1998, pages 89-100. Citations page 91. Source indiquée en note : *Commentaire de 21 vues fixes sur l'automobile, Les conférences*, 1er juin 1904.

Aussi, M. Lagrée, *Dieu et l'automobile*, in *Cahiers de Médiologie*, n°12, 2001, pages 111-119.

¹³⁶⁹ *Ibidem*, page 91-92. Source indiquée en note : *L'Ami du clergé*, 28 novembre 1907.

¹³⁷⁰ *Le Chauffeur*, n°157, 1903, pages 270-273. On y voit l'évêque en grande tenue qui tourne le dos à la voiture, accompagné d'un prêtre et d'un enfant de chœur qui porte sa traîne.

¹³⁷¹ Breyer, *Il y a 50 ans...* in *La Vie Automobile*, 15-8-1953.

LA GUERRE ET LES MOYENS DE TRANSPORT MECANIQUES.

Pour nous, les utilisations militaires de l'automobile ne constituent nullement un élément important de son insertion sociale. Toutefois, il nous a paru indispensable de traiter ce thème, parce qu'il est présent dans beaucoup d'ouvrages concernant les débuts de l'automobile¹³⁷².

Ce qui nous paraît le plus problématique, c'est que des historiens voient un lien très direct entre le déclenchement de la Grande Guerre – avec son déroulement inimaginable *a priori* – et les sports mécaniques et les caractéristiques sociales de ses premiers utilisateurs.

Prenons en un exemple presque caricatural :

*“This article argues that in the formative decades of automobilism the use of automobiles and aeroplanes in the context of races and other technologically oriented mass spectator sports played a significant role in generating a collective mood that anticipated and prepared individuals and societies for a European war.”*¹³⁷³

Son auteur, Kurt Möser accompagne son réquisitoire sur le rôle des courses d'une description outrée des comportements « violents » de la haute société (chasse, courses, duels, etc.) et de la vision des “*Class struggles on the road*” que nous connaissons bien dans l'historiographie française.

Que doit-on en penser ?

L'utilisation précoce des technologies nouvelles à des fins militaires est un truisme, que l'on redécouvre (ou feint de redécouvrir) à propos de chaque technologie... On sait bien que la domestication du cheval aux temps proto-historiques n'a pas servi qu'à des fins civiles¹³⁷⁴.

Le chemin de fer est devenu un élément militaire déterminant dès 1861 aux États-Unis (la guerre de Sécession, 1861-1865) ou en Europe en 1866 (la guerre austro-prussienne). Il fut utilisé dans la guerre franco-prussienne de 1870, bien avant 1914.

L'état-major fut en partie à l'origine d'un renouveau des « locomotives sur route » dans les années 1890, pour desservir les habitants des départements de frontière où il refusait de laisser établir des lignes de chemins de fer éventuellement utilisables par un envahisseur¹³⁷⁵.

On a vu qu'un lecteur imaginait l'usage militaire de la bicyclette dès juillet 1869 dans le *Vélocipède illustré*¹³⁷⁶. Et que le frontispice de son avatar de 1871, *La Vitesse*, était organisé entre la Guerre et la Paix. La « *vélocipédie militaire* » est un thème ressassé par les revues cyclistes dans les années 1890, qui en donnent de nombreux exemples en France, en Angleterre et en Allemagne. Le général Boulanger avait organisé des groupes cyclistes en 1887. Un *Concours de Vélocipédie militaire* est organisé par *Le Matin*, en 1891. Un « *Règlement*

¹³⁷² Voir des illustrations sur les usages de la bicyclette et de l'automobile en *Annexe B, Illustrations 162 à 168*.

¹³⁷³ Kurt Möser, *The dark side of automobilism, 1900-30. Violence, war and the motor car*, in *The Journal of Transport History*, n°24/2, pages 238-258. Citations pages 239 et 247. On y trouvera nombre de références à des auteurs que Möser affirme soutenir ce type de thèse (mais qu'il sollicite abusivement dans son sens).

Son “*Class struggles on road*” renvoie au *struggle for life* darwinien. Il voit ainsi les classes dirigeantes :

“[...] *ruling classes who where given both choice and leisure preferred dangerous pastimes linked with war or preparation for it.*” (page 240).

Voir aussi *Geschichte des Autos*, Campus-Verlag, Frankfurt/New York, 380 pages, 2002.

¹³⁷⁴ Voir, dans les œuvres de Georges Dumézil, la place que tient le cheval qui participe de la deuxième fonction « *de force* » et de la troisième fonction « *de fécondité* » dans l'idéologie des peuples indo-européens.

¹³⁷⁵ Déjà cités : Ch. Kuss, mémoire n°69 sur le train Scotte, in *Annales des ponts et chaussées*, 1896, vol 2, pages 732-749 ; et A Debauxe, *Le train automobile du colonel Renard*, in *Annales P. C.*, 1903, vol 2-2, pages 129 e. s.

¹³⁷⁶ Lettre non signée, parue sous le titre *L'Armée et le Vélocipède*, in *Le Vélocipède illustré*, n°32, 1869.

provisoire de vélocipédie militaire » est pris en France le 2 avril 1892 et modifié le 5 avril 1895¹³⁷⁷.

Il en alla évidemment de même pour l'automobile, bien avant l'image d'Épinal des taxis de la Marne. On repère des articles sur le sujet dans la presse automobile avant 1900¹³⁷⁸.

Fin 1897, l'armée organise un concours de véhicules de « *communications rapides* »¹³⁷⁹, et l'A. C. F. un concours de « *poids lourds civils et militaires* » (dirigé par G. Forestier). En 1900, Guillaume II crée un « *prix de 80 000 marks pour la meilleure automobile de guerre* »¹³⁸⁰. Il y aura de nombreux autres concours, par exemple pour les poids lourds militaires en 1905.

En 1901, paraissent les premières réflexions théoriques sur l'utilisation militaire de l'automobile, avec G. Clément et l'italien Giulio Douhet¹³⁸¹.

Sur le terrain, les premières utilisations militaires de l'automobile ont lieu avec succès vers 1900 à Madagascar sous le commandement de Galliéni¹³⁸² et dans la guerre des Boers¹³⁸³. Le ministre des colonies Étienne Clémentel¹³⁸⁴ assiste au Concours de véhicules industriels et de fourgons militaires de 1905 : l'automobile offre un substitut pour le cheval sous les tropiques.

L'immédiat avant-guerre voit se multiplier ouvrages sur le sujet et réalisations effectives¹³⁸⁵.

Quant à la thèse de Möser qui voit les « *courses et autres spectacles sportifs technologiques* » « *jouer un rôle significatif dans la montée d'un sentiment collectif préparant les individus et les sociétés à une guerre européenne* », elle ne mérite même pas la discussion. Sauf pour signaler que l'innocente bicyclette offrait aux masses depuis 1869 de tels

¹³⁷⁷ Règlement sur l'organisation et l'emploi du service vélocipédique dans l'armée. Il est reproduit dans la *Revue du T. C. F.*, 1895, page 507 e. s.

¹³⁷⁸ Déjà en 1887, Robida met en scène l'automobile (à vapeur) dans *La guerre au vingtième siècle*.

¹³⁷⁹ *Revue du T. C. F.*, 1897, page 414 (communications rapides) et pages 324 e. s. et 414 e. s. (poids lourds). Nombreux autres articles sur ce concours. Une automobile participe aux manœuvres du 18^{ème} Corps en 1897.

¹³⁸⁰ *La Vie automobile*, 1900, page 150. Cette décision fait suite à « *des expériences d'automobilisme militaire aux dernières manœuvres de l'armée allemande* ». Le concours sera jugé en 1901. Et le rédacteur de l'article de conclure : « *Puisse cet exemple être suivi chez nous.* »

¹³⁸¹ G. Clément, *L'automobilisme au point de vue militaire*, Henri Charles-Lavauzelle, 1901 (BT cote C 282). Giulio Douhet, *Conférence* du 29 juin 1901, *Actes de l'Association électrotechnique*, section de Turin.

¹³⁸² Galliéni, avant les taxis de la Marne, avait déjà largement utilisé les automobiles à partir de 1900 dans la pacification de Madagascar (1896-1905). Il organise même dès 1903 un « *service de transports par automobile* » : voir une lettre de Galliéni du 28 janvier 1904 dans la *Revue du T. C. F.*, 1904, page 109.

¹³⁸³ *L'Automobile dans l'Armée et la Guerre du Transval*, in *La France automobile*, 1900, pages 198-199.

¹³⁸⁴ Étienne Clémentel (1864-1936), licencié en droit et lettres, est brièvement le secrétaire de Gomot. Devenu notaire à Riom, il commence une carrière politique dans le Puy-de-Dôme en 1892. Il est élu député radical en 1900 et le reste jusqu'en 1919, puis est sénateur jusqu'en 1936. Il va s'attacher aux questions économiques dans la perspective de la guerre prochaine, en particulier au développement de l'automobile, industrie bien implantée dans le Puy-de-Dôme avec Michelin, etc. Il est ministre des colonies (janvier 1905 à mars 1906), de l'agriculture (1913), des finances (9 au 13 juin 1914). Il sera le ministre du commerce et de l'industrie pendant presque toute la Guerre (29 octobre 1915 au 20 janvier 1920) et joue à ce titre un rôle majeur quoique méconnu.

Après la guerre, il sera encore ministre des finances de juin 1924 à avril 1925 et membre essentiel et président des commissions des finances du Sénat. Il est à l'origine de la création de la Confédération générale du Patronat français et de la Chambre Internationale de Commerce. Il va participer avec Le Trocquer aux projets avortés de création d'un *Office des routes* dotés de moyens budgétaires propres.

¹³⁸⁵ Exemple de production littéraire de masse : *La guerre infernale*, publication en feuilleton de Giffard et Robida, en 1908. Des unités automobiles se forment en France ou en Allemagne : le Kaiserliche Automobilkorps (de volontaires) est fondé en 1905 (voir *La Vie automobile*, 1905, page 34).

« *spectacles sportifs technologiques* », sans parler des courses de chevaux, une des grandes distractions populaires de la *Fin de siècle*¹³⁸⁶.

Le sport a préparé à la guerre de tout temps ; les jeux de l'Illiade et les jeux olympiques sont avant tout des jeux guerriers, des divers « lancers » à la lutte corps à corps, en passant par la course en armes et par la course de chars. La *Fin de siècle* voit la naissance de l'Olympisme moderne, idéalisant le refoulement de l'agressivité et des antagonismes collectifs. Comme tout refoulé, celui-ci fit des retours qui étonnent toujours et encore les belles âmes.

Pour terminer, la célébration littéraire de la vitesse comme violence – et comme violence guerrière en particulier – est très tardive et finalement assez peu française (Paul Morand ?). Le *Manifeste du Futurisme* de Marinetti¹³⁸⁷ date de 1909, et des auteurs comme D'Annunzio, Ernst Jünger, Karl Kraus, ne développeront ce thème qu'après la guerre.

LES POLITIQUES ET L'AUTOMOBILE.

Plusieurs études sur les premiers temps de l'automobile lui attribuent une coloration politique de droite que la société populaire aurait vivement ressentie. En fait, on ne trouve pas ce type d'attaque dans les journaux politiques, qui se contentent de vitupérer leurs adversaires habituels, les chauffards juifs à droite, ou les millionnaires pour la presse de gauche.

Certes, certains de ses pionniers comme le comte de Dion, député et bailleur de fonds du parti bonapartiste, défrayèrent la chronique par leur participation à des actions de droite¹³⁸⁸.

Certes, les premiers très riches possesseurs d'automobiles, comme la duchesse d'Uzès, s'affichaient souvent à droite¹³⁸⁹.

Certes, les constructeurs automobiles, capitalistes et en lutte contre les syndicats ouvriers, n'étaient en général pas de gauche comme les gouvernements d'alors.

Mais on voit Émile Combes, bête noire de la droite, utiliser l'automobile comme symbole de modernité en allant inaugurer la statue de Renan à Tréguier en 1903.

Et surtout, l'industrie automobile était un élément de fierté et de prospérité nationales que les gouvernants de gauche des années 1898-1914, comme Waldeck-Rousseau ou Combes, appréciaient à sa juste valeur. D'autant que les opportunistes, leurs adversaires républicains les plus proches, comme Méline qui perd le pouvoir en 1898, étaient des agrariens ou des tenants des vieilles industries.

Les notables qu'étaient les hommes politiques utilisèrent bien vite l'automobile pour eux-mêmes. Une image frappante de cette rapide conversion est la célèbre photo de la Cour d'Honneur du Château de Versailles « *spécialement aménagée*¹³⁹⁰ » et totalement encombrée

¹³⁸⁶ Les sports en général, et non « *les seuls sports technologiques* » préparent à la guerre (déjà chez les Grecs...). Voir Pierre Arnaud (dir.) *Les athlètes de la République, gymnastique, sport et idéologie républicaine, 1870-1914*, Privat, 423 pages, 1987.

¹³⁸⁷ Filippo Marinetti, *Manifeste du Futurisme*, 20 février 1909, in *Le Figaro*. Marinetti ne développera pleinement le thème qu'après ses expériences guerrières de 1914-1918 (*L'Alcôve d'acier*, 1921).

¹³⁸⁸ L'Automobile-Club de France est fermé en 1899 à la suite de la participation de de Dion à l'échauffourée du 4 juin à Auteuil où le baron Christiani frappa le président Loubet. De Dion dut démissionner de la présidence pour que l'A. C. F. puisse rouvrir.

¹³⁸⁹ La duchesse d'Uzès, première femme titulaire du certificat de capacité, avait financé Boulanger.

¹³⁹⁰ *Omnia*, janvier 1906. En 1906, l'automobile était devenue plus économique qu'un attelage pour le médecin

d'automobiles lors du Congrès pour l'élection d'Armand Fallières en 1906 (*Annexe B, Illustration 174*).

Pour nous, il paraît donc évident que l'automobile des années 1900-1914 n'avait guère de coloration politique spécifique.

II-4 LA « COMMUNICATION » DE L'AUTOMOBILISME.

L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DU SECTEUR AUTOMOBILE.

Nous avons cité en épigraphe du *Chapitre 3, I*, la péroraison du *Rapport du Jury de la Classe 30* de Georges Forestier sur les 100 000 emplois liés à l'automobile. Ces emplois ont été évalués par Paul Gerbod à 125 000 en 1902 et 250 000 en 1912. Ce secteur économique très florissant est, de plus, très exportateur¹³⁹¹.

Rappeler le nombre des emplois et l'importance des exportations du secteur constitua, à partir de 1900, un rite dans tout discours public, même hostile, sur l'automobile.

L'omniprésence de ce discours traduit un grand motif de fierté nationale. L'essor de l'industrie automobile constitua un remarquable succès dans une France qui sortait d'une crise et qui doutait plus généralement de sa compétitivité. On verra ci-dessous comment cela s'articulait avec la création d'un imaginaire de l'automobile.

Seules très rares notes discordantes : Colin qui se sent obligé, en exorde de ses propositions, de réfuter longuement « *l'intérêt prétendu de l'industrie automobile*¹³⁹² », ou Méline pronostiquant en 1903 que le développement des industries automobile et électrique allait bientôt s'arrêter, en quoi il se ridiculisait.

Les constructeurs jouaient évidemment de leur importance économique. Nous avons vu de Dion, à la Commission extraparlementaire, menacer d'une « délocalisation » dès 1903, si la réglementation des automobiles devenait trop contraignante en matière de vitesse.

*« Nous, constructeurs, aurions intérêt à établir à l'étranger d'importantes succursales ; et cette émigration de cette industrie nationale aurait une fâcheuse répercussion dans les classes ouvrières. Qui donnerait du pain aux ouvriers que nous occupons ? Quelle industrie mécanique leur offrirait un abri ? »*¹³⁹³

LA COURSE ET L'IMAGINAIRE DE L'AUTOMOBILISME (ET DU CYCLISME).

La course ne peut pas être réduite à sa simple fonction publicitaire.

La comparaison du développement du chemin de fer et de celui de l'automobile, à quelque

de sous-préfecture, et évidemment aussi pour un élu astreint à des déplacements nombreux.

¹³⁹¹ P. Gerbod, *L'irruption automobile en France, op. cit.*, 1983, page 190. Ce n'est pour nous qu'une indication, faute de travaux récents. Cette évaluation est complexe. Un véhicule fait intervenir plusieurs entreprises (châssis et carrosserie). Les constructeurs sont polyvalents (cycles, carrosseries hippomobiles). Leur nombre très élevé peut susciter des doubles comptes. Le secteur de la vente et de la réparation est lui aussi dispersé et polyvalent.

¹³⁹² *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, pages 121-124.

¹³⁹³ *Rapport sur le contrôle des vitesses* de de Dion à la Commission extraparlementaire, BT, cote C492. Il n'est pas daté, mais *La Locomotion automobile*, 12 novembre 1903, pages 721-724, en reproduit des éléments.

cinquante ans de distance, permet d'illustrer une des caractéristiques fondamentales de l'industrie automobile, le fait qu'elle s'adresse directement à des acheteurs.

Le chemin de fer avait prospéré dans un système de « capitalisme mixte État et privé » complexe, mettant en jeu les moyens administratifs et techniques du ministère des travaux publics, des financiers et des promoteurs, sans que l'utilisateur en soit le système moteur.

Les industries du cycle, puis de l'automobile, se créèrent en face-à-face avec le « client ». Elles se devaient avant tout de le séduire. Elles n'avaient pas de réel argument économique durant leurs débuts. On a vu que l'automobile n'a commencé à devenir moins coûteuse qu'une voiture attelée pour un médecin qu'après 1905, vingt ans après les premiers essais de Dion.

Ces industries durent donc constituer un « imaginaire » dans lequel leurs acheteurs potentiels – même à plus lointaine échéance – pouvaient se retrouver¹³⁹⁴. En faire un tableau complet serait une entreprise qui dépasserait notre propos¹³⁹⁵. Toutefois, nous allons tenter d'articuler ici tous les éléments que nous avons rencontrés. Ils tournent autour de plusieurs thèmes : le prestige, la vitesse et la course, la fierté nationale liée aux performances industrielles de l'industrie automobile, le tourisme.

Le prestige social lié à la possession d'un objet de grand prix joua évidemment son rôle pour l'automobile ; les annuaires de la haute société indiquaient, par exemple, qu'on possédait une automobile, à côté du château, de la résidence urbaine, du téléphone, etc.¹³⁹⁶

Pour la bicyclette, très peu coûteuse à l'aune des dépenses des puissants, l'élément de prestige n'aurait dû jouer qu'un rôle mineur. Pourtant, *Le Vélocipède illustré* nous montre le Prince impérial faisant du vélocipède dans le parc du château de Compiègne avec son cousin le duc d'Albe en 1869. Bien entendu, son « professeur » de cyclisme est Henri Michaux, du clan chef de file des industriels du cycle. C'est à tous les niveaux, des classes moyennes à la plus haute société, que le vélocipède avait réussi à faire son entrée dans les années 1860. Il n'était donc pas nécessaire que l'engin fût coûteux : il y avait d'autres dimensions.

Le coureur cycliste qu'est aussi Henri Michaux, vainqueur de la fameuse course des jardins du Crystal Palace à Londres en avril 1869, nous aiguille vers un second élément capital de l'imaginaire des moyens de transport : la course. La première d'entre elles, gagnée par Moore avait eu lieu au parc de Saint-Cloud, résidence impériale, le 31 mai 1868. Elle fut suivie, nous l'avons vu, du Paris-Rouen du 7 novembre 1869, et d'innombrables courses locales¹³⁹⁷.

La course est la « célébration de la vitesse », pourrait-on dire. Au sens le plus cérémoniel

¹³⁹⁴ Nous suivons ici les idées de Lucien Sfez, qui est le premier à avoir articulé l'importance de l'imaginaire technologique dans les stratégies économiques et décisionnelles, en ce qu'il s'adresse au client (même en cas de forte implication de l'État), contre des écoles sociologiques mettant tout l'accent sur les acteurs économiques et institutionnels dans des jeux de lobbying et de stratégies de Corps de fonctionnaires comme Michel Crozier et ses suiveurs. Voir toute l'œuvre de Lucien Sfez, de *Critique de la décision*, 1973 à *Technique et idéologie*, 2002.

¹³⁹⁵ La transposition dans l'histoire des techniques des vues de Lucien Sfez sur l'imaginaire technologique (qu'il n'a étudié que pour l'époque actuelle) serait certainement très intéressante, mais reste à faire.

¹³⁹⁶ Le réel prestige social lié à l'automobile des débuts a caché pour nombre d'auteurs ses autres dimensions imaginaires. Un bon exemple est l'article de Guillaume Courty, qui y magnifie le rôle de « la distinction » bourdieusienne, ce lui fait faire nombre de contre-sens, par exemple sur « le concours » opposé à « la course », dont on a vu qu'il fut rejeté sans ambages par l'immense majorité. Guillaume Courty, *Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922*, in *Politix*, 10-11, 1990, pages 7-20.

¹³⁹⁷ De nombreux coureurs cyclistes des années 1880 sont issus de l'aristocratie, comme de Civry, un des plus grands champions de l'époque. La course automobile prendra le relais du cyclisme comme sport aristocratique.

du terme *célébration*, d'Olympie à nos jours, avec ses efforts, ses victimes et ses assomptions.

Une maxime de Charles Faroux exprime pleinement cette transcendance :

« *La course est immortelle. Le jour où un peuple renonce à la course, il renonce lui-même à l'effort. Il accepte par avance de déchoir.*¹³⁹⁸ »

En une image éclatante, *Le Vélocipède illustré* prit le titre de *La Vitesse* en juillet 1871 après une interruption pendant la guerre¹³⁹⁹. Son sous-titre citait pêle-mêle :

« *Vélocipédie, sport, aviation, régates, beaux-arts, arts et sciences mécaniques* ».

Pourtant, la « question des courses » divisa gravement le monde premier de l'automobile, comme on l'a vu.

Elle peut se lire aussi comme un conflit entre son indispensable fonction imaginaire et les effets pervers sur l'opinion des « *tueries* » de spectateurs, d'ailleurs plus ou moins fantasmées¹⁴⁰⁰. Plus que Henri Michaux courant sur ses vélocipèdes, les premiers industriels de l'automobile n'hésitaient pas à mettre leur vie en jeu pour promouvoir leurs produits, alors qu'il ne manquait pas de coureurs professionnels, preuve de l'importance qu'ils attribuaient à la course pour se faire un nom.

Cette fonction imaginaire de la course avait une importance économique si grande qu'elle survécut, au prix de quelques modifications, aux violentes controverses des années 1900-1903¹⁴⁰¹. Encore aujourd'hui, alors que depuis longtemps les industriels ont avoué que la course n'apportait plus rien à la technique, les grandes firmes continuent à faire courir sous leur nom, et à très grands frais, juste pour le prestige et la notoriété que cela leur apporte. Et les organisateurs de ces courses font toujours de fort belles fortunes.

Le Pékin-Paris de 1907 inaugura la période des « grands raids », qui furent une forme nouvelle de la course. Il fut lancé par *Le Matin* le 31 janvier, sur une idée de de Dion. Les cinq concurrents partirent de Chine le 10 juin 1907. L'Italia du prince Borghèse rallia Paris le 11 août, suivie, le 31 août, de trois rescapés dont les deux De Dion-Bouton. Pékin-Paris fut suivi en 1908 d'un New-York-Paris (par la Russie) et d'un New-York-Seattle en 1909. L'après guerre verra encore de grands raids, dont le Paris-Dakar actuel doit être considéré comme un lointain descendant qui fait apparemment encore rêver.

La dimension imaginaire qui doublait la réalité économique de l'importance du secteur automobile n'était pas mince. Elle jouait sur la fierté de l'avance technologique incontestable de la France dans le domaine, qui la vengeait des multiples retards accumulés à la suite du désastre de 1870. Et notamment de la primauté acquise par l'Angleterre et l'Amérique dans l'industrie du cycle, alors que celle-ci était née à Paris.

C'est aussi la célébration de cette fierté nationale qui sous-tend tout un ensemble de manifestations du monde de l'automobile.

On édite précocement des « *histoires de l'automobile* » : Grand-Carteret en 1898, Souvestre

¹³⁹⁸ Cité par G. Ageon, in *Culture technique* n° 25, *op. cit.*, page 281. Ageon ne donne pas de référence.

¹³⁹⁹ Suspendu en septembre 1870, il reparait sous le titre de *La Vitesse* du 16 juillet au 27 août 1871.

¹⁴⁰⁰ L'accident de 1955 aux 24 heures du Mans avec ses 80 spectateurs tués a causé probablement bien plus de morts de spectateurs que la totalité des courses automobiles jusqu'en 1914. Le Paris-Dakar a tué 53 fois du début de l'épreuve à 2006, sans beaucoup émouvoir.

¹⁴⁰¹ 1900 : accident de La Croix-de-Noailles. 1901 : accident du Paris-Berlin. 1903 : Paris-Madrid.

en 1907, sans compter les histoires intégrées dans des ouvrages divers de Périssé, 1898, Pérignon, 1898, Giffard, 1899, Forestier, 1902,¹⁴⁰² (*Annexe B, Illustrations 146, 147, 153*).

On organise des rétrospectives de véhicules anciens dès l'Exposition automobile de 1899. En 1907, l'Exposition présenta nombre d'ancêtres comme le tricycle de De Dion-Bouton de 1885 et leur omnibus à vapeur de 1896, ou les premières Renault, Brasier, etc., mais surtout on y vit les « *inventions françaises* » comme le fardier de Cugnot, La Mancelle de Bollée, les deux voitures concurrentes pour le record des 100 km/h en 1899 : la Jeantaud de Chasseloup-Laubat et la *Jamais-Contente* de Jenatzy.

De la même veine est la querelle sur l'invention de l'automobile à moteur à explosion¹⁴⁰³, revendiquée pour le français Edouard Delamare-Deboutteville¹⁴⁰⁴ en 1883 contre les Allemands Benz et Daimler. Le 8 juin 1908, une plaque commémorative fut posée par le Touring-Club sur la route où Delamarre-Deboutteville avait fait l'essai de son véhicule sans lendemain¹⁴⁰⁵.

La ténacité du monde automobile français à poursuivre les courses malgré un contexte très conflictuel s'explique en partie par le fait que la France régnait sur ces manifestations commerciales, internationales par les trajets proposés comme par les véhicules et les pilotes engagés. Le triomphe total de l'industrie automobile française dans Paris-Berlin en 1901 fut célébré à l'envi. La première place de l'anglais Edge dans la 3^{ème} Coupe Gordon-Benett en 1902¹⁴⁰⁶, première grande défaite des français, fut vivement ressentie, bien que leur domination ait encore eu de beaux jours à venir.

Toute la presse automobile avait, en fait, la même devise que *L'Auto-Vélo* qui, dans son premier numéro, annonçait :

« *qu'il chantera tous les jours les victoires de l'Industrie.*¹⁴⁰⁷ »

Les premières Expositions automobiles sont visitées par des foules des dizaines de fois plus nombreuses que les possesseurs et acheteurs potentiels¹⁴⁰⁸. La curiosité, l'enthousiasme pour la technique, le sentiment de fierté nationale se mêlent dans cet engouement.

Revenons brièvement sur le « *tourisme* ». Nous avons vu le Touring-Club connaître dans

¹⁴⁰² Tous ces ouvrages ont été cités ci-dessus.

¹⁴⁰³ Elle se double d'une querelle concernant les priorités sur le moteur lui-même. Cycle Beau de Rochas (1862) ou Otto (1876) ? Rôle des précurseurs Lenoir (1860), Siegfried Marcus, Delamare-Deboutteville ; réalisations effectives de Fernand Forest (1881-1884). Brevets divers : carburateur, allumage, etc.

¹⁴⁰⁴ Edouard Delamare-Deboutteville (1856-1901), héritier d'une famille de filateurs de Rouen, inventeur éclectique, notamment de moteurs à explosion, développa sous la marque Simplex une gamme de moteurs fixes, les plus employés dans les années 1890-1900, dont le 1^{er} moteur de 100 chevaux. Il construisit des véhicules à moteur à explosion en 1883-1884, et déposa un brevet le 12 février 1884. Bishop pense qu'avec celui-ci, « *il aurait pu occuper en France la position que le rusé Selden essaya d'occuper aux États-Unis ; il aurait pu toucher des royalties de tous les constructeurs français.* ». Ce fut aussi un intellectuel éclectique, auteur d'une grammaire sanscrite, d'études de biologie, etc. Voir Bishop, *op. cit.*, pages 123-128, citation page 127.

¹⁴⁰⁵ *Revue du Touring-Club*, 1908, page 320. Voir aussi *L'Automobile*, in *L'Illustration*, *op. cit.*, page 264. La plaque portait les noms de « *Édouard Delamare-Deboutteville et Léon Malandin son collaborateur* ».

¹⁴⁰⁶ La Coupe Gordon-Bennett était incluse dans la course Paris-Vienne. Edge gagna en vertu du règlement de la Coupe qui désignait à l'avance les 3 pilotes de chaque pays, dont les français qu'il battit, alors qu'il avait été distancé par d'autres concurrents français.

¹⁴⁰⁷ *L'Auto-Vélo*, 16-10-1900.

¹⁴⁰⁸ Il y aurait eu 200 000 visiteurs au Salon de 1901.

les premières années 1890 un succès inattendu qui résultait de la satisfaction d'une attente profonde. Dès 1893, il se veut la première « *association automobile* ». En 1896, une automobile apparaît sur la couverture de sa *Revue* et, en 1897, le sous-titre « *Alliance des Touristes-Cyclistes* » en disparaît. Le tourisme était devenu autant automobile que cycliste...

Or, le tourisme ne véhicule à l'époque que des connotations positives¹⁴⁰⁹ : liberté, connaissance de l'autre, effort, sports, hygiène, culture, protection des monuments, des sites, des paysages et des forêts. Les associations, Touring-Club ou Association Générale Automobile, pratiquent un évergétisme diversifié difficilement contestable.

LA « MAÎTRISE » DE LA PRESSE SPORTIVE PAR LES INDUSTRIELS.

L'histoire de « *l'automobile et la presse* » reste à faire, notamment pour la période qui nous concerne ici. Pourtant, la presse sportive est un élément fondamental de la vie de l'époque (voir l'*Annexe B, Illustration 149*).

On ne dispose comme synthèse d'époque que de quelques pages de Souvestre en 1907.

Seidler, détaillé au sujet de la presse cycliste, réduit la presse automobile à *L'Auto*¹⁴¹⁰.

Quelques aperçus du traitement de l'automobile par les journaux de province se rencontrent au hasard de travaux universitaires sur l'introduction de l'automobile dans diverses régions¹⁴¹¹.

À notre connaissance, il n'existe aucun travail concernant l'automobile et la presse nationale (on dit « *presse politique* ») avant 1914. Pourtant, celle-ci a pris la part la plus importante aux diverses controverses sur l'automobile et, auparavant, sur le cyclisme.

Les éléments les plus détaillés se trouvent dans la *Première partie* de la maîtrise de Nicolas Spinga¹⁴¹², les trois autres parties étant consacrées à l'histoire de l'automobile, essentiellement vue à travers les colonnes de *L'Auto*¹⁴¹³. La presse automobile elle-même est donc traitée en 28 pages seulement (page 9 à 37) dont 17 sont consacrées au seul journal *L'Auto*. Malgré quelques erreurs de faits, ce travail constitue la seule référence actuelle.

Les quelques éléments que nous allons présenter resteront donc sommaires, en grande partie basés sur nos propres investigations de la presse automobile.

Cet ensemble des « *journaux*¹⁴¹⁴ » est complexe, avec des natures différentes (périodique

¹⁴⁰⁹ Nous avons signalé à propos de C. Bertho-Lavenir les confusions entre la perception favorable des touristes et certaines réactions hostiles à la bicyclette. Les opérations de « tourisme médiatisé » en automobile comme les « premiers passages de cols », les « épreuves de touristes » organisées en parallèle aux grandes courses de ville à ville, font l'objet d'un vif intérêt des populations, même dans les zones réputées hostiles à l'automobile comme le Massif Central : ainsi, les concurrents du « Paris-Madrid touristes » de 1903 y sont très bien accueillis.

¹⁴¹⁰ Seidler, *La Presse et le Sport*, traite 100 ans de presse sportive (1868 à 1964) dans un volume limité. Il ne dit mot de la presse automobile en général, et accorde exclusivement son attention à *L'Auto-Vélo*, pages 33 à 59.

¹⁴¹¹ Surtout : Hervé Debacker *L'automobile à Orléans de 1897 à 1913 : les débuts d'un nouvel espace identitaire*, mémoire de maîtrise, Université d'Orléans, 1999, 202 pages ; Frédéric Vercey, *L'apparition d'un objet technique : l'automobile dans L'Ouest-Éclair (1899-1910)*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1998.

¹⁴¹² Nicolas Spinga, *Introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914, Étude de presse*, maîtrise d'histoire contemporaine, université de Paris X Nanterre, 185 pages, 1973.

¹⁴¹³ L'utilisation quasi exclusive de *L'Auto* par Spinga offre cependant une bonne image des positions de la presse automobile dans son ensemble, car nombre de ses collaborateurs permanents dirigeaient ou avaient dirigé par ailleurs des revues comme Georges Prade, Charles Faroux ou Pierre Giffard ; de plus, ses très nombreux chroniqueurs occasionnels écrivaient indifféremment pour l'ensemble de la presse automobile et/ou nationale.

¹⁴¹⁴ La terminologie d'époque est trompeuse. On parlera, comme alors, de « *journaux* » pour l'ensemble des publications quelle que soit leur fréquence, et de « *quotidien* » pour préciser.

du commerce, bulletin associatif ou professionnel, annuaire), des spécificités rédactionnelles (sportive, technique, polémique), des périodicités et des tirages inégaux, une permanence ou une disparition rapide, des fusions et des acquisitions, une mobilité importante des personnels. Nous n'entrerons pas ici dans le détail de cette réalité.

Nous nous bornerons à essayer de mettre en évidence les grands caractères de la presse automobile, et de son évolution.

Le nombre de titres réellement importants est faible, sous une apparence foisonnante.

Spinga recense 75 titres sur la période 1900-1914, dont 25 existant en 1900, leur nombre total culminant à 62 en 1907-1908 pour retomber à 39 en 1914¹⁴¹⁵. Il fournit aussi le diagramme des créations et des disparitions. La quasi-totalité des créations se font de 1902 à 1908 (3 de 1909 à 1914) et l'année 1909 voit la disparition brutale de 11 titres, après la suppression de 4 en 1908).

Ni *La Nature* ni la *Revue du T. C. F.* ne sont citées. Ce sont pourtant deux des plus importants organes de l'automobilisme, même s'ils traitent aussi d'autres domaines.

Il ne faut toutefois pas se leurrer sur ces chiffres : nombre de revues recensées sont peu diffusées, revues associatives comme le *Bulletin mensuel de l'A. C. F.*, bulletins professionnels comme le *Guide du carrossier* ou la *Revue des transports automobiles*, publications d'entreprises comme la *Revue de l'Auto-mutuelle de France* ou le *De Dion-Bouton*, ou encore *Annuaire*s périodiques. Certains journaux sont polyvalents, comme *Le Vélo*, *La Vie au grand air*, ou ce titre caricatural : *Le Journal de l'automobile, du cyclisme et de tous les sports*.

Un premier caractère est la filiation très directe entre les presses cycliste et automobiliste. Que l'on nous pardonne d'y revenir, mais la présentation générale qu'en ont fait la plupart des auteurs néglige massivement cette réalité. Un bon exemple en est donné par Spinga :

« *La presse automobile et plus généralement la presse sportive, inexistante vingt ans auparavant, acquiert dans les années 1900 une puissance à part entière*¹⁴¹⁶. »

Il était pourtant tout à fait intéressant – et significatif – que Baudry de Saunier qui a rédigé les deux textes sur *Le Cyclisme* et *L'Automobile* dans *L'Illustration* de 1936, n'ait pas consacré d'entrée spéciale à la presse automobile, comme il l'avait fait pour la presse cycliste. On peut penser à des motivations complexes : prudence envers les confrères, jalousies rétrospectives, réserve du rédacteur en chef de la *Revue du T. C. F.* qu'il est. Quant à nous, nous sommes persuadés qu'il considérait simplement que la presse automobile découlait de la presse cycliste et sportive. Il le savait d'expérience, pour avoir débuté dans *Le Cycle* en 1891, et être devenu directeur d'*Omnia* et de la *Revue du T. C. F.* jusque dans les années 1930.

Lors des débuts de l'automobile, la presse cycliste et sportive était très développée, comme nous l'avons vu. Vers 1891, il y a 16 revues en activité selon Baudry de Saunier, auxquelles vont s'ajouter la *Revue du T. C. F.* (1891), et bientôt les quotidiens *Paris-Vélo* (1893) et *Le Vélo* (1892). Cet ensemble va se transformer pour constituer la presse automobile. Il comptait une variété complète de professionnels, jeunes ou expérimentés, journalistes ou techniciens, subalternes ou managers.

Cette transformation a lieu avant 1900, alors que le parc est embryonnaire, et se clôt en

¹⁴¹⁵ *Diagrammes* de Spinga page 13. Un tableau donne les dates de création et de disparition de chaque titre ainsi que les noms des directeurs, avec quelques erreurs qu'il est possible que nous ayons reprises (voir *Annexe A 5*).

¹⁴¹⁶ Spinga, *op. cit.*, page 16.

pratique avec la parution de *L'Auto-Vélo* le 16 octobre 1900¹⁴¹⁷.

Quels en sont les principaux titres ?

Des journaux cyclistes développent des rubriques automobiles : *Le Journal des Sports* de Lucenski (disparu en 1900), *Le Vélo* de Giffard, *La Vie au grand air* et la *Revue du T. C. F.*

En 1894, Raoul Vuillemot crée *La Locomotion Automobile*, première revue spécifiquement automobile. On a vu que Vuillemot s'est entouré essentiellement d'ingénieurs. Giffard lui donnera pour son premier numéro la célèbre lettre-préface dont nous avons parlé.

En 1896 naissent *La France Automobile* de Paul Meyan et *L'Automotion* d'Émile Bruel¹⁴¹⁸. *La France Automobile* porte comme sous-titre « *Organe officiel de l'Automobilisme et des Industries qui s'y rattachent* ». Elle bénéficie du soutien de *L'Éclair* de Sabatier. Meyan est un journaliste lancé et non un technicien. La tonalité du journal reste assez technique, avec toutefois des éditoriaux plus polémiques de Meyan. Ce fut une réussite immédiate, la revue s'équilibrant très vite. Elle devient *La France automobile et aérienne* en 1910.

En janvier 1897, la très ancienne revue scientifico-technique *Le Technologiste* (1839) dirigée par Louis Lockert prend le double titre « *Le Technologiste – Le Chauffeur* ». Lockert allait disparaître 3 ans après, mais sa veuve maintint longtemps le titre, avec plusieurs directeurs successifs. Il fut renommé en 1911 *Le Chauffeur Français*.

Ces quatre titres, *La Locomotion Automobile*, *La France Automobile*, *L'Automotion* et *Le Chauffeur* paraîtront toujours en 1914.

Fin 1899 a lieu une création importante, avec *La Vie Automobile*, hebdomadaire dû à l'initiative de l'imprimeur Dunod, sous son premier titre de *La Locomotion*. Son premier directeur est Paul Meyan qui s'adjoit quelques mois après Baudry de Saunier, lequel reste seul à la barre de fin 1901 à fin 1905¹⁴¹⁹. Le polytechnicien Pol Ravigneaux, directeur des services techniques de De Dion-Bouton, le remplace de 1906 à 1908, puis retourne à ses laboratoires¹⁴²⁰. Charles Faroux¹⁴²¹ prend la direction en janvier 1909 et la conservera jusqu'à la disparition du titre en décembre 1956. La revue est très équilibrée entre une dominante technique, une approche économique qui ira en s'épanouissant sous Faroux et des articles polémiques au sujet de la politique automobile.

¹⁴¹⁷ 4 000 automobiles et 12 000 motocycles au 1^{er} janvier 1900.

¹⁴¹⁸ Bruel a commencé par commercialiser des bicyclettes anglaises dans les années 1890.

¹⁴¹⁹ En 1903, le titre initial de *La Locomotion* est remplacé par *La Vie automobile*.

¹⁴²⁰ Ravigneaux créera en 1906 avec Dunod *La Technique automobile* qui s'adresse aux professionnels. Voir son portrait et sa notice biographique dans *La Vie automobile*, 1910, page 779.

¹⁴²¹ Charles Faroux (1873-1957), polytechnicien, débute en 1895 à la Compagnie Générale des Omnibus, puis travaille aux États-Unis à la Compagnie des tramways de Milwaukee et chez divers constructeurs automobiles américains et français Il devient ingénieur-conseil et collabore à *L'Auto* à partir de la fin 1904, ainsi qu'à de nombreuses revues. En 1909, il prend la tête de *La Technique Automobile et Aérienne* et de *La Vie Automobile* qu'il dirigera jusqu'en 1956, date où elle disparaît. Il est président de l'Association des Journalistes Sportifs de 1920 à 1957.

Avec le président de l'Automobile-Club de l'Ouest Georges Durand (1864-1941), il est à l'origine, en 1923, de la création de la course des 24 heures du Mans qu'il dirigera jusqu'à la catastrophe de 1955.

Homme d'influence auprès des grands constructeurs automobiles, Faroux est aussi à l'origine de la fondation de la Société des Ingénieurs de l'Automobile en 1927. Voir sa notice in *La Vie automobile*, 1910, page 778.

En 1904, le comte Mortimer-Mégret crée *La Pratique automobile*, bimensuel qui connaît un certain succès et qui fusionnera en 1911 avec *La France automobile et aérienne*.

En 1906, lorsqu'il quitte *La Vie Automobile*, Baudry de Saunier fonde l'hebdomadaire *Omnia*, sur le même modèle. Sa revue perdurera jusqu'en 1936. Rappelons qu'après la guerre Baudry cumulera la direction de *Omnia* et la rédaction en chef de la *Revue du T. C. F.* En 1911 *Omnia* s'intitule « *Organe officiel de la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles* », tout en gardant son sous-titre initial de « *Revue pratique de locomotion* »¹⁴²².

Pour finir, mentionnons que l'automobile occupe une place notable dans des revues techniques généralistes, comme *La Nature*¹⁴²³ qui se sous-titre « *La revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie* » et date de 1873, ou les publications de la *Société des ingénieurs civils*. Toutefois ces publications sortent peu d'un strict point de vue technique.

La maîtrise de la presse faisait partie du programme de l'A. C. F. tel qu'il avait été exposé dans le manifeste paru sous la signature de Meyan dans *Le Figaro* du 2 octobre 1895.

« [l'A. C. F.] réunira et mettra sous les yeux du public, par la voie de la presse, tous les progrès réalisés dans cette nouvelle industrie ».

Et, de fait, ce programme fut impitoyablement appliqué par de Dion et ses amis, ce qui donne l'explication d'un certain nombre de péripéties de l'histoire de la presse automobile.

Une première affaire est la démission forcée de Paul Meyan, secrétaire général de l'A. C. F. en juin 1896, date où il crée *La France Automobile*.¹⁴²⁴

La fondation de *L'Auto-Vélo* en 1900 marque le paroxysme de la mise au pas de la presse automobile, profondément divisée par la question des courses depuis quelques années. Giffard, directeur du *Vélo*, le seul quotidien, probablement poussé par ses liens avec *Le Petit Journal* qui y était opposé, avait pris parti contre les courses, allant jusqu'à participer activement à la scission du Moto-Club. La réaction de de Dion et ses amis ne tarda pas, ils créèrent un quotidien concurrent : *L'Auto-Vélo* (voir l'Annexe B, *Illustration 148*).

La création de *L'Auto-Vélo* a été soigneusement étudiée par Spinga. Il en donne la répartition des actionnaires initiaux, d'où il ressort que la Société De Dion-Bouton en possédait 192 parts sur 400 et son associé de Zuylen 20. La quasi-totalité des autres parts appartenaient à des constructeurs automobiles¹⁴²⁵, exception faite de quelques richissimes sympathisants. Le premier conseil d'administration se compose de Zuylen, de Dion, le comte de Chasseloup-Laubat, André Michelin et André Monard, administrateur de l'équipementier et constructeur d'automobiles Aster¹⁴²⁶.

De Dion, dans son livre-bilan « *Images du passé* », remâche en 1937 le prétexte qui fut avancé à l'époque, de la prise de position dreyfusarde de Giffard, et d'une volonté hostile

¹⁴²² Le sous-titre change en 1920 pour devenir « *Revue pratique de l'automobile* ».

¹⁴²³ Voir Bishop, *op. cit.*, sur le traitement de l'automobile dans *La Nature* de 1887 à 1895, pages 146-154. De même, *La Nature* consacra de nombreux articles à la motocyclette au début des années 1900.

¹⁴²⁴ La coïncidence des dates est le seul élément de preuve que nous ayons. Il est possible que les archives de l'A. C. F. en conservent d'autres.

¹⁴²⁵ Clément, 50 parts, Michelin, 20, Charron-Girardot-Voigt, 10, Panhard, 10, Aster, 12, Renault, 2, plus des distributeurs et constructeurs mineurs.

¹⁴²⁶ Spinga a étudié « *l'évolution du Conseil d'administration* » qui confirme que *L'Auto* est restée l'organe des industriels. En 1904, Darracq y entre, Clément en 1905 et, en 1908, 6 membres sur 10 sont des industriels.

« d'atteindre directement les intérêts de [sa] marque automobile¹⁴²⁷ ». Prétexte évident, lorsqu'on entend de Zuylen déclarer à l'assemblée générale de l'A. C. F. le 25 mai 1901 :

« Je vous dirai quelques mots de la fondation d'un journal qui est venu combler une lacune qui se faisait vivement sentir. La majorité de nos constructeurs éprouvait le besoin de posséder un organe indépendant, bien à eux, qui serait toujours là lorsqu'il s'agirait de défendre les intérêts de l'industrie automobile. Nous avons donc assuré à tous les membres du cercle l'abonnement à *L'Auto-Vélo*.¹⁴²⁸ »

Le 16 janvier 1903, jour où *L'Auto-Vélo* devient *L'Auto*, il se proclame fièrement :

« Organe officiel de l'Automobile-Club de France. Défenseur des intérêts des industries de l'Automobile et du Cycle. »

La direction du journal est assurée par Henri Desgrange, maître journaliste et son compère Victor Goddet, redoutable administrateur, tous deux vétérans du cyclisme. Une belle caricature de O'Galop montre Desgrange en frac et haut-de-forme conduisant une automobile suivie d'une meute de cyclistes (*Auto + Vélo* ?), tandis que Goddet, en veston et melon, entasse les billets de banque (*Annexe B, Illustration 152*).

Une caricature parallèle de O'Galop montre Giffard défrichant un sol rocheux, assis sur un tracteur-charrue dont le soc est *Le Vélo* (*Annexe B, Illustration 144*)¹⁴²⁹. Giffard a la tête dans les nuages où flottent des ballons dirigeables. Doit-on y voir l'annonce de la défaite prochaine d'un Giffard trop idéaliste ?

Attaqué en justice pour « emploi abusif et déloyal » du mot *Vélo* dans son titre, *L'Auto-Vélo* prend le nom de *L'Auto* le 16 janvier 1903, en indiquant en gros dans son sous-titre les mots « *automobilisme et cyclisme* ». Il atteint 14 millions d'exemplaires en 1903.

On connaît la fin. *Le Vélo*, asphyxié par la perte des publicités des constructeurs automobiles et cyclistes et par le succès du Tour de France cycliste de son concurrent, disparaîtra en 1904.

Georges Prade va tenter de lancer en 1905, sous l'égide du *Journal* de Letellier, un nouveau quotidien, *Les Sports*. Il ne put réellement concurrencer *L'Auto* et disparut quelques années plus tard. À partir de 1907, *L'Auto* connaît un développement foudroyant passant de moins de 20 millions de numéros par an en 1906 à 44 millions d'exemplaires en 1913.

Souvestre¹⁴³⁰ se livre à une courte analyse de « *La presse politique et son attitude vis-à-vis de l'automobilisme* ». Il souligne la participation précoce des grands journaux à l'organisation des courses : Paris-Rouen fut lancée par le *Petit Journal* en 1894, Paris-Dieppe par *Le Figaro*, le Tour de France automobile par *Le Matin*. Puis, après avoir rapidement indiqué que les

¹⁴²⁷ *Images du passé, 1883-1926*, éditions Blondel-La Rougery, 123 pages, 1937, citation page 106. L'auteur n'est pas désigné sur la couverture, mais il est indiqué en page intérieure : « *Texte élaboré par G. Baudry* ».

¹⁴²⁸ Cité par Spinga, page 21.

¹⁴²⁹ La caricature de Desgrange et Goddet et celle de Giffard ont été publiées dans *Le Chauffeur* en avril et mai 1903. Le rapprochement des dates n'est certainement pas fortuit.

Un tableau d'affichage des résultats d'une course complète la caricature de Desgrange et Goddet : doit-on comprendre que c'est *L'Auto* qui va gagner devant *Le Vélo* ?

Il est intéressant de noter que la caricature de Desgrange et Goddet souligne leur succès financier dès avril 1903, alors que le 1^{er} Tour de France n'est pas encore couru (juillet 1903). La défaite du *Vélo*, prévue avant même le succès du Tour de France (qui passe pour en être la cause) est évidemment due à la perte des publicités automobiles qu'engrange Goddet.

¹⁴³⁰ Souvestre, *op. cit.*, traite de la presse pages 439-444. La « *presse politique* » (entendre la grande presse parisienne) est expédiée en une page. Son appréciation n'est valable qu'avant 1907, date où il publie.

grands journaux changèrent d'attitude lors des polémiques autophobes de 1900-1903, il indique de façon assez énigmatique que, après avoir beaucoup parlé de l'automobile :

« [les journaux politiques] *prétendirent récupérer cette réclame gracieuse [...] et estimèrent que l'automobilisme était une rubrique du rayon de l'administrateur plutôt que du ressort du rédacteur en chef [...] il convenait que les constructeurs, gagnant de l'argent, soient assimilés aux négociants ordinaires, qui payent leur publicité à "tant la ligne". [... devant leur refus] l'automobilisme [... fut] relégué aux colonnes de quatrième page, entre les produits pharmaceutiques et les cuisinières sans emploi. »*

On peut donc penser que l'industrie automobile se satisfaisait de *L'Auto* et de la presse automobile périodique pour sa communication et sa publicité, et négligea les grands journaux, avides et volontiers autophobes au gré de l'actualité.

PASSIONNES ET MILITANTS.

Un des caractères essentiels de la presse cycliste, puis automobile, est qu'elle est faite par des passionnés, journalistes ou amateurs.

Lesclide, qui a pourtant un profil de journaliste classique du Second Empire, mêlant l'écriture littéraire et journalistique à la création de journaux, est un caractère peu banal. Le frontispice du *Vélocipède illustré*, puis de *La Vitesse*, avec son étendard à hampe en forme de plume (de journaliste), frappé de la devise « *Progrès* », et brandi par une « femme cycliste » (en culotte) est étonnant. Le modernisme absolu qu'il reflète, dans les mœurs aussi bien que dans la vie matérielle, est prophétique. L'indissociabilité entre les divers modes de transports (dans *La Vitesse*) l'est tout autant. L'affirmation que la Plume engendre le Progrès peut se prendre comme la devise de la future presse cycliste et automobile.

La plupart des journalistes de la presse cycliste étaient des sportifs comme Violette, de Vivie, Paul Rousseau, Maurice Martin, de Baroncelli, Pierre Laffitte, Desgrange, même si quelques-uns avaient suivi des types de carrière plus traditionnels.

Le recrutement des acteurs de la presse automobile est plus complexe.

Lesclide, que nous avons vu faire en 1870 l'excursion Paris-Rouen dans la voiture à vapeur d'Ernest Michaux, ou Giffard qui fait part de ses « *espoirs d'adolescence* », rêvaient déjà d'automobiles sous le Second Empire...

Des journalistes traditionnels et en vue comme Paul Meyan, Georges Prade, Raoul Vuillemot s'orientèrent vers l'automobile, alors qu'ils auraient pu mener des carrières plus polyvalentes.

Les journalistes sportifs continuent à fournir leur contingent, certains journaux comme *L'Auto* continuant à organiser des épreuves sportives¹⁴³¹ et à en rendre compte. Citons Géo Lefèvre, l'inventeur du Tour de France cycliste, qui reprend la rubrique automobile de *L'Auto* à partir de 1905, ou Victor Breyer¹⁴³², passionné de courses et de sports en général.

¹⁴³¹ Le programme de *L'Auto* pour 1904 comptait 8 épreuves automobiles, 26 courses cycliste, 12 courses à pied, 6 régates de bateaux à moteur et 4 compétitions de football. In *L'Auto*, 28 octobre 1904.

¹⁴³² Victor Breyer (1869-1960) fait une carrière de journaliste sportif très éclectique (cyclisme, auto, boxe, etc.). Il travaillera à *L'Auto*, où il remplacera Géo Lefèvre pour organiser un temps le Tour de France. Il dirigera longtemps dans l'entre-deux-guerres le vieil *Écho des Sports*, plusieurs fois remanié. Il est à l'origine avec Violette de la fondation en 1905 de l'Association des journalistes sportifs, toujours vivante en 2008. Nous avons souvent cité ses textes « historiques » parus dans *La Vie automobile* de 1941 à 1954.

Beaucoup d'articles sont écrits par des collaborateurs occasionnels, de diverses origines. Il est plus que probable que beaucoup de ces collaborations furent faites à titre gratuit, même lorsqu'elles étaient le fait de journalistes professionnels.

Un premier groupe important est formé d'ingénieurs, parfois issus de l'industrie automobile, mais souvent étrangers à celle-ci : militaires, fonctionnaires ou ingénieurs civils. Des cas typiques sont les hauts fonctionnaires de La Valette ou Georges Forestier. C'est le cas de la plupart des auteurs d'articles de *La Locomotion automobile* de Vuillemot ou de *La Vie automobile*¹⁴³³. Certains comme Pol Ravigneaux ou Charles Faroux deviendront journalistes à plein temps durant une partie ou le reste de leur carrière.

Des juristes, comme Max Vincent, Henri Defert, René Quérenet, J. Imbrecq, J. Lhomer tiendront longtemps les chroniques judiciaires de diverses revues, après avoir collaboré à la *Revue du T. C. F.* Celle-ci publie nombre d'articles sur l'automobile de journalistes comme Giffard, Meyan, Baudry, de Vivie, etc., mais la plupart des textes proviennent des membres dirigeants du T. C. F., Ballif, Pierron, Defert, Dr Léon Petit, Dr Lucas-Championnière, etc.

De nombreux écrivains se passionnèrent aussi pour l'automobile et écrivirent régulièrement sur le sujet, comme Kistemaeckers, Mirbeau, Tristan Bernard qui dirigea un vélodrome et présida l'Union des journalistes sportifs, Maurice Barrès, Maurice Leblanc, Paul Adam, Pierre Souvestre¹⁴³⁴, Marcel Allain, etc.

La passion automobile de certains va jusqu'à un prosélytisme étonnant. Charles Faroux organise pour *L'Auto* des visites d'usines pour les lycéens et étudiants à partir de 1906¹⁴³⁵. Devant le succès, Faroux ouvre plus largement les visites et les multiplie.

Pour finir, nous voudrions évoquer Ernest Archdeacon (1863-1950) en archétype du « *prosélyte* », du militant, auteur de nombreux (et parfois fondamentaux) articles sur tous les sujets de l'automobile et de l'aviation naissante. Lorsque Victor Breyer l'évoque en 1942 parmi 21 « *Figures de précurseurs* », Archdeacon est le seul à n'être pas un vrai constructeur¹⁴³⁶. Voir quelques documents en *Annexe B, Illustrations 49, 59, 60 et 61*.

Né en 1863 dans une richissime famille, il fait des études de droit et s'inscrit (très brièvement) au barreau. Vélocipédiste, bien sûr, il sera un membre actif du T. C. F. On le voit par exemple présider en 1899 le Banquet Populaire organisé par *Le Vélo* et le T. C. F. pour alimenter la Caisse de secours des cantonniers¹⁴³⁷.

Il se lance dans l'aérostation dès 1885. Ses compagnons Lahoste et Mangot trouvent la mort en 1887 dans une traversée de la Manche qu'il a refusé de tenter, « *l'entreprise lui ayant paru téméraire* ». Il détiendra longtemps avec Serpollet et de La Valette le record de vitesse en

¹⁴³³ En 1910, *La Vie automobile* publie des notices détaillées sur ses « *collaborateurs* », pages 778 et suivantes.

¹⁴³⁴ Pierre Souvestre (1874-1907), fils de préfet, licencié en droit, écrit très tôt des romans et des articles. Après 1898, il dirige un garage automobile en Angleterre, organise des courses et fait des reportages. Revenu en France, il est journaliste à *L'Auto* et dans divers journaux tout en s'occupant d'assurances. En 1904, il fonde *Le Poids lourd* avec Faroux. Il publie *l'Histoire de l'automobile* en 1907. Il continue à écrire, notamment avec son collaborateur Marcel Allain, engagé en 1907, avec qui il publie les premiers *Fantômas*, adaptés au cinéma dès 1913. Marcel Allain (1885-1969), continuera une carrière de feuilletoniste et exploitera un garage dans les années 1927-1938).

¹⁴³⁵ La première visite aux usines Darracq réunit « *plus de 400 personnes* ». *L'Auto*, 7 et 12 janvier 1906. Lui succéderont des visites chez Charron, De Dion-Bouton, Mors, Renault, Gardner-Serpollet, Clément, etc. Faroux continuera par des visites d'usines d'avions à partir de 1909.

¹⁴³⁶ *La Vie automobile*, 10-02-1942. Les 21 articles publiés de novembre 1941 à mars 1943 peuvent parfois concerner des groupes : les Bollée père et fils, les frères Michelin et les frères Renault.

¹⁴³⁷ *Revue du T. C. F.*, 1899, pages 26-27.

aérostat, avec 120 km/h de moyenne sur Paris-Mézières en 1895 (240 km)¹⁴³⁸.

Séduit par le succès de Serpollet à l'Exposition universelle de 1889, il devint son commanditaire. Ils réalisèrent alors ensemble leur fameux Paris-Lyon en 1890.

Il se convertit un des premiers au moteur à explosion et sera brièvement associé à des constructeurs d'automobiles très mineurs de 1896 à 1899. Il abandonnera rapidement ses velléités industrielles.

En 1896, il se classe 4^{ème} de Paris-Marseille-Paris sur une Delahaye équipée de pneumatiques Michelin (il est alors un des rares à croire à l'avenir du pneu). Il participe encore à des courses jusque'en septembre 1898¹⁴³⁹.

Mais, en décembre 1898, dans une lettre à l'A. C. F., il se déclare opposé à la poursuite des courses de vitesse sur routes, et milite en 1899-1901 pour la réalisation du premier autodrome¹⁴⁴⁰.

Inventeur farfelu¹⁴⁴¹, on lui doit – entre autres réalisations – une « *motocyclette à hélice* », qui atteignit 79 km/h sur le kilomètre lancé en 1906 ! Elle était pilotée par Alessandro Anzani, fabricant de performants moteurs d'avions (Blériot traversa la Manche avec l'un d'eux).

Militant de l'adaptation de la réglementation automobile, il combat longuement les contraventions au vol : on l'a vu, en 1904, terrasser au tribunal de Sèvres le célèbre gendarme Ruth, terreur des automobilistes à Saint-Cloud. Il sera l'initiateur de la Ligue des Chauffeurs qu'il présidera brièvement fin 1904. Dans le même ordre d'idées, il crée les premières Associations d'usagers de l'électricité et du téléphone.

Il participe avec de Dion à la fondation de l'Aéro-Club de France en 1899 et prend en charge la « *Sous-commission des expérimentations d'aviation* ». Il présidera l'Aéro-Club et sa Commission de l'Aviation. Il reproduisit en 1904 le planeur de 1902 des frères Wright. Puis, il réalisa divers planeurs en 1904-1906 avec Gabriel et Charles Voisin et Louis Blériot, dont dérivait toute l'aviation française. Il fut le co-fondateur avec Henri Deutsch de la Meurthe du *Prix Deutsch-Archdeacon* qui récompensa le premier vol sur un kilomètre en circuit fermé réalisé par Henri Farman le 13 janvier 1908. Le 30 mai, Archdeacon effectua le même trajet avec Farman, devenant le premier passager de l'aviation¹⁴⁴².

Il construisit aussi un des premiers « *hydroplanes* » qui atteignit 60 km/h en 1906.

Au hasard des *Échos* des revues automobiles, on apprend qu'il a été renversé à vélo, qu'il a eu un accident de voiture, qu'il a organisé une « *excursion automobile* » en Algérie en 1900...

Archdeacon fut aussi (à partir de 1904) un militant de l'*espéranto* :

« *langue internationale qui lui paraît destinée, avec l'aviation, à rapprocher les peuples et permettre la réalisation de la paix universelle*¹⁴⁴³ ».

En 1942, pour écrire sa chronique « *Figures de précurseurs* », Victor Breyer va rendre visite à Archdeacon à Neuilly sur sa maison-péniche *Espéranto*, et le trouve en train de prédire

¹⁴³⁸ Renseignements et citation tirés de sa notice dans *Les Archives biographiques contemporaines*, vers 1910.

¹⁴³⁹ Le 27 novembre 1898, il est 14^{ème} de la course de côte de Chanteloup, in *Le Chauffeur*, 1898, page 446.

¹⁴⁴⁰ Sur les courses : *Le Chauffeur*, 1898, pages 462-463. Sur l'autodrome, *Le Chauffeur*, 1901, page 265.

¹⁴⁴¹ Il est fait état de « *plus de 15 brevets relatifs à diverses découvertes photographiques, cartographiques, cyclistes, automobilistes, etc.* » dans sa notice dans *Les Archives biographiques contemporaines* vers 1910.

¹⁴⁴² Farman avait déjà embarqué un passager, mais pas en circuit fermé. Nous n'aborderons pas ici les questions de priorité entre l'Europe et les États-Unis où de tels vols auraient déjà eu lieu...

¹⁴⁴³ *La Vie automobile*, 10-02-1942. Avec le recul, on peut douter du rôle de l'*espéranto* dans la paix universelle. Comme de celui de l'aviation, de Guernica à Bagdad en passant par Dresde.

pour bientôt « *l'exploration de la stratosphère [et] le voyage sur la Lune*¹⁴⁴⁴ ».

Rejoignant Lesclide sous la bannière du *Progrès*, Archdeacon se définit ainsi à Breyer :

« *Mon existence s'est inspirée du besoin inné de la recherche du progrès, basé sur la conviction que celui qui ne travaille pas à le développer est un être inutile. À ce point de vue, nous appartenons, vous et moi, à une génération favorisée, en ce qu'elle a vu germer plus de prestigieuses découvertes que les dix précédentes. Pensez-donc : cyclisme, automobile, aviation, téléphonie, radiophonie, etc.*

*Tout en les suivant, je me suis plus spécialement consacré aux problèmes relatifs à la locomotion qui, selon moi, en constitue la synthèse.*¹⁴⁴⁵ »

On ne saurait mieux exprimer la certitude des passionnés de « *la locomotion* ».

Archdeacon incarne le lien essentiel entre tous les moyens de locomotion mécaniques, du cycle à l'automobile, du ballon à l'avion, tout comme son jeune ami Henri Farman, champion cycliste, automobiliste et aviateur, devenu un important constructeur d'autos et d'avions.

CONTROLE SOCIAL, CONFRATERNITE DES CHAUFFEURS, CODE PERRIGOT.

Très tôt, le monde premier de l'automobile proposa un modèle du bon chauffeur.

Le terme même de « *chauffeur* » pour désigner celui qui conduit une automobile semble être apparu tardivement, vers 1896 ou peu avant¹⁴⁴⁶. On parle auparavant de « *conducteur* », par exemple dans l'ordonnance du préfet de police de 1893, terme consacré par l'usage dans les chemins de fer, par abréviation de « *mécanicien conducteur* ». Mais le terme était très polysémique, ce qui devait paraître gênant¹⁴⁴⁷. Il est donc compréhensible qu'on ait recherché un vocable spécifique. Il reste un peu énigmatique que le « *chauffeur* » ferroviaire subordonné au « *mécanicien conducteur* » ait fini par désigner le conducteur de l'automobile.

Très vite, le « *bon chauffeur* » s'oppose au « *chauffard* », dès 1898¹⁴⁴⁸. Cette dérivation est à rapprocher des péjoratifs « *vélocipédard* » et « *pédalard* » désignant un mauvais cycliste attestés en 1892 et 1894 (donc avant le mot « *chauffard* »)¹⁴⁴⁹. Encore une fois, l'univers du

¹⁴⁴⁴ *Ibidem*.

¹⁴⁴⁵ *Ibidem*.

¹⁴⁴⁶ *Le Trésor de la langue française*, du CNRS, tome 5, 1977, indique la date du 15 octobre 1896, dans *Le Sport universel illustré*. Le terme de chauffeur dans cette acception devait déjà être bien implanté en 1896 puisque Lockert l'utilise pour renommer son journal *Le Technologiste* en janvier 1897.

¹⁴⁴⁷ Le « *conducteur* » ferroviaire peut être aussi un simple garde-frein. On dit aussi « *conducteur* » de troupeaux, de bêtes de somme ; le cocher, et surtout le charretier qui circule à pied, étaient eux-aussi appelés couramment des conducteurs. Sans parler d'autres usages de ce terme hors du domaine des transports et de l'agriculture. « *Automobiliste* », mot long, grevé par l'acception « *lié à l'industrie automobile* », ne faisait pas l'affaire et garda donc un sens plus général. Il ne semble pas qu'on ait essayé d'acclimater un autre terme. Seul « *automédon* » qui désignait le cocher aurait pu jouer ce rôle, mais son origine classique (Automédon est le cocher d'Achille) et le jeu de mot constitutif le condamnaient.

L'hypothèse voulant que le mot « *chauffeur* » vienne de ce que l'allumage des moteurs Daimler des premières Panhard-Levassor se soit fait par des doigts chauffés de l'extérieur et pénétrant dans les cylindres semble très compliquée et peu probable.

¹⁴⁴⁸ *Le Trésor de la langue française* indique pour la première occurrence de « *chauffard* » : *La Locomotion automobile* du 28 avril 1898.

¹⁴⁴⁹ *Vélocipédard* est employé avec un sens clairement péjoratif par *Le Vélocipède illustré* du 25 août 1892, page 1. *Pédalard* est utilisé de même dans *l'Avant-propos*, page VI, de Ph. Dubois (Vabontrain) et Henri Varennes, *Tous cyclistes, Traité théorique et pratique de vélocipédie*, Garnier frères, 346 pages, 1894.

cyclisme préfigure celui de l'automobile.

En cette *Fin de siècle*, le contrôle social est plus prégnant qu'aujourd'hui et se fait dans des groupes de proximité (le village, le voisinage urbain), mais aussi selon des cadres de classe transversaux. Mais la transgression est à la mode¹⁴⁵⁰. Le chauffard apparaît parfois comme un simple « *transgresseur* » au monde des usagers de l'automobile issus des classes supérieures.

Aussi les associations, Touring-Club de France, Automobile-Club de France et Automobile-Clubs régionaux, se devaient-elles de proposer leur modèle de contrôle social.

De fait, elles développèrent l'idée que la « *confraternité des chauffeurs* » doit définir ses propres règles de bon comportement, en complément des réglementations de 1893 et 1899 et des sanctions judiciaires qu'elles prévoyaient.

Certains imaginèrent même de « formaliser » des « sanctions sociales » contre ceux des leurs qui n'appliqueraient pas ces règles de bon comportement.

La question historique ici posée est que cette initiative a été régulièrement interprétée comme une tentative pour remplacer le contrôle étatique (par les contraventions) par ce contrôle social. Or, nous allons voir que les deux modes de contrôle, social et policier, étaient compris comme bien distincts par les contemporains et non exclusifs l'un de l'autre.

L'argumentation des tenants de la première thèse s'appuie sur des lectures erronées des sources (le Code Perrigot), mais aussi sur une incompréhension de la valeur sémantique du mot « *sanction* » tel qu'il est compris et utilisé à l'époque¹⁴⁵¹.

LE CODE PERRIGOT : DES REGLES PRATIQUES.

Le *Code Perrigot* passe pour la traduction de « *règles déontologiques* », comme le croient Séverine Décreton ou Guillaume Courty :

« *En 1905, Perrigot, vice-président des Automobiles-clubs régionaux, publie un "Code de la route". Ce code contient pour l'essentiel des règles déontologiques, car bien conduire, c'est avant tout bien se conduire*¹⁴⁵² »

En réalité, il n'en était rien et il s'agissait de règles essentiellement pratiques.

Le lecteur trouvera le texte complet du *Code Perrigot* en *Annexe A 6*, ainsi que celui de ses « *Observations diverses* » dans lesquelles il propose un système de « sanction » du comportement des automobilistes.

¹⁴⁵⁰ Encore une fois, Weber, *Fin de siècle*, *op. cit.*, chapitre II, *Transgressions*, pages 45 à 70.

¹⁴⁵¹ En effet, on n'y parle pas de « *contrôle social* » mais de « *sanction (sociale)* ». L'ambiguïté étymologique fondamentale du mot « *sanction* » : « *peine ou récompense liée à une obligation d'ordre légal (loi, règlement, contrat)* » ou « *peine ou récompense en relation avec une interdiction ou une injonction (morale notamment) ou liée à un mérite ou un défaut* » (in *Trésor de la langue française*) est alors pleinement maîtrisée par les locuteurs éduqués. Tandis qu'aujourd'hui « *sanction* » s'est – dans la langue courante – pratiquement rétréci au sens de « *punition* », et est donc inféodé au pouvoir judiciaire (ou administratif) seul habilité à punir.

¹⁴⁵² Séverine Décreton, *La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Époque*, in Lemenorel (dir.), *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue*, Presses Universitaires de Rouen, 1997, 466 pages, pages 123 à 132, citation page 124. Cette vision de S. Décreton est largement répandue.

Elle-même se recommande (note 19, page 129) de Guillaume Courty, *op. cit.*, page 11, qui y voit aussi des « *règles de déontologie* ». Avaient-ils seulement lu le texte de Perrigot ?

La formule « *bien conduire, c'est avant tout bien se conduire* » date de 1920-1930 et est ici anachronique.

Jules Perrigot¹⁴⁵³, vice-président (fondateur) de la Fédération des Automobile-Clubs régionaux, proposa donc, fin 1904, un « *Code de la Route* » comportant 10 règles de conduite détaillées :

- Art. 1 : en pleine voie : possibilité de rouler au centre, à condition de se laisser dépasser (ce qui était déjà prescrit par la *Loi sur le roulage* et le *Décret* de 1899) ;
- Art. 2 : croisement par la droite en pleine voie, degrés de ralentissement selon la largeur de la voie, interdiction de dépasser dans les « *agglomérations rurales* » ;
- Art. 3 : virages : précautions à prendre selon le cas (village, montagne, visibilité limitée), notamment en réduisant la vitesse, et utilisation de la trompe ;
- Art. 4 : priorité à droite aux carrefours, règles de prudence pour les aborder, et une règle d'évitement en cas de collision prévisible (virer tous les deux à droite) ;
- Art. 5 : traversée des agglomérations dans le respect des « *règlements spéciaux* » locaux, usage de la trompe obligatoire à l'abord des maisons isolées ;
- Art. 6 : rencontres : comment prévenir et ralentir lors des rencontres d'hommes et animaux, surtout s'ils s'effrayent ;
- Art. 7 et 8 : accidents de personnes : obligation d'arrêt pour porter secours aux victimes d'accidents, même lorsqu'on n'est pas impliqué dans l'accident ;
- Art. 9 et 10 : pannes et accidents matériels : aider le « *camarade* » automobiliste en panne mécanique ou en panne d'essence ; moyens de signaler qu'on demande de l'aide.

Comme on le voit, il n'y avait là (sauf l'aide aux blessés et aux camarades automobilistes en panne des articles 7 à 10) que des prescriptions « *techniques* » de circulation, bien loin des « *règles déontologiques* » qu'ont cru y voir S. Décreton ou G. Courty...

Perrigot développait en quelques conseils détaillés des dispositions datant de 1852 (croisement et dépassement), ainsi que le conseil général de prudence déjà édicté officiellement (Art. 14 du *Décret* de 1899).

Ses seules « inventions » étaient la priorité à droite et l'obligation d'assistance aux accidentés. En prescrivant de porter secours aux accidentés, il préfigure la *Loi* française sur la non-assistance aux personnes en danger¹⁴⁵⁴.

Le *Code Perrigot* fut adopté par l'A. C. F. en février 1905 sur proposition du prince d'Arenberg, président de la Fédération des A. C. régionaux. L'Association Générale Automobile se chargea de diffuser le *Code Perrigot* auprès de ses adhérents et de tous les automobilistes (moins de 60 000 avec les motocycles). La presse automobile relayait immédiatement et largement cette campagne des associations dès février 1905¹⁴⁵⁵.

Perrigot ajoutait toutefois des « *Observations diverses* » sur le contrôle social, bien

¹⁴⁵³ Jules Perrigot, ingénieur des Arts et Métiers et industriel connu (les Papeteries d'Arches), est président de l'Automobile-Club des Vosges. Il vient de fonder avec le prince d'Arenberg la Fédération des Automobile-Clubs régionaux le 17 février 1904. Son initiative vise évidemment à faire connaître la jeune Fédération. N'oublions pas que la Fédération a probablement été fondée en réaction à la création de l'Association Générale Automobile par l'A. C. F.

¹⁴⁵⁴ L'obligation d'assistance n'existe toujours pas actuellement dans nombre de pays comme les États-Unis ou le Canada. La loi française sur la non-assistance aux personnes en danger date de Vichy.

¹⁴⁵⁵ Le Code Perrigot est reproduit en février 1905 au moins dans *La Locomotion automobile*, 1905, page 96, *Le Chauffeur*, 1905, pages 77 à 79, et *La Vie automobile*, 1905, pages 115-116 qui offre une version complète des « *Observations diverses* » de Perrigot qui traitent des mesures de « contrôle social » qu'il proposait en plus.

Le texte proposé au Congrès de décembre 1905 est identique à celui de février 1905.

distinctes du *Code* lui-même¹⁴⁵⁶.

Puis, le *Code* fut présenté pour approbation au *1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* des 11-16 décembre 1905. Un *Rapport* de Perrigot au Congrès traita des « *Sanctions [sociales] au Code de la route* » et un autre de Lucien Périssé justifia point par point les propositions de règles détaillées du *Code Perrigot* par rapport aux règles officielles en vigueur¹⁴⁵⁷.

Le Congrès émit les vœux, sur la proposition de Périssé, que :

« *la Commission extraparlamentaire des automobiles aboutisse à une réglementation officielle* », et que :

« *la rédaction du Code de la Route proposé par M. Perrigot serve de base à la nouvelle réglementation officielle mais qu'en attendant celle-ci, tous les chauffeurs sérieux adoptent le Code de la Route, en diffusent la connaissance et se soumettent volontairement aux règles qu'il édicte* ».

Mais le Congrès ne retint pas la proposition de « *sanctions sociales* » de Perrigot.

À la mi-1908, le juriste J. Imbrecq appelait de ses vœux « *une loi Perrigot* » sur un « *Code de la route* », fustigeait « *la déconcertante inertie des Chambres* » et en appelait « *à tous les clubs et associations qui ont adhéré à son programme* »¹⁴⁵⁸. Le *Code de la route* de 1921 allait répondre à sa demande, mais 13 ans plus tard du fait des circonstances.

Si l'on prend au pied de la lettre cet ensemble d'éléments, comme on doit le faire, il paraît simple : les travaux de la Commission extraparlamentaire s'enlisaient et les Associations automobiles proposèrent début 1905 un Code précisant les principales prescriptions techniques de comportement de sécurité des automobiles, qu'ils firent ensuite approuver solennellement en décembre 1905 sur une base internationale, et que, « *en attendant* » le Code de la circulation générale de la Commission extraparlamentaire, ils demandaient à leurs adhérents de respecter. Les trois revues qui reproduisirent le *Code Perrigot* dès février 1905 n'y voyaient d'ailleurs pas plus loin.

Les « sanctions sociales » proposées par Perrigot.

Perrigot avait complété son *Code* de considérations sur la façon de le faire respecter. Il imaginait, en effet, dans des « *Observations diverses* » que la sanction pénale après un accident serait considérablement plus durement ressentie si elle était accompagnée d'une sanction sociale sous la forme d'une radiation de la Fédération des Automobile-Clubs, dont il était le vice-président :

« *Il ne peut être question, entre nous, de sanctions pénales. Il me semble que l'on peut se borner aux mesures suivantes :*

¹⁴⁵⁶ *La Vie automobile*, 1905, page 116 (voir note précédente). Perrigot développa ces *Observations diverses* au *1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* de 1905 (voir note suivante).

¹⁴⁵⁷ *Rapport de J. Perrigot sur les Sanctions au Code de la route*, 5 pages, et *Rapport de L. Périssé sur le Code de la Route et la Police du roulage*, 8 pages. Ces deux *Rapports* furent effectivement édités pour le Congrès et non rédigés en conclusion (voir des exemplaires de séance à BT, cote T104). Certains auteurs présentent faussement l'affaire comme impromptue, le *Code* ayant été distribué aux congressistes qui l'auraient approuvé spontanément. On a vu au contraire que cette approbation avait été longuement préparée.

¹⁴⁵⁸ *Omnia* 1908, page 390.

Tout membre adhérent à la Fédération s'engage, sur l'honneur, à observer, en toute circonstance et rigoureusement, le Code des usages de la route.

Il serait rayé de la Fédération et sa carte lui serait retirée sur décision du Comité de la Fédération en cas où il résulterait d'un jugement des tribunaux, devenu définitif, qu'il a manqué gravement à son engagement et a ainsi causé un accident.

D'autre part, tous les camarades seront invités à signaler au bureau de la Fédération le nom de ceux qui auront, dans des circonstances particulièrement intéressantes, donné des preuves notoires de leur dévouement et de leur esprit de solidarité. On constituerait ainsi une sorte de livre d'honneur sur lequel il serait aussi honorable que profitable de figurer. [...] D'autre part, en respectant scrupuleusement le règlement que nous nous imposerons, nous nous distinguerons enfin de ceux qu'on a appelé les chauffards.¹⁴⁵⁹ »

Rappelons que, en 1904, il y a un blessé par an pour 7 automobiles. La « sanction sociale » qu'envisageait Perrigot était donc quelque chose de très concret par sa fréquence potentielle.

Bien que les considérations sociales de Perrigot n'aient nullement été adoptées par les diverses Associations automobiles ni retenues parmi les Vœux du Congrès, et n'aient jamais eu le moindre commencement de mise en œuvre, elles ont fini par acquérir chez certains auteurs modernes le statut de « position du monde automobile ». Y voir un refus des sanctions pénales au profit du seul contrôle social est évidemment un contresens, aux termes mêmes de la citation ci-dessus. En effet, Perrigot lie expressément le retrait de la carte de la Fédération (sanction sociale) à un jugement définitif des tribunaux (sanction pénale). Nul doute pour lui que la sanction de leurs pairs paraîtrait aux riches automobilistes de 1905-1906 plus dure que les quelques francs d'amende ou les quelques jours de prison qu'ils encourraient.

Il n'en reste pas moins que l'adoption par les Associations du *Code Perrigot*, au-delà d'une proposition pour la Commission extraparlamentaire, traduisait le sentiment profond de la très grande majorité des automobilistes qu'ils constituaient une « *confraternité* » de bonnes volontés et qu'il leur fallait combattre eux-mêmes « *ce mal révoltant qu'est la désinvolture avec laquelle beaucoup de chauffeurs risquent la catastrophe* ».

Certes, on ne peut pas dire que les Associations aient appelé les pouvoirs publics à la répression, mais elles n'ont jamais exprimé que la sécurité puisse provenir totalement de la discipline consentie des automobilistes : Perrigot lui-même ne le dit pas (il désire seulement « *se distinguer des "chauffards"* ») et le prince d'Arenberg, président de la Fédération des Automobile-Clubs, y voyait un « *espoir utopique* ».

Il est enfin à remarquer, à l'appui d'une nécessaire dissociation du *Code* lui-même et des propositions de Perrigot de contrôle social par le biais de la Fédération des A. C., que les revues automobiles qui relayèrent en février 1905 la décision d'adoption du *Code Perrigot* par les Associations automobiles ne reproduisent en général pas ses « *Observations générales* », à l'exception de *La Vie automobile*¹⁴⁶⁰, signe qu'elles n'y croyaient pas.

Il ne faut donc pas donner à l'épisode du *Code Perrigot* un sens différent de ce qu'il fut : avant tout, une proposition « technique » de précisions à apporter au *Décret* de 1899, dans le cadre des travaux de la Commission extraparlamentaire de 1903, et qui trouvera son

¹⁴⁵⁹ *La Vie automobile*, 1905, page 116. Le texte complet des « *Observations diverses* » est donné en Annexe. On notera que la « *sanction* » comporte bien « *punition et récompense* » avec l'inscription au « *livre d'honneur* ».

Ces *Observations* sont longuement développées dans son *Rapport* au Congrès, avec mêmes des modèles de la « *carte d'engagement d'honneur* » que pourraient délivrer les Automobile-Clubs.

¹⁴⁶⁰ Ce qui est bien dans le style moralisateur de Baudry de Saunier qui en est encore le rédacteur en chef.

aboutissement dans le *Code* de 1921.

Ce fut aussi, très accessoirement, une manifestation « mondaine » des premiers utilisateurs d'automobiles, quand ils se comptaient par quelques dizaines de milliers¹⁴⁶¹.

Bientôt, le développement du parc, et l'arrivée de professionnels comme les médecins ou les commerçants, allaient déborder le cadre des Automobile-Clubs chers à Perrigot et d'Arenberg. L'appel au côté moral d'une bonne conduite allait prendre des formes différentes dans les années 1920. La figure du chauffard allait changer elle-aussi.

L'INTERNATIONALE AUTOMOBILE.

Le monde premier de l'automobile « français » est à la fois cosmopolite et internationaliste. Des étrangers comme de Zuylen, de Knyff, Jenatzy, Levegh, y occupent des rangs enviables.

Premier constructeur mondial jusqu'en 1904 et premier exportateur jusqu'en 1914, l'industrie automobile française est évidemment libre-échangiste. Elle s'oppose ainsi au lobby protectionniste des vieilles industries et de l'agriculture, dont Méline fut, on l'a vu, le porte-parole. Elle est donc particulièrement ouverte aux communications (confrontations ?) avec ses homologues, dans les expositions, les congrès, les courses, les « courses de touristes », les raids, etc. Très vite, certains constructeurs ont des filiales ou agences à l'étranger comme Renault, Darracq, etc.

Les riches automobilistes des débuts, à l'instar des touristes – plus modestes – regroupés très tôt dans une fédération des Touring-Clubs nationaux, sont, en accord avec leurs sentiments de classe, généralement internationalistes. Il en va de même de la plupart des techniciens, des journalistes et des passionnés comme Archdeacon, militant éminent de l'espéranto.

Un exemple typique de cette confraternité internationale est l'organisation de rencontres transfrontières, comme celle de la *Semaine de Nice* entre chauffeurs français et italiens¹⁴⁶².

Les problématiques nées de l'application de la réglementation française dans un contexte technique évoluant très rapidement, vont se poser de façon identique dans les pays voisins. Les efforts de sir David Salomons¹⁴⁶³, Edge et ses amis pour bousculer la réglementation anglaise de 1903 sont très proches de ceux des français avec qui ils entretenaient d'étroites relations.

Plus formellement, les clubs touristiques et automobilistes se regroupent dans deux organisations internationales, la *Ligue Internationale des Associations de Tourisme* (L. I. A. T.), fondée en 1899, et l'*Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus* (A. I. A. C. R.) qui date de 1904. Celles-ci organisent régulièrement des réunions.

Les Automobile-Clubs et les Touring-Clubs européens se rassemblent donc et se consultent pour faciliter la circulation des véhicules, mettant par exemple au point des conventions

¹⁴⁶¹ Environ 25 000 voitures plus 30 000 motocycles en 1905.

¹⁴⁶² « Les membres de l'Automobile-Club de Turin ont annoncé leur venue à Nice pour le 23 [mars]. Les chauffeurs niçois iront à leur rencontre au col de Tende. Les chauffeurs milanais ayant annoncé leur venue pour le 24, le bureau de l'A. V. C. N. vient de leur écrire pour les prier de devancer leur voyage d'un jour et de se joindre à leurs camarades de Turin. Le soir de la bataille de fleurs automobile, une réception aura lieu dans la villa de l'A. V. C. N., en l'honneur des chauffeurs italiens. » In *La France automobile*, 1900, page 150.

¹⁴⁶³ Sir David Salomons, riche industriel, est un des premiers promoteurs de l'automobile en Angleterre avec H. O. Duncan, Mac Robie Turrel et Lawson. Il crée un « British Syndicate » qui présente dès 1895 des automobiles au public. Il est en relation avec de Dion et l'A. C. F. ; il est ainsi actionnaire de *L'Auto-Vélo* à sa création (10 parts sur 400). Sur l'Angleterre, voir *L'Automobile* in *L'Illustration*, *op. cit.*, pages 329-333.

définissant des documents administratifs (le « triptyque ») et une signalisation de danger commune entérinée par une Conférence internationale de 15 pays à Paris en 1909.

Une série de grands congrès internationaux est organisée en France par l'Automobile-Club et/ou le Touring-Club de France en 1900, 1902 (Dijon), 1903, 1905 (Milan), 1908 (Conférence internationale des associations de tourisme), 1909 (Conférence officielle des 15 pays).

Puis, ils prennent la forme des Congrès internationaux de la route de 1908 à Paris, 1910 à Bruxelles et 1913 à Londres.

On peut noter ici que la participation américaine à ces congrès n'empêchera pas les États-Unis de commencer à diverger de l'Europe, sur la signalisation, le permis, etc.

Bien entendu, « l'Internationale automobiliste et touristique » sera balayée par les nationalismes en 1914, comme l'Internationale ouvrière. La presse automobile se mobilise, comme *L'Auto*, de même que le Touring-Club. Les grands industriels aussi, pour qui la reconversion militaire amorcera leur domination ultérieure du marché.

Cet internationalisme du monde automobile ne sera pas qu'un aspect anecdotique de sa première période. Au contraire, l'organisation internationale renaîtra en 1923 avec le Congrès de la route de Séville, puis ceux de Milan, Washington, Munich et La Haye. Et surtout avec des concertations mises en place sous l'égide de la Société des Nations, où l'A. I. P. C. R., la L. I. A. T. et l'A. I. A. C. R. joueront un grand rôle, et dont les organisations actuelles, créées après la Seconde guerre mondiale, sont les héritières.

II-5 LES REPOSES INSTITUTIONNELLES.

On l'a vu au long des événements, seule la réglementation fit l'objet d'une action soutenue de la part des pouvoirs publics. Un des principaux acteurs fut donc le ministre de l'intérieur, qui se trouva le plus souvent être aussi président du Conseil comme Waldeck-Rousseau, Combes ou Clemenceau. Même si le ministre des travaux publics restait le responsable officiel du roulage, il n'avait été que cosignataire de la proposition du décret de 1899.

LA PASSIVITE DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DES DEPARTEMENTS ET DU MONDE FERROVIAIRE.

Dans cette fin du XIX^{ème} siècle, le système des transports s'identifie pratiquement au monde ferroviaire. On a vu que l'importance des routes et la croissance de leur trafic était totalement déniées. Seuls, les « canalistes », partisans des canaux, agissaient à travers des organisations spécifiques. Les *Congrès internationaux de navigation*, créés en 1885, serviront en partie de modèle aux *Congrès internationaux de la route*. Ils obtinrent des résultats avec le Plan Freycinet de 1879, puis le Plan Baudin de 1900 (qui fut un échec)¹⁴⁶⁴.

Le développement du chemin de fer fut important¹⁴⁶⁵. Il se faisait dans le cadre des conventions de 1883 passées par les opportunistes entre l'État et les six grandes compagnies de chemin de fer, qui prévoyaient des garanties de l'État. Mais, la « *grande dépression de 1883-*

¹⁴⁶⁴ Voir Caron, *op. cit.*, tome 2, pages 65-73.

¹⁴⁶⁵ « *De 1882 à 1913, le trafic parisien ne fut pas loin de quadrupler, alors que le trafic global français été multiplié par 2,8.* » *Ibidem*, page 325.

1896 » fit baisser la demande de trafic. Les pressions politiques (et quelque peu démagogiques) pour la création de lignes locales furent source de déficits. Enfin, l'État intervenait constamment dans la tarification, au détriment des compagnies. Tous ces problèmes avaient fortement détérioré les relations entre l'État et les compagnies. L'arrivée au pouvoir de la gauche radicale et socialiste se traduisit par des offensives vives et répétées contre celles-ci au Parlement¹⁴⁶⁶. Elles aboutiront à leur nationalisation en 1937.

La sortie de la crise après 1895 améliora un peu la situation. Mais, d'autres facteurs contraires surgirent : une loi sociale en faveur des cheminots en 1897, la *Loi Rabier* de 1905 qui aggravait la responsabilité des compagnies vis-à-vis des accidents aux objets transportés, le développement des services de banlieue déficitaires, la concentration du trafic lors de fêtes et grands départs qui exigeait des moyens mal rentabilisés le reste du temps.

La mauvaise santé financière des compagnies finit par se traduire par le vote, en 1908, de la *Loi de rachat de la compagnie de l'Ouest*, qui devint le « *réseau de l'État* ».

Les compagnies faisaient l'objet de nombreuses autres critiques sur leur politique de développement des transports internationaux qui froissait les protectionnistes dans les années 1890, et surtout sur les problèmes récurrents de capacité du transport de voyageurs à courte distance vers la banlieue, ou lors des jours fériés et grands départs, qui entraînaient des désordres qui allèrent jusqu'à des émeutes aux grandes gares parisiennes, comme le 3 janvier 1908¹⁴⁶⁷.

Le développement explosif de la bicyclette entre 1890 et 1900 n'eut pas que des inconvénients pour le chemin de fer, en le soulageant de certains trafics de banlieue, et en lui apportant les ressources nouvelles du transport des bicyclettes, à des tarifs que le Touring-Club jugeait léonins et contre lesquels il ne cessa de protester.

Les compagnies de chemin de fer étaient donc totalement sur la défensive et se soucièrent peu d'intervenir dans les débats concernant l'automobile dans les années 1900-1907. Celle-ci paraissait même de nature à résoudre certains problèmes des chemins de fer, comme en témoigne une abondante littérature souvent d'origine pro-automobile, mais pas seulement¹⁴⁶⁸.

On a vu que le réseau routier faisait l'objet d'un partage conflictuel entre les diverses collectivités et leur corps de fonctionnaires propres, et d'un système de financement très rigide par la prestation en nature, ce qui avait conduit à une situation totalement bloquée.

Le Corps des Ponts et chaussées était, on l'a vu, entré en « *Régression*¹⁴⁶⁹ » entre 1881 et 1895. Les problèmes des chemins de fer dont les ingénieurs des ponts et chaussées assuraient le contrôle avec les ingénieurs des mines ne manquèrent pas de les soumettre aux mêmes contestations que les compagnies. Camille Pelletan, l'ennemi des compagnies de chemin de fer, proposa lui-même la disparition du corps des ponts et chaussées en 1887¹⁴⁷⁰.

Dans ces conditions, on imagine aisément que le ministère des travaux publics était dans

¹⁴⁶⁶ Camille Pelletan (1846-1915) fut le « *leader incontesté* » des ennemis des compagnies (selon Caron, *ibidem*) avec Jean Jaurès, Fernand Rabier, etc.

¹⁴⁶⁷ *Ibidem*, page 327-328.

¹⁴⁶⁸ De nombreux hommes des chemins de fer écrivent dans ce sens, par exemple dans la revue de la Société des ingénieurs civils.

¹⁴⁶⁹ A. Brunot et R. Coquand, *Le Corps des ponts et chaussées*, *op. cit.* pages 339 à 425.

¹⁴⁷⁰ *Proposition de loi* des députés Camille Pelletan, Laur et Hubbard du 5 mars 1887.

une situation qui l'empêchait de prendre des initiatives pour ou contre l'automobile. Il fut tout aussi incapable d'adapter le réseau routier national aux exigences nouvelles du cyclisme et de l'automobilisme. D'ailleurs le ministère manquait des moyens nécessaires, notamment du fait des ponctions budgétaires liées au déficit des Compagnies de chemin de fer. Enfin, il se gardait bien d'empiéter sur le domaine du ministère de l'intérieur qui gérait la vicinalité.

Les Départements, qui maîtrisaient la plus grande partie des réseaux (et de la circulation) étaient totalement en phase avec l'immobilisme de l'État, pour les mêmes raisons budgétaires. Le mode de financement par la prestation en nature était incompatible avec les nouvelles techniques qu'il eût fallu employer. D'autre part, ils étaient impliqués financièrement dans la réalisation et la gestion des voies ferrées locales.

Cet immobilisme général est probablement la raison des actions voyantes du monde premier de l'automobile et des grandes associations comme le Touring-Club en direction des fonctionnaires, qui sont soulignées par nombre d'auteurs. C'est aussi pourquoi l'on trouve quelques hauts fonctionnaires agissant de leur propre chef en faveur des nouveaux moyens de locomotion, comme Michel-Lévy, Forestier, Walckenaer, de la Valette, Lethier, etc.

LA SECURITE DES VEHICULES, ENTRE CONSTRUCTEURS ET ACHETEURS.

Il est fort courant de dénier à l'industrie automobile tout intérêt précoce pour la sécurité des véhicules, ceci quel que soit le pays. Et de faire naître les préoccupations de sécurité au début des années 1960, avec comme point d'orgue le livre de Nader de 1965, *Unsafe at any speed*. Un bon exemple de cette thèse à propos de l'industrie américaine a été développé par Joel W. Eastman¹⁴⁷¹. Il reconnaît toutefois que les constructeurs des débuts, avec leurs moyens réduits, pensaient plus à la sécurité qu'ils ne le firent de 1930 à 1960.

La question fondamentale sur ce sujet peut se formuler ainsi : « Dans quelle mesure partager les responsabilités entre une offre insuffisante de dispositifs de sécurité par les constructeurs et une demande insuffisante des automobilistes ? »

Il n'entre évidemment pas dans le cadre de la présente thèse de faire une histoire poussée de cette question. Mais, pour la période du premier développement de l'automobile jusqu'en 1921, nous proposerons un certain nombre de remarques, qui peuvent fournir une base de réflexion dépouillée des scories polémiques accumulées depuis 1965.

L'augmentation de la vitesse, facteur évident de dangerosité, fut un phénomène foudroyant entre 1900 et 1905-1906, comme en témoignent les résultats des courses de côte, et il surprit certainement tout le monde. Retourner en arrière apparut d'emblée impossible.

L'utilisation de cette vitesse nouvelle se fit par un consensus entre une demande et une offre qui se rejoignaient. Cette conjonction n'était cependant pas si simple, car elle se situait à l'intersection de plusieurs mouvements d'ordres essentiellement différents.

Nous avons donné quelques indications sur le rôle que la vitesse jouait depuis longtemps dans l'imaginaire des moyens de transport routier, dès l'avènement de la bicyclette. Mais, la vitesse avait aussi son côté utilitaire : réduire les temps de parcours – et leurs coûts –,

¹⁴⁷¹ Joel W. Eastman, *Styling versus Safety, The American Automobile Industry and the Development of Automotive Safety, 1900-1966*, University Press of America, 280 pages, 1984, voir pages X à XII et pages 1 à 6.

notamment pour les classes les plus riches dont le mode de vie plus ou moins oisif engendrait des déplacements importants, notamment entre leurs diverses résidences.

Une raison technique fondamentale de l'augmentation de la vitesse de pointe, apparue dès l'origine – et toujours valable aujourd'hui –, est l'intérêt de la surpuissance du moteur pour en augmenter la longévité. L'exemple fondamental de l'application de ce critère est celui de la Ford T. Son moteur surpuissant lui permettait non seulement de se sortir des pires tronçons de route, mais assurait aussi sa durabilité. Or, la durée de vie des premières automobiles était faible, et son allongement représentait un objectif fondamental pour les acheteurs et les constructeurs. Une conséquence de cette course à la puissance du moteur pour en assurer la durabilité était, évidemment, l'obtention de vitesses de pointe de plus en plus élevées.

Les constructeurs automobiles s'organisèrent très vite pour « encourager » les innovations – dont celles portant sur la sécurité –, notamment dans le cadre de l'A. C. F., « société d'encouragement ». Les moyens employés sont d'abord de multiples concours généraux dans lesquels les organes de sécurité sont des critères importants, plus quelques concours ciblés sur tel organe (freins)¹⁴⁷². L'ingénieur général des Ponts Georges Forestier, président du Comité technique de l'A. C. F. en 1896, joue un rôle majeur dans l'organisation de ces concours (et du Congrès de 1900), ce qui témoigne d'une bonne liaison avec l'Administration.

La création du Laboratoire de l'A. C. F. en 1902, qui fut brièvement dirigé par Georges Forestier, en retraite en 1903 (il mourut prématurément en 1905), va dans ce même sens.

Les facteurs de sécurité sur lesquels l'intérêt se focalisaient étaient la solidité de la chaîne de traction, la fiabilité des roues et pneumatiques, la tenue de route, le freinage. L'utilisation de matériaux performants à la place des vieilles techniques de charronnerie – qui faisaient une large place au bois – permit d'améliorer la solidité des châssis et des carrosseries.

La première convergence fut l'adoption par presque tous les constructeurs d'une « architecture » commune de la chaîne cinématique, avec un moteur vertical placé à l'avant transmettant sa puissance aux roues arrière par une boîte de vitesse, un arbre de transmission à cardans, et un pont arrière à différentiel. Ce système apparaissait le plus fiable et remplaça les nombreuses architectures essayées auparavant¹⁴⁷³.

Durant la première période de l'automobile, les améliorations de la suspension et de la tenue de route restèrent confuses, bien que réelles.

Le remplacement des cerclages métalliques par des bandages de caoutchouc fut une première étape. Puis, la diffusion de pneumatiques de plus en plus performants, autre facteur de sécurité, augmenta régulièrement, à un rythme qui ne fut limité que par leur coût¹⁴⁷⁴.

Une direction sans issue fut longuement explorée, celle des « roues élastiques » utilisant diverses combinaisons de ressorts, qui donna lieu à des recherches et des concours lancés par les associations. La diffusion du pneumatique pour automobiles et son amélioration rapide en termes de coût et de solidité régla une partie de la question¹⁴⁷⁵.

¹⁴⁷² Elles étaient accompagnées par le T. C. F. qui organisait des concours analogues. Exemple : un concours de freins de bicyclette en 1901, in *Le Chauffeur*, 1901, pages 385-386.

¹⁴⁷³ En 1905, Archdeacon déplore la disparition de solutions comme le moteur à l'arrière, le moteur horizontal, le changement de vitesse au volant, in article *Après la fête*, in *La Vie Automobile*, 14 janvier 1905, pages 17-18.

¹⁴⁷⁴ Herbert Lottman, *Michelin, 100 ans d'aventures*, Flammarion, 550 pages, 1998.

Olivier Darmon, *Le grand siècle de Bibendum*, Hoëbeke, 142 pages, nombreuses illustrations, 1997.

¹⁴⁷⁵ De nombreux articles techniques des revues automobiles décrivent de nombreux systèmes qui apparaissent

La suspension, nécessaire pour le confort, joue aussi un rôle important dans la qualité du freinage, et la tenue de route. La question était donc compliquée. Les premières suspensions automobiles étaient identiques à celles des voitures hippomobiles. Elles utilisaient des ressorts longitudinaux à lames elliptiques ou semi-elliptiques de grandes longueurs, ou des ressorts transversaux dont le milieu était assujéti aux châssis. Ces dispositifs ne commenceront à être remplacés qu'après 1925-1930 par des dispositifs limitant leur déformation au freinage (ressorts en cantilever, quart-elliptiques simples ou doubles). Quoiqu'il en soit, l'automobile d'avant 1914 utilise des techniques peu évolutives dans ce domaine, si ce n'est par l'amélioration de la qualité et de la fiabilité.

Le freinage offre une histoire plus confuse :

« Les 15 premières années de l'automobile virent des voitures de types très divers et des systèmes de freinage tout aussi variés. Les freins agissaient aussi bien sur des poulies de courroies ou sur d'autres parties de la transmission que directement sur les roues arrières. [...] Graduellement, un type de voiture a prédominé [...] un moteur placé à l'avant transmettant sa puissance aux roues arrière par une boîte de vitesses, un arbre de transmission, un pont arrière ; le système de freinage s'est lui aussi normalisé.¹⁴⁷⁶ »

Au début du siècle, les sabots opérant sur la face extérieure métallique de la roue ou d'un tambour avaient encore la préférence. On utilisera un temps les freins à ruban enroulé autour d'un tambour, généralement monté sur les roues arrières ou sur l'arbre des roues arrière.

Puis, le frein à mâchoires situées à l'intérieur du tambour, lui-même refroidi par sa partie extérieure, devint le type général des freins. Mais le freinage resta limité aux roues arrière, ce qui entraînait des blocages dangereux lors de freinages violents sur route mouillée ou sur gravier. Ce n'est que dans les années 1920-1930 qu'on passera au freinage sur les quatre roues, qui entraîna de nouveaux problèmes, notamment pour établir un système de commande et tenir compte des réactions du train avant. Apparurent aussi alors les freins assistés, servo-freins ou freins à auto-serrage, qui limitent l'effort sur la pédale.

Un progrès important pour la sécurité fut la conduite intérieure qui protégeait mieux les occupants de la voiture que les torpédos et cabines à capote. Mais, l'accroissement du poids (et de la puissance) qu'elle nécessitait la réservera longtemps aux automobiles de grand luxe. Ici encore, ce n'est que dans les années 1920 que la conduite intérieure envahit le marché.

Les ceintures de sécurité firent l'objet de brevets dès 1903 en France¹⁴⁷⁷. Elles ne furent pas utilisées. Auraient-elles, d'ailleurs, été très utiles dans des voitures à cabine non rigide ?

Toutefois, on peut soupçonner que des motivations inconscientes très primitives étaient à l'œuvre, quand on considère le réflexe largement attesté de sauter hors des véhicules hippomobiles dont l'attelage est emballé, et la résistance ultérieure dans les années 1950-1970 – et même plus tard – à l'utilisation de la ceinture de sécurité dont l'intérêt avait pourtant été démontré sans aucune ambiguïté avant 1955.

Les dispositifs liés à la prévention de l'accident sont plus intéressants, car ils étaient plus

aujourd'hui sous un jour baroque. La roue élastique réapparut en 1940-1945 lors de la pénurie de caoutchouc.

¹⁴⁷⁶ Joseph Lowrey, *Le problème du freinage. Histoire du développement des freins*, in *L'année automobile*, n°11, 1963-1964, pages 35 à 44. Cet article très complet est une des rares études historiques de fond sur le sujet.

¹⁴⁷⁷ Un brevet de Gustave-Désiré Lebeau du 11 mai 1903 de « *Bretelles protectrices pour voitures automobiles et autres* » est cité par Claude Tarrière, page 148, in *Culture technique n° 25, Automobile et progrès*, 1992.

Voir l'Annexe B, Illustration 130.

faciles à imaginer et à mettre en œuvre.

Nous avons longuement exposé le problème de la place du chauffeur. Alors que le poste de conduite vers le centre de la chaussée apparaissait moins coûteux (tringlerie des commandes simplifiée), qu'il avait été adopté sur les tout premiers véhicules, et que de multiples démonstrations avaient mis en évidence son intérêt pour la sécurité sur route et en ville et pour la facilité de conduite en circulation dense, les usagers refusèrent longtemps de l'accepter. Au point que la *Commission du Code de la route* proposa d'adopter la circulation à gauche en France.

Cette affaire est particulièrement troublante. En effet, on ne peut pas raisonnablement soutenir que les constructeurs aient induit par leur offre le goût persistant des acheteurs pour le poste de conduite à droite. Nous croyons avoir suffisamment exposé de preuves d'époque que cette préférence était due à la fixation sociale d'un schéma spatial adapté à la conduite d'un attelage. Enfin, on ne trouve nulle part, dans la presse automobile notamment, trace d'une propagande quelconque des constructeurs en faveur du siège à droite avant 1904¹⁴⁷⁸. Il se contentèrent de dire, à la *Commission du Code de la route* que « *le public ne comprenait pas le siège à gauche* ».

En conclusion, on est bien obligé de conclure ici à la complète responsabilité du « goût des acheteurs » dans la généralisation et la persistance d'une disposition dangereuse.

D'autres dispositifs apparurent très tôt (selon le témoignage de la presse automobile) comme le rétroviseur¹⁴⁷⁹, l'indicateur de changement de direction¹⁴⁸⁰ ou le feu indicateur de freinage¹⁴⁸¹. On parle même d'indicateur de dégonflement de pneus¹⁴⁸². Des constructeurs comme Charron, ainsi que les Association de « chauffeurs professionnels » en assurèrent la promotion. Il était évident que ces accessoires profitaient au premier chef aux occupants du véhicule. Cependant il fallut attendre longtemps pour qu'ils se diffusent, à chaque fois en vertu d'une réglementation contraignante venant de la puissance publique¹⁴⁸³.

On peine à imaginer des motivations rationnelles au refus de leur utilisation (analogue au refus du siège à gauche). La seule raison recevable en aurait été le surcoût, mais il était minime en ce qui concerne ces trois dispositifs et nul pour le siège à gauche.

Mentionnons pour mémoire l'éclairage, obligatoire depuis le début, et qui s'améliore rapidement avec la lampe à acétylène (Louis Blériot dut sa fortune à ce secteur).

Même si des périodes postérieures apportent des exemples de cas où l'industrie automobile négligea la promotion de nouveaux accessoires de sécurité, ou promut des dispositions dangereuses, notamment dans le design des carrosseries ou l'utilisation de formules dégradant la tenue de route (le moteur arrière), nous ne pouvons que considérer que la question de la

¹⁴⁷⁸ 1904 est l'année où la question commence à être débattue publiquement. Des constructeurs comme Richard ou Charron étaient pour le siège à gauche. La palinodie d'un Baudry de Saunier, tenant du siège à gauche et de la circulation à droite, se ralliant du bout des lèvres en 1912 à la circulation à gauche pour préserver la position centrale du siège, permet de mesurer la tyrannie de l'opinion irraisonnée des acheteurs dans ce cas précis.

¹⁴⁷⁹ Le rétroviseur est préconisé, sous le nom de « *glaces-rélecteurs* », par J. Garbiès, secrétaire de la Société des mécaniciens-conducteurs d'automobiles dans l'*Enquête du Rapport Massard* de 1910, page 259.

¹⁴⁸⁰ « *De nombreux systèmes ont été présentés à la préfecture de police* », *Rapport Massard* de 1910, page 155.

¹⁴⁸¹ Le *Rapport Massard*, page 155 propose un « *indicateur lié aux freins* » et indique que l'indicateur de direction et l'indicateur de freinage sont préconisés par Charron et la Société des cochers et conducteurs d'automobiles.

¹⁴⁸² *Omnia*, 1910, page 29.

¹⁴⁸³ L'exemple *princeps* est celui du rétroviseur imposé aux camions en 1922.

responsabilité des constructeurs et des acheteurs reste ouverte.

L'apport de l'histoire des premiers temps de l'automobile à cette question est de proposer des cas très purs comme celui du siège à gauche ou du rétroviseur et des indicateurs de changement de direction ou de freinage, où il semble bien que les caprices du public se soient imposés au détriment de sa propre sécurité, et contre les offres des constructeurs¹⁴⁸⁴.

L'ÉTAT, LA RÉGLEMENTATION DE L'USAGE DU VÉHICULE, LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION.

Nous avons vu que la réglementation n'évolue pratiquement pas de 1899 à 1921, si l'on excepte des aménagements mineurs (plaques minéralogiques éclairées) et la *Loi sur le délit de fuite*.

Sans la guerre, le *Code de la route* aurait dû être mis en place en 1914 (ou 1915). Le délai de modernisation de la réglementation – qui pourrait paraître long – avait été en fait remarquablement court : l'Angleterre attendra 1930 pour modifier son texte de 1903.

On pourrait évidemment soutenir, comme certains, que le monde premier de l'automobile s'est évertué à retarder toute évolution. Mais, cela ne résiste pas à l'examen des faits. Le monde premier de l'automobile appuie d'emblée la *proposition de loi* sur le délit de fuite dès 1901. Les principaux constructeurs s'accordent sur des limitations de vitesse autour de 60 km/h à la Commission extraparlementaire en 1904-1905. Le *Code Perrigot* propose en 1904 – au nom des Associations – des rédactions précises et détaillées des prescriptions générales de sécurité du décret de 1899 concernant la sécurité, auxquelles il ajoute des règles de priorité aux carrefours. Le *projet de loi* sur le retrait du permis de conduire et l'extension du nombre de fonctionnaires pouvant dresser procès-verbal de 1908 manqua d'être voté en 1909, avec l'approbation des Associations.

La fixation de la vitesse en ville fut dévolue aux municipalités dans la pratique, malgré un très court baroud d'honneur de certains automobilistes. À partir de 1903, les protestations des automobilistes – et des Associations – visèrent donc les conditions du contrôle et non le principe même des limitations, sauf en cas de « *mesures vexatoires* ».

La tolérance semble s'être installée, par contre, pour les excès de vitesse en rase campagne.

La répression est fixée à un niveau bien plus élevé qu'il ne le sera par la suite. Depuis longtemps, les cyclistes se plaignaient d'une répression ciblée, totalement disproportionnée avec le laxisme qui avait cours vis-à-vis de la circulation attelée (notamment sur l'éclairage).

Pour les automobiles particulières, le nombre de 1,6 contraventions par voiture et par an entre 1905 et 1909 dans Paris est une illustration éclatante (quoique limitée géographiquement) de l'ampleur de la répression. Cette répression ne concerne les excès de vitesse, défaut d'éclairage et autres pratiques dangereuses, que pour moins d'un quart des procès-verbaux.

Durant le même temps, la répression des conduites à risque de la circulation traditionnelle et de la divagation des animaux reste totalement négligée sur la route.

Quant aux piétons, on ne leur imposera des règles qu'en 1921.

¹⁴⁸⁴ Une des données fondamentales de la question de l'achat des dispositifs de sécurité est liée à la fréquence d'utilisation, qui tire l'éclairage, le freinage et les améliorations de tenue de route du côté du confort, et déclenche l'appétence des acheteurs. Tandis que les dispositifs d'utilisation moins fréquente (le rétroviseur à ses débuts), et les accessoires mis en œuvre lors de l'accident (la ceinture) font l'objet de résistances inconscientes.

Enfin, l'État s'abstint durant toute cette période d'imposer des accessoires de sécurité ; le premier fut le rétroviseur obligatoire pour les camions en 1922.

LES ACTIONS MUNICIPALES.

Quelles positions traduisent réellement les actions municipales ? Et quelle est leur représentativité ?

Dans le Loiret, 52 communes sur 348 ont pris des arrêtés limitant la vitesse avant 1914 et en Indre-et-Loire, environ 48 communes sur 279¹⁴⁸⁵. C'est dire que le mouvement mobilisa peu l'ensemble des communes rurales et resta très minoritaire.

On a vu que les rythmes des prises d'arrêtés ont été très différents dans ces deux départements voisins et similaires.

On a pu identifier des dimensions politiques probables dans les pointes de prise d'arrêtés, avec l'opposition au gouvernement Combes en Indre-et-Loire (pointe d'avril 1903 à 1905), ou dans le Loiret (pointe en 1907), avec les menées d'Ambroise Colin qui culminent en 1907.

La grande majorité du personnel politique local, sous l'espèce des Conseillers généraux, ne partageait pas l'autophobie de cette minorité de municipalités. En effet, lorsque Colin s'adresse en 1907 aux Conseils généraux, il subit une défaite totale auprès d'eux. Il n'est pas interdit de penser que les minoritaires au Conseil général du Loiret décidèrent de faire marquer leur opposition par des arrêtés communaux pris par leurs sympathisants.

Il y eut aussi probablement un entraînement « *moutonnier* » dans le comportement des municipalités. À tel point qu'un bon nombre de maires se contentèrent de reproduire la limite de 20 km/h du décret de 1899 pour pouvoir dire qu'ils avaient pris aussi leur arrêté.

Quelques préfets, au tout début, limitèrent les vitesses dans l'ensemble des communes, comme dans les Alpes-maritimes en 1901 (12 km/h). Cet arrêté fut vite rapporté et, dès 1902, le gouvernement donna instruction aux préfets de ne plus prendre ce type de mesure.

En fait, l'opposition sporadique des municipalités contre l'État « *pour le principe* » est une constante de la mentalité politique du XIX^{ème} siècle ; elle s'exprime certainement dans les réglementations du cyclisme et de l'automobile.

On voit même un maire du Loiret aller jusqu'à limiter à 6 km/h la vitesse des bestiaux et troupeaux allant « *aux pâturages et aux foires* » ; et l'article relatant le fait de conclure¹⁴⁸⁶ :

« *Bœufs et moutons, réglez vos moteurs !...* »

La part d'irrationnel dans ces décisions doit être admise sereinement¹⁴⁸⁷. La meilleure preuve en est que les règlements municipaux « *vélophobes* » ont précédé les règlements « *autophobes* », alors que les enjeux « *quantitatifs* » en matière de sécurité étaient

¹⁴⁸⁵ Ces départements sont significatifs, notamment parce que le trafic automobile y est bien développé par rapport à la moyenne française. Un recensement exhaustif des arrêtés municipaux conservés ailleurs représenterait un travail considérable.

¹⁴⁸⁶ *Le Journal du Loiret*, 22 juillet 1908, article intitulé « *La tyrannie au village* ».

¹⁴⁸⁷ Les « *grandes peurs* » n'ont pas disparu au début du XXI^{ème} siècle : le « *bug de l'an 2000* », la vache folle, la grippe aviaire, etc.

incommensurablement différents.

Les motivations irrationnelles – autres que politiques – peuvent être nombreuses : misonéisme, xénophobie de clocher (les cyclistes et automobilistes viennent pourtant souvent du voisinage), hostilités de classes (des ruraux contre les très riches automobilistes, et même contre les classes moyennes représentées par les cyclistes). La réaction municipale à un accident est souvent la prise d'un règlement limitatif, même inutile.

Une autre source d'irrationnel que nous avons longuement examinée vient des effrois d'animaux, et de leur projection sur les effrois humains.

Les conclusions sont donc complexes. Le Conseil de Paris resta résolument pro-automobile, malgré l'autophobie du préfet de police Lépine. Les arrêtés semblent avoir concerné une petite minorité de communes et très peu le milieu rural. Les motivations sont loin d'être claires, et l'hostilité déclarée de certains maires à l'automobile paraît parfois instrumentalisée comme signal politique ou preuve d'allégeance à divers lobbies.

L'EDUCATION DE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE ET L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE.

On a vu que l'État, les départements et les municipalités avaient une politique très laxiste envers la circulation attelée, laquelle se moquait bien des règles établies depuis 1852. Il n'y avait que de rares et exceptionnelles zones de répression, comme à Paris vis-à-vis des cyclistes vers 1880 et envers les cochers de fiacres après 1900¹⁴⁸⁸.

Émile Massard prône l'éducation des piétons dans son *Rapport* de 1910, mais constate que rien n'a été fait officiellement à Paris sur ce point¹⁴⁸⁹. Il semble montrer d'ailleurs plus d'intérêt pour les aménagements de la voirie en faveur des piétons que pour leur éducation, qu'il prône cependant¹⁴⁹⁰.

Massard signale aussi que « *En Allemagne à Kiel, on distribue aux passants de “petits placards-prospectus”* » dont il reproduit la liste des 8 recommandations, qu'il trouve « *trop longues* ». Lui-même propose la liste suivante¹⁴⁹¹ :

« *Il n'y a que quatre conseils à donner au piéton :*

1° *Regarder à gauche en descendant sur la chaussée, regarder ensuite à droite avant d'arriver sur le trottoir opposé.*

2° *Traverser la chaussée perpendiculairement et non diagonalement.*

3° *Ne jamais courir.*

4° *Devant un bicycliste, s'arrêter net et faire face.*

Et c'est tout. Le reste doit regarder l'Administration. »

On signale la distribution de brochures par l'Automobile-Club d'Autriche en 1904 avec « *une série de conseils destinés à diminuer la fréquence des accidents* »¹⁴⁹². De même, en 1913, l'Automobile-Club du Finistère fait placarder une « *affiche rédigée en breton et*

¹⁴⁸⁸ On compte 0,6 contravention par an et par fiacre hippomobile en 1908-1909 (contre 1,6 pour les automobiles particulières). Massard, *op. cit.*, page 39. Comme pour les automobiles, les motifs « de sécurité » (excès de vitesse, défaut d'éclairage et droite non tenue) sont très minoritaires, 29 % du total.

¹⁴⁸⁹ *Rapport Massard* de 1910, « *sur la circulation générale des voitures et des piétons* », pages 167-169.

¹⁴⁹⁰ *Ibidem*, pages 170-209. Voir la liste des aménagements proposés ci-dessus.

¹⁴⁹¹ *Ibidem*, page 169. Massard ne précise pas la date de cette campagne à Kiel.

¹⁴⁹² *La Vie automobile*, 1904, page 51.

français » que la *Revue du T. C. F.* reproduit et qui comprend trois chapitres¹⁴⁹³ :

« *Conseils de prudence.*

« *Aux cultivateurs.* [...]

Aux conducteurs [de véhicules hippomobiles], *aux charretiers.* [...]

Aux parents. *Ne laissez pas vos jeunes enfants jouer sans surveillance sur les routes et chemins. Ne leur confiez pas d'attelage ni de voiture.* »

En 1912, un article signale la mise au point d'un « *Code du piéton* » en Belgique¹⁴⁹⁴.

Ainsi, l'éducation des usagers de la voirie autres que les cyclistes et automobilistes, qui se généralisera dans l'entre-deux-guerres, avait déjà été entreprise avant 1914.

L'apprentissage du vélocipède se faisait dans les années 1860 dans des « *manèges* » spécialisés¹⁴⁹⁵. A la fin du siècle, la bicyclette est plus facile d'emploi et il n'y a plus d'écoles.

L'apprentissage de la conduite automobile donne très vite lieu à la création de cours pour chauffeurs à Paris et dans les grandes villes.

En 1896, le comte de la Valette et des associés fondent la première école à Paris, la « *Société L'Automobile* », comme le relate une communication au *Congrès international de tourisme* de 1905, laquelle fait l'historique des diverses écoles parisiennes et propose une organisation et un budget pour créer une école¹⁴⁹⁶.

L'école Panhard et Levassor fondée en 1900 forme 300 chauffeurs par an, avec un cursus de 8 jours dont 2 consacrés à la conduite, et le reste à la mécanique. Le cours est gratuit pour les clients de la firme et leurs chauffeurs et coûte 50 francs pour les autres, prix élevé afin « *de ne recevoir que des hommes ayant la ferme intention d'apprendre* »¹⁴⁹⁷.

Quelques manuels pour automobilistes sont édités avant 1900, par exemple par de la Valette, Périssé et Baudry de Saunier. Ou pour les motocyclistes par de Graffigny. Ils se multiplieront rapidement.

En province aussi, des formations sont organisées très tôt par les Écoles des Arts et métiers ou des organismes locaux. Ainsi, à Orléans, la « *Section de topographie et d'aérostation* » dispense des cours dès 1898¹⁴⁹⁸, et l'Union cycliste d'Orléans compte déjà une « *Section des chauffeurs* » la même année.

L'A. G. A. créa une « *commission d'examen de chauffeurs [et] obtint l'autorisation ministérielle de contrôler et de consacrer officiellement leurs aptitudes et de faire passer des examens* ». Elle créa aussi un « *diplôme de conducteur [...] accordé très rarement* ». ¹⁴⁹⁹

Notons ici que le passage des examens du certificat de capacité a été très rapidement sous-

¹⁴⁹³ *Revue du T. C. F.*, 1913, page 318.

¹⁴⁹⁴ *Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*, n°5, septembre 1912, p. 283.

¹⁴⁹⁵ Nombreuses publicités dans *Le Vélocipède illustré* de 1869-1870. Ils appartiennent souvent à des constructeurs.

¹⁴⁹⁶ *1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur route de 1905*, A. C. F., 332 pages, 1906. *Rapport de M. Montariol sur les écoles de chauffeurs et leur développement*, pages 217-225.

¹⁴⁹⁷ *Ibidem*. La plupart des constructeurs dispensent des cours pour leurs clients vers 1900.

¹⁴⁹⁸ ADL P 154, *Annuaire de 1899*, page 295. La *Section* se dit « *sous les auspices de l'Académie d'aérostation météorologique et de l'Association amicale des anciens élèves de l'école Polytechnique* ». Placard de l'Union cycliste d'Orléans avec sa « *Section des chauffeurs* », même page.

¹⁴⁹⁹ Souvestre, *op. cit.*, page 541. Il ne donne pas de date, mais c'est évidemment avant 1907.

traité à des associations, ce qui deviendra la règle dans les années 1920-1930.

Rappelons enfin que les associations proposèrent aux chauffeurs en 1905, avec le *Code Perrigot*, une explicitation des règles sommaires édictées par le décret de 1899. Et que Perrigot plaidait par ailleurs pour une conduite moralisée.

II-6 L'ORGANISATION DES AUTOMOBILISTES.

L'ORGANISATION SYNDICALE DU MONDE PREMIER DE L'AUTOMOBILE

Nous rappellerons brièvement la façon dont le monde premier de l'automobile s'organisa¹⁵⁰⁰. Il ne faut pas y voir le « lobby automobile » que présentait Alfred Sauvy 70 ans plus tard¹⁵⁰¹. L'aura de de Dion, à l'origine de la fondation de la plupart des organisations, au point qu'on a pu parler d'un « *Système de Dion* », ne peut cacher que ce système est très lâche, qu'il est traversé par de multiples conflits et qu'il évolue sans cesse entre 1895 et 1914.

Une première raison en est la dispersion des acteurs industriels :

« *On compte probablement une trentaine de constructeurs en 1900, 57 en 1910 et 155 en 1914 ; les membres de la Chambre syndicale de l'automobile – soit une définition plus large – passent de 102 en 1900 à 190 (1908) et 230 (1913).*¹⁵⁰² »

Avant 1914, il n'y a pas, en France, de début de production en grande série (le modèle T de Ford en 1908) ou de processus de concentration financière (General Motors, 1908) comme en Amérique¹⁵⁰³. Ceci explique la persistance d'un grand nombre de constructeurs

Il préexistait une Chambre syndicale du cycle, qui devint la « *Chambre syndicale du cycle et de l'automobile* » et continua à fonctionner, car beaucoup d'industriels fabriquent à la fois bicyclettes, motocycles et automobiles (de Dion, Peugeot, Darracq, Clément, etc.).

Pendant quelque temps, l'Automobile-Club de France joua le rôle de syndicat des constructeurs. Il conservera le rôle d'organisateur des courses, pièce essentielle de la création d'un imaginaire de l'automobile, et vitrine des avancées techniques.

En complément, une « *Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent* » (y compris les cycles) est créée le 20 mai 1898 sur une initiative de de Dion.

« *La Chambre syndicale de l'automobile, créée en 1898, se borne à la défense des intérêts communs de ses membres sur les questions techniques, sociales, fiscales, douanières et en matière d'organisation des courses et des expositions.*¹⁵⁰⁴ »

Ce trop vaste regroupement est contesté dès 1901 par quelques constructeurs comme Peugeot¹⁵⁰⁵. La crise éclate en 1909, et conduit à l'annulation du Salon. La « *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles* » est alors fondée le 16 décembre 1909 par 20

¹⁵⁰⁰ Voir Charles W. Bishop, *La France et l'automobile, op. cit.*, G. Beaussaron, *Le « Système de Dion » (1882-1932), op. cit.*, et P. Fridenson, *Histoire des usines Renault, tome 1, op. cit.*, pages 26-28.

¹⁵⁰¹ A. Sauvy, *Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile*, Flammarion, 246 pages, 1968.

¹⁵⁰² Fridenson, *Histoire des usines Renault*, pages 26-27, qui précise que le nombre de constructeurs pour 1900 vient de Bishop. Il s'agit de la *Chambre syndicale de l'automobile* qui diffère de la *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles* plus restrictive (voir ci-dessous).

¹⁵⁰³ Sur le faible rôle du capitalisme bancaire avant 1914, Fridenson, *Histoire des usines Renault*, pages 30-32.

¹⁵⁰⁴ *Ibidem*, page 27.

¹⁵⁰⁵ Voir par exemple *La Locomotion*, 1901 n°1, pages 11-13

constructeurs à l'initiative de Peugeot¹⁵⁰⁶. Elle se limite aux constructeurs produisant leurs moteurs et leur châssis. Elle comptera tout de même 46 membres en 1913 et 48 en 1914.

Il existe aussi en 1913 une « *Union française des industries de l'automobile, de l'aéronautique, du cycle et des sports* », et une « *Union internationale des constructeurs* » toutes deux présidées par Armand Peugeot.

Une *Chambre syndicale des Transports automobiles, terrestre et maritimes* (les 3 derniers mots en caractères minuscules) existe dès 1903¹⁵⁰⁷. Elle paraît avoir été très peu active.

Un *Syndicat général des transports publics automobiles de France* se constitue en 1912 et organise un *1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route* à Paris, du 18 au 21 décembre 1912¹⁵⁰⁸.

« *L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route* » est fondée le 29 avril 1909, à la suite du Congrès de la route de 1908, et prend le relais des grands congrès automobilistes tenus de 1900 à 1906¹⁵⁰⁹. Abel Ballif en sera le vice-président jusqu'en 1920.

Les chauffeurs professionnels ont eux aussi leurs associations comme la « *Société des mécaniciens-conducteurs d'automobiles* ».

Localement, des « syndicats professionnels » indépendants d'une quelconque instance nationale apparaissent très vite. Ainsi, une « *Chambre syndicale des agents de cycles et d'automobiles* » se crée dans la Loiret le 26 septembre 1906¹⁵¹⁰. Il en existait probablement d'analogues dans la plupart des gros départements avant 1914.

Les Chambres de commerce départementales participent aux débats nationaux et se comportent en relais fidèles des grandes associations nationales¹⁵¹¹.

LES ASSOCIATIONS D'USAGERS.

Les associations nationales d'usagers sont très dispersées : Touring-Club de France, Union Vélocipédique de France, Automobile-Club de France, Fédération des Automobile-Clubs régionaux, Association générale automobile.

Il y eut plusieurs associations « dissidentes », avortées comme la « *Ligue routière de France*¹⁵¹² » de 1900, ou le *Moto-Club* (vite renommé *Union Automobile Française*) issu d'une scission de l'A. C. F. le 25 juin 1900 et qui disparaît le 14 novembre 1901, ou beaucoup plus réussies comme la « *Ligue des chauffeurs* » (1904, active jusque vers 1910).

¹⁵⁰⁶ Dont Peugeot, Panhard, Renault, Grégoire, Brasier, Delaunay-Belleville, Delahaye, Turcat-Méry.

¹⁵⁰⁷ ADIL S 1875. La *Chambre syndicale des Transports automobiles, terrestre et maritimes* écrit au préfet d'Indre-et-Loire le 15 janvier 1904 pour recenser les services de transport automobiles.

¹⁵⁰⁸ *Rapport général*, éditeurs Automobile-Club de France et Touring-Club de France, 297 pages, 1913. Lucien Périssé en est le secrétaire général. On ne connaît pas ses liens avec la précédente *Chambre syndicale*.

¹⁵⁰⁹ Rappelons en les dates : Paris 1900, Dijon 1902, Paris 1903, Paris 1905 et Milan 1906. Sans compter des congrès spécialisés comme sur l'utilisation de l'alcool comme carburant, le tourisme, etc.

¹⁵¹⁰ ADL 15 M 23 192. L'existence de tels relais au niveau départemental a été mise en lumière par Debacker.

¹⁵¹¹ Les Archives du Loiret conservent trace d'interventions de la Chambre de commerce d'Orléans et du Loiret, qui donne des avis, relaie des pétitions de l'A. C. F., envoie un délégué au *1^{er} Congrès de la route*. ADL 298W 76 852, séance du 19-8-1907 ; 298W 76 864, séance du 28-6-1912 ; 298W 76 854, séance du 4-12-1908.

¹⁵¹² Paul Meyan l'annonce dans *La Locomotion automobile* du 22 février 1900 et en publie les statuts. Elle se réclame de l'exemple américain des *Wheelmen Associations* et des *Good Roads Associations*.

Les possesseurs de motocycles, dont le nombre est supérieur à celui des automobiles proprement dites jusqu'en 1906, ont leurs propres associations, le Motorcycle-Club et l'Autocycle-Club créé en 1904 par les usagers de motocyclettes.

Ce système fonctionna sans trop de difficultés jusqu'en 1914 pour plusieurs raisons. D'abord, les dirigeants se connaissent tous, sont liés par des liens d'amitié et parfois de famille, et participent à plusieurs associations. C'est pratiquement la règle pour les constructeurs, qui appartiennent à plusieurs Chambres syndicales mais aussi aux Associations d'usagers. Les dirigeants des grandes associations d'usagers, l'A. C. F., le T. C. F., l'A. G. A., font partie des conseils d'administration des autres associations, comme Ballif, de Dion, Forestier, Auscher, etc. Edmond Chaix, président du Comité de tourisme de l'A. C. F. vers 1900, deviendra vice-président de l'A. C. F. en 1922, puis présidera le T. C. F. en 1927.

Un point remarquable est la politique d'évergétisme menée par les associations nationales d'usagers, notamment le T. C. F. et l'A. G. A., devant la carence des autorités gestionnaires des routes. Elle ne se limite pas seulement à la signalisation de danger ou de direction, mais participe aussi à la réalisation de pistes cyclables, de routes touristiques (la Corniche de l'Estérel en 1903), de dispositifs de protection, de goudronnages, de relevages de virages, etc.

Des firmes utilisèrent ce mouvement pour faire leur réclame : ce fut notamment le cas de Michelin avec ses signalisations de direction.

Les associations locales existantes sont très actives, elles-aussi. Elles suppléent au début la fondation plus tardive de sections locales par les A. C. régionaux, comme dans le Loiret, où l'*Union Cycliste d'Orléans* compte une « *Section des chauffeurs* » dès 1899¹⁵¹³.

Les sections locales du Touring-Club, les clubs cyclistes ou touristiques, les syndicats d'initiative¹⁵¹⁴, et même les aéroclubs locaux, se préoccupent, avec les représentants locaux de l'A. C. régional, de diffuser et soutenir l'automobile par les moyens les plus variés, spectacles, excursions¹⁵¹⁵, fêtes¹⁵¹⁶, concours locaux¹⁵¹⁷, etc.

On a cité ci-dessus des campagnes des Automobile-Club régionaux sur les problèmes liés à la répression, comme celle de l'Automobile-Club de l'Ouest¹⁵¹⁸ (*Annexe B, Illustration 137*).

Mais, ce type d'actions qui correspondait sans doute mieux aux attentes des usagers – que l'évergétisme par exemple – ne sera jamais généralisé au niveau national. Il est d'ailleurs remarquable que la *Revue du T. C. F.* n'en parle pratiquement jamais, alors qu'elle cite et comptabilise la pose du moindre poteau de signalisation.

¹⁵¹³ Voir le placard de l'*Union cycliste d'Orléans* dans l'*Annuaire*, ADL P154, page 295.

La section d'Orléans de l'Automobile-Club du Centre est autorisée par le préfet le 4-12-1905, ADL 1 J 552.

¹⁵¹⁴ Le Syndicat d'initiative d'Orléans héberge la Section orléanaise de l'Automobile-Club dans son « *pavillon touristique* », situé près de la Gare comme il se doit à l'époque.

¹⁵¹⁵ L'Union Cycliste Orléanaise organise ainsi des spectacles sur l'automobile (*Le Journal du Loiret*, 15-1-1899), et le Club Touriste Orléanais des sorties en automobile (*Le Républicain orléanais*, 30 juillet 1910). L'Aéro-Club du Centre, créé en 1909, se dote d'une section automobile en 1913 (ADL 5 M 50 229).

¹⁵¹⁶ De nombreuses fêtes, comme celle du Carnaval, utilisent très tôt des chars automobiles. Une « *bataille de fleurs automobile* » est mentionnée à Nice dès 1900 (*La France automobile*, 1900, page 150). On trouve des automobiles décorées à une « *fête des fleurs* » à Orléans en 1913 (*Le Républicain orléanais*, 2-7-1913).

¹⁵¹⁷ L'A. C. du Centre organise à Bourges un concours d'idées sur les utilisations possibles de l'automobile dans l'agriculture, in *Le Républicain orléanais*, 30-11-1911.

¹⁵¹⁸ L'A. C. de l'Ouest édite une affiche comparant les accidents automobiles et hippomobiles dans la Sarthe (*Omnia*, 1908, p. 109) et mène campagne avec *La Touraine Républicaine* sur les pratiques de répression à Tours (*L'Auto*, 3-11-1910).

On entrevoit ici, comme dans la création de la Ligue des chauffeurs, le début d'un divorce entre la masse des usagers des moyens de locomotion modernes et leurs représentants.

Ces débuts durent marquer très profondément l'organisation des usagers de l'automobile en France, car elle apparaît aujourd'hui comme extrêmement différente de celle des autres grands pays développés en Europe, aux USA ou au Japon. On peut raisonnablement estimer qu'elle présente tous les signes de « l'archaïsme » : émiettement, élitisme, absence de services, etc.

Quelle est donc l'origine de cette situation : spécificités sociologiques du « caractère français » ? ou « séquelles historiques » ? C'est une question que nous retrouverons plus tard.

**

CONCLUSION : UNE INTRODUCTION BIEN PLUS SEREINE QU'ON NE L'A DIT.

Comment conclure sur les aspects sociologiques de l'introduction de l'automobile ?

D'abord en rappelant que le cyclisme connut les mêmes problématiques. La continuité de l'histoire des transports routiers nous paraît fondamentale.

L'automobile n'a fait pas « *irruption* » sur des routes et des rues vides. Elle s'insérait dans des « marchés » – comme toute technique nouvelle –, d'abord dans celui des voitures particulières attelées, puis dans les marchés des transports de voyageurs et du transport de marchandises qu'elle pénétra plus lentement.

Elle n'eut pas « tout à inventer », car elle avait été précédée par la bicyclette qui lui fournira ses cadres de réflexion, sa presse et une grande partie de ses techniciens et de ses entrepreneurs, voire de ses capitaux.

Les temporalités de l'usage de l'automobile doivent être soulignées. En 30 ans, de 1885 à 1914, les techniques, les parcs, les types de véhicules, les usages ont évolué. Elle a vite cessé d'être « *le fait de quelques privilégiés* », tôt diversifiée entre le tricycle à 1 200 francs et les voitures valant de 5 000 à 20 000 francs, puis devenant un outil pour certaines professions.

Les transports en commun de voyageurs et le transport de marchandise se développèrent parallèlement à la voiture particulière dès le début, et c'est une illusion due à leurs rythmes de développement différents qui a pu faire croire à une apparition plus tardive. Une des raisons de ces différences est technique : on ne disposait pas de moteurs assez puissants au début. Mais, il y eut aussi des freins institutionnels : il est symbolique que Paris ait eu au moins 6 ans de retard sur la ville de Blois dans l'utilisation des autobus.

Les nuisances de l'automobile étaient certainement bien plus mal ressenties que ses accidents. À ce propos, le principal souci du préfet de police était l'émission de fumées et d'odeurs avec 24 % des contraventions contre 15 % pour l'excès de vitesse. La poussière, première de ces nuisances, subsistera longtemps faute de budgets suffisants pour refaire les chaussées des routes et les rues.

Les contestations ont été fort limitées. Elles connurent deux périodes de pointe, les années

1900-1901, à propos des courses et de la fuite après l'accident, puis les années 1906-1907 lors de l'agitation autour de l'assurance obligatoire.

Certes, la presse y trouva – comme dans le cyclisme naguère – d'excitants faits divers que ne lui fournissait pas la circulation attelée. Comme le disait Hennequin, c'était le fait de la tyrannie de « l'actualité ». Mais, cela se calma vite tandis que l'automobile devenait un objet plus banal.

Le lobby du cheval, de son élevage et de ses utilisateurs professionnels fut le premier à réagir, à la fin des années 1890, avec une remarquable prescience du danger potentiel que représentaient pour eux ces concurrents nouveaux.

Les courses secrétèrent des contestations internes au monde de l'automobile. D'abord pour s'assurer la maîtrise de cette lucrative activité. Elles passionnaient les foules populaires autant que les privilégiés. Les victimes parmi les spectateurs déchaînèrent des controverses de 1900 à 1903 ; celles-ci semblent toutefois avoir surtout été le fait de la presse nationale.

Mais, « *la course est éternelle* », et elle trouva vite les aménagements qui lui permirent de traverser le siècle et d'offrir aujourd'hui des entreprises toujours populaires, toujours meurtrières pour les spectateurs (le Paris-Dakar et autres rallyes), et toujours si rentables...

Des juristes entamèrent, dans toute l'Europe, le long combat pour « l'assurance obligatoire ». En France, ils se groupèrent autour d'Ambroise Colin, écrivirent quelques pamphlets et causèrent une certaine agitation dans les années 1906-1908. Mais ces querelles restèrent cantonnées dans les associations automobiles qui se sentaient injustement attaquées, dans des sphères élitistes, dans les Congrès, et auprès des Conseils généraux qui se révélèrent bien plus autophiles que ne l'escomptaient Colin et ses amis.

Des violences, bien réelles, opposent le monde rural aux cyclistes autour de 1890, lorsque leur nombre dépasse les quelques dizaines de mille pour atteindre le million au tournant du siècle. Il est évidemment difficile de les attribuer aux dangers que la bicyclette faisait courir.

Après 1900, ces violences se reportent sur l'automobile lorsque deux à trois dizaines de milliers d'entre elles sillonnent la France. Elles sont beaucoup plus limitées en nombre qu'on ne l'a voulu croire,

Il faut y voir – plus que des antagonismes de classes – les séquelles des hostilités paysannes ancestrales envers tout étranger au « pays », fût-il de la ville ou du « pays » le plus proche. « *La fin des terroirs* » n'était pas encore tout à fait consommée.

Les autorités de police appliquèrent avec une rigueur féroce la réglementation de 1899 : le nombre de contraventions dans la Seine fut, entre 1905 et 1909, de 1,6 par automobile et par an (contre 0,2 en l'an 2000).

A contrario, le laxisme le plus complet resta de mise jusqu'en 1914 envers les comportements de la circulation attelée contrevenant à la police du roulage et envers l'interdiction de la divagation des animaux.

Les arrêtés municipaux limitant l'usage de l'automobile, sa vitesse notamment, touchèrent un faible pourcentage des communes françaises. L'étude de quelques cas précis montre la prépondérance de la politique locale dans ces décisions. On enregistre deux pointes dans la prise de ces arrêtés, en 1903-1905 en Indre-et-Loire en opposition au gouvernement Combes favorable à l'automobile, et en 1907 dans le Loiret, manifestation liée aux menées

d'Ambroise Colin et à leur irruption dans les jeux politiques locaux.

Contrairement au cyclisme, laissé durant près de 30 ans dans le vide réglementaire, l'automobile se développa dans le cadre juridique très précoce du *Décret* de 1899. La rénovation de ce règlement fut entreprise rapidement, et aurait abouti en 1914 (sans la Guerre) à un *Code de route* englobant tous les usagers. On ne saurait trop souligner la curiosité scientifique, l'activité et la transparence des commissions qui œuvrèrent à son élaboration, ainsi que l'importance des moyens d'enquête et de consultation mis à leur disposition par l'Administration.

La société fut donc dans son ensemble très favorable à l'automobile, comme elle l'était à la bicyclette. Des centaines de milliers de spectateurs assistaient aux courses et des foules de dizaines de milliers de visiteurs qui n'avaient pas (encore) les moyens de posséder une automobile se pressaient aux Salons.

L'utilité de la bicyclette comme « *omnibus du travailleur* », déjà démontrée en 1900 par son million de machines, ne pouvait que faire préjuger de l'utilité future des automobiles, même si leur nombre était encore réduit.

L'Église prit vite le parti de l'automobile, ainsi que l'Armée et les dirigeants du Bloc des gauches, pour ne parler que des grandes forces des affrontements politiques du temps.

INDEX.

L'index est organisé selon les noms. Nous n'avons pas distingué le personnage ou la marque homonyme. Certains groupes (fratries, père et fils) sont réunis sous le même nom.

En cas de citations trop nombreuses, la page soulignée est celle où se trouvent les éléments de prosopographie correspondants.

- Achille, 67, 206, 248, 310, 311, 315, 385
Adam, 325, 383
Ader, 108, 135, 369
Aicard, 125, 366
Anzani, 384
Archdeacon, 163, 164, 195, 229, 251, 253, 254, 255, 256, 297, 298, 334, 335, **383**, 384, 385, 390, 394
Arenberg, 228, 387, 389, 390
Auscher, 135, 305, 403
Ballif, Abel, 116, 118, **119**, 120, 122, 126, 127, 131, 138, 181, 185, 206, 226, 234, 237, 241, 243, 255, 267, 270, 274, 303, 332, 341, 343, 350, 353, 383, 402, 403
Ballif, Jacques, 118
Bardoux, 39
Baroncelli, 117, 382
Barrès, 383
Barthou, 265, 268
Baudin, 62, 64, 163, 273, 391
Baudry, 28, 64, 86, 99, 100, 101, 108, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 122, 123, 124, **136**, 137, 140, 142, 162, 163, 180, 181, 182, 197, 243, 274, 286, 297, 298, 303, 305, 357, 364, 365, 378, 379, 380, 381, 383, 389, 396, 400
Beau de Rochas, 165, 376
Béhic, 154, 156, 347
Benz, 134, 166, 274, 297, 376
Bernard, Tristan 273, 383
Besnard, 231, 263, 355, 356
Binder, 259
Bixio, 216
Blériot, 384, 396
Bochet, 183, 184, 284
Boers, 371
Bollée, 134, 136, **161**, 162, 184, 194, 195, 376, 383
Bonneville, 99, 101, 103, 108, 109, 114, 122, 123, **142**
Borghèse, 375
Boulangier, 112, 370, 372
Bourgeois, 39
Bousquet, 126, 127, 270
Bouton, 162, 163, 194
Brasier, 272, 274, 334, 376, 402
Breyer, 117, 137, 142, 225, 229, 230, 350, 368, 369, 382, 383, 384, 385
Bruel, 379
Caillaux, Eugène 161, 162
Caillaux, Joseph, 264, 268
Chaix, 116, 266, 286, 305, 403
Champeaux, Me Lesclide, 102, 118, 365, 367
Charron, 136, **299**, 317, 338, 380, 383, 396
Chasseloup-Laubat, 179, 180, 194, 270, 284, 350, 376, 380
Chastenet, 233, 258, 259, 260, 261, 262, 273, 275, 281, 355
Chérioux, 315
Claudius, 351
Clemenceau, 3, 264, 265, 268, 391
Clément-Bayard, 108, 123, 135, 136, 181, 273, 299, 380, 383, 401
Clémentel, 371
Colin, 238, 247, **258**, 263, 266, 320, 328, 337, 340, 341, 342, 347, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 362, 373, 398, 405, 406
Combes, 63, 64, 67, 224, 240, **241**, 246, 247, 261, 271, 272, 275, 281, 282, 372, 391, 398, 405
Coubertin, 139
Coutant, 273, 274, 277, 282
Cruppi, 268, 275
Curie, 59, 330, 331
Daimler, 134, 135, 166, 196, 197, 367, 376, 385
Darracq, 135, 136, 181, 380, 383, 390
Darzens, 270
Daudet, 82, 102
Dauthy, 263, 355, 356
Dion, 62, 123, 135, 136, **162**, 163, 164, 167, 179, 180, 181, 182, 193, 194, 196, 201, 225, 228, 229, 230, 266, 270, 273, 276, 277, 278, 279, 284, 286, 302, 303, 305, 334, 342, 343, 372, 373, 374, 375, 380, 384, 390, 401, 403
De-Dion-Bouton, 162, 163, 181, 198, 216, 226,

362, 375, 376, 378, 379, 380, 383
 Debeauve, 249, 251
 Defert, 116, 120, 284, 286, 305, 383
 Delahaye, 225, 245, 384, 402
 Delamare, 165, 166, 185, 376
 Delarue, 243, 273
 Delaugère, 135, 245
 Delaunay-Belleville, 402
 Denoix, 231, 233, 236, 237, 260, 261
 Depasse, 62, 135, 273, 277
 Desgrange, 122, **123**, 124, 136, 137, 179, 182, 228, 256, 257, 274, 286, 334, 350, 381, 382
 Deutsch, 282, 384
 Dietz, 148
 Drais, 100
 duc d'Orléans, 347
 Duncan, 135, 137, 142, 364, 366, 390
 Dunlop, 109, 135, 136, 140
 Dupuit, 90
 Dupuy, 62, 64, 273
 Durand, 379
 Edge, 140, 202, 368, 376, 390
 Eno, 81, 315
 Escudier, 67, 254, 311
 Farman, 136, 229, 384, 385
 Faroux, 142, 170, 214, 273, 335, 353, 375, **377**, 379, 383
 Farrère, 58
 Fayolle, 251
 Ford, 273, 299, 394, 401
 Forest, 135, 165, 376
 Forestier, 110, 142, 145, **169**, 223, 224, 225, 270, 271, 343, 371, 373, 376, 383, 393, 394, 403
 Franchomme, 305
 Freud, 347, 348
 G. Clément, 371
 Gabriel, 243, 271, 384
 Galliéni, 371
 Gast, 368
 Gaumont, 254, 354
 General Motors, 140, 401
 Giffard, 21, 27, 28, 30, 31, 58, 84, 106, 115, 122, 123, 137, 141, 142, 170, **179**, 181, 226, 227, 229, 270, 274, 323, 324, 331, 334, 345, 347, 353, 371, 376, 377, 379, 380, 381, 382, 383
 Giraudet, 327, 337, 364
 Gobron, 227, 273
 Goddet, **123**, 124, 137, 182, 381
 Gomot, 232, 283, 336, 337, 338, 371
 Gordon-Bennett, 136, 140, 230, 274, 299, 368, 376
 Graffigny, 204, 400
 Grand-Carteret, 20, 142, 146, 147, 375
 Guglielminetti, 274, 343, 344
 Gurney, 146, 147
 Hancock, 147
 Haussmann, 326, 332
 Hennequin, 38, 43, **60**, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 83, 85, 86, 91, 193, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 231, 251, 271, 273, 274, 279, 283, 286, 319, 320, 328, 331, 335, 347, 363, 405
 Jeantaud, 135, 164, 181, 194, 195, 225, 229, 274, 376
 Jenatzy, 194, 368, 376, 390
 Keller, 39
 Kistemaeckers, 338, 341, 346, 351, 352, 357, 383
 Knyff, 122, 274, 390
 Krantz, 183
 Krebs, 136, 270, 284
 Lanfranchi, 204
 Larmanjat, 155, 160
 Lauwick, 143
 Le Rond, 91, 126, 132, 282
 Le Roux, 336, 349, 350
 Le Roy, 349, 362, 363
 Le Trocquer, 305, 306
 Leblanc, 28, 383
 Lefèvre, 256, 382
 Lenoir, 165, 166, 376
 Léon Petit, 131, 343, 350, 353, 383
 Lépine, 167, 175, 251, **312**, 313, 314, 318, 333, 399
 Lesclide, 101, **102**, 104, 115, 122, 160, 319, 382, 385, voir Champeaux
 Lethier, 286, 393
 Levassor, 20, 122, 134, 135, 136, **166**, 167, 168, 180, 181, 270, 274, 299, 385, 400
 Mme Levassor, 166, 367
 Levegh, 240, 390
 Lockert, 142, 155, 367, 369, 379, 385
 Lotz, 155, 160
 Loubet, 11, 142, 200, 225, 372
 Louis-Philippe, 324, 325, 347
 Lucas-Championnière, 383
 Lucenski, 123, 181, 379
 Magne, 87
 Mahieu, 269, 274, 286, 287
 Marcus, 376
 Marinoni, 115
 Massard, 29, 67, 78, 219, 241, 248, 288, 290, 298, 299, 301, 302, 303, 311,

312, 313, **314**, 315, 316,
 317, 318, 325, 345, 396,
 399
 Maurice Martin, 122, 382
 Max Vincent, 120, 126,
 286, 383
 Maybach, 134, 166
 Méline, 183, 200, 283,
 372, 373, 390
 Menier, 163, 179, 180,
 238, 257, 273, 280
 Messimy, 264, 265, 266,
 284, 356
 Meyan, 99, 137, 179, 180,
181, 182, 194, 197, 226,
 227, 379, 380, 382, 383,
 402
 Michaux, 19, **100**, 101,
 103, 108, 112, 124, 155,
 160, 374, 375, 382
 Michelin, 113, 124, 135,
 136, 225, 274, 309, 371,
 380, 383, 384, 394, 403
 Michel-Lévy, 164, 167,
168, 169, 170, 183, 225,
 270, 271, 284, 393
 Millerand, 225, 268
 Mirbeau, 58, 338, 348,
 351, 352, 383
 Miss America, 101, 365
 Montaignac, 334
 Moore, 101, 103, 365, 374
 Mors, 135, 162, 181, 194,
 202, 240, 271, 273, 274,
 277, 383
 Mortimer-Mégret, 336,
 337, 338, 380
 Napier, 140, 202
 Napoléon III, 91, 154
 O'Galop, 124, 381
 Otto, 165, 166, 376
 Pagis, 114, 122
 Panhard, 20, 122, 134,
 135, 136, **166**, 167, 168,
 179, 180, 270, 274, 299,
 380, 385, 400, 402
 Panhard-et-Levassor, 166,
 196, 197, 367
 Pelletan, 40, 392
 Périssé, **27**, 28, 30, 58,
 142, 198, 216, 257, 273,
 277, 281, 284, 302, 305,
 376, 388, 400, 402
 Perrigot, 228, 385, **386**,
 387, 388, 389, 390, 397,
 401
 Petiet, 305
 Peugeot, **135**, 163, 167,
 179, 180, 181, 204, 401,
 402
Pie X, 369
 Pierron, **121**, 180, 181,
 229, 334, 383
 Prade, 59, 124, 137, 251,
 286, 330, 331, 357, 377,
 381, 382
 Pugliesi-Conti, 59, 61, 84,
 239, 240, **241**, 242, 248,
 250, 253, 262, 275, 313,
 314, 315
 Rabier, 246, 392
 Ravigneaux, 353, 379,
 383
 Raynaud, 226, 248, 249,
 257, 263
 Renard, 109, 165, 190,
 191, 370
 Renault, 11, **135**, 198,
 213, 216, 217, 273, 277,
 376, 380, 383, 390, 401,
 402
 Renault, Marcel, 135, 271,
 342
 Reverdy, 10, 30, 31, 32,
 33
 Richard, Georges et Max,
 135, 272, 273, **274**, 282,
 296, 297, 324, 396
 Rivaz, 164
 Robida, 27, 179, 324, 353,
 371
 Rolland-Pilain, 245
 Rouher, 91, 154
 Rousseau, 108, 122, 123,
 137, 179, 382
 Russel, 147
 Salomons, 390
 Sarazin, 166, 367
 Sarcey, 105, 124, 327,
 341, 350
 Scheikevitch, 320, 337,
 342, 349, 350, 355, 357,
 363
 Serpollet, **163**, 164, 169,
 179, 180, 181, 194, 195,
 202, 227, 273, 277, 383,
 384
 Simonet, 80, 250, 254,
 265, 266, 267
 Souvestre, 20, 59, 115,
 142, 146, 147, 148, 164,
 181, 183, 214, 227, 228,
 283, 339, 341, 349, 350,
 375, 377, 381, **383**, 400
 Starley, 109
 Steiner, 117, 118, 119
 Ström, 136, 348, 366
 Talbot, 136
 Tardieu, 3
 Terront, 115, 136, 142
 Thévenon, 108
 Trépardoux, 162, 163, 194
 Tur, 304, 305
 Uzès, 367, 372
 Valette, 179, 181, 273,
 284, 383, 393, 400
 Vallotton, 352
 Villeroy, 230, 231, 258,
 309, 328, 329
 Viollette, 99, 116, **117**,
 118, 119, 137, 138, 382
 Vivie, 118, 123, 382, 383
 Voisin, 384
 Vuillemot, 27, 137, 271,
 379, 382, 383
 Walckenaer, **168**, 169,
 183, 184, 270, 271, 277,
 281, 282, 283, 284, 304,
 305, 393
 Waldeck-Rousseau, 223,
 225, 233, 234, 273, 391
 Weiluc, 352
 Wells, 86, 283, 348
 Wright, 136, 384
 Zola, 326
 Zuylen, 162, 179, **181**,
 228, 270, 274, 343, 365,

367, 380, 381, 390

TABLE DES TABLEAUX.

Tableau 1. Longueurs des routes nationales empierrées et pavées par départements en 1894..	41
Tableau 2. Les voitures particulières attelées et leurs animaux d'attelage avant 1914.	44
Tableau 3. Les voitures publiques en 1913.	45
Tableau 4. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau national.	47
Tableau 5. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau départemental.	49
Tableau 6. Trafics et débits en colliers sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.	50
Tableau 7. Débits en colliers sur les routes nationales de 1863-64 à 1921.	51
Tableau 8. Débits en colliers et voitures des feuilles de pointage d'Indre-et-Loire en 1863-64.	52
Tableau 9. Débits en voitures par jour sur les routes nationales de 1863-64 à 1921.....	53
Tableau 10. Trafics et débits en voitures sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.....	53
Tableau 11. Trafics par types de voitures attelées sur l'ensemble des réseaux de 1863-64 à 1921 en milliards de voiture.km par an.	54
Tableau 12. Trafic attelé en milliards de voyageur.km par an sur l'ensemble des réseaux.....	54
Tableau 13. Trafic de « tonnage utile » en milliards de tonne.km par an sur les routes nationales et l'ensemble des réseaux (rappel des trafics en milliards de voiture.km).	55
Tableau 14. Nombre d'accidents et de victimes recensés durant les 45 jours de l'enquête.	68
Tableau 15. Nombre de victimes sur l'enquête (45 jours) et annuel selon la « gravité » des atteintes et les catégories de véhicules auteurs d'accidents (France sans la Seine).	71
Tableau 16. Nombre annuel de « tués » par « catégories d'auteurs de l'accident » et de « blessés » selon les « lieux » (Seine, France sans la Seine, France entière).	72
Tableau 17. Nombre annuel de tués selon la « qualité des victimes » et les catégories de véhicules auteurs d'accidents (France sans la Seine).	73
Tableau 18. Répartition des tués selon la « qualité des victimes » pour chaque catégorie de véhicules auteurs d'accidents (France sans la Seine).	74
Tableau 19. Répartition des « causes d'accidents » selon les types de véhicules auteurs d'accidents, en pourcentage des accidents dans chaque catégorie (France sans la Seine).	75
Tableau 20. Les accidents et victimes dans la Seine durant les 45 jours de l'enquête de 1903.	79
Tableau 21. Tués dus à la traction animale sur la France entière en 1903, trafics (milliard véhicule.km) et taux de tués par milliard véhicule.km.	81
Tableau 22. Victimes annuelles de la traction animale sur la France entière, Seine comprise, selon les lieux (sauf les cavaliers).	82
Tableau 23. Causes des accidents dus aux « animaux employés à la traction, considérés comme auteurs d'accidents » (France sans la Seine).	83
Tableau 24. Parc des bicyclettes et motocyclettes en fin d'année de 1893 à 1914.	133
Tableau 25. Débits et trafics des cycles comparés à ceux des autres véhicules.	134
Tableau 26. Parc des automobiles et des motocyclettes au 1 ^{er} janvier de 1899 à 1905.	206
Tableau 27. Évolution de la répartition des voitures automobiles (1899-1905).	208
Tableau 28. Répartition des automobiles selon la population des communes en 1905.	208
Tableau 29. Répartition des automobiles par départements en janvier 1905 et 1908.	209
Tableau 30. Répartition des véhicules par type d'utilisation, professionnelle ou non.	211
Tableau 31. Puissances en chevaux-vapeur des véhicules du parc selon les déclarations fiscales.	213
Tableau 32. Parc des automobiles et motocycles imposés au 1 ^{er} janvier de 1899 à 1914 selon les statistiques fiscales.	216

Tableau 33. Parc « réel estimé » des automobiles et motocycles au 1 ^{er} janvier de 1899 à 1914.	218
Tableau 34. Débits de la circulation mécanique en véhicules par jour moyen selon les catégories de véhicules sur les routes nationales.	218
Tableau 35. Trafic mécanique en milliards de véhicule.km par an sur l'ensemble des réseaux.	219
Tableau 36. Nombre des tués par type d'auteur des accidents tirés des statistiques judiciaires.	221
Tableau 37. Communes ayant limité la vitesse dans le Loiret de 1903 à 1914 (total 52).....	246
Tableau 38. Communes ayant limité la vitesse dans l'Indre-et-Loire de 1902 à 1914 (total 48).	246

TABLE DES MATIERES.

INTRODUCTION	1
ÉLÉMENTS PROBLÉMATIQUES.....	1
<i>Les usages, la Loi, le temps.....</i>	<i>1</i>
<i>La Loi et son application.</i>	<i>2</i>
<i>Ville et campagne : la route plutôt que la rue.</i>	<i>3</i>
<i>Les mythologies de la sécurité routière.....</i>	<i>5</i>
<i>L'organisation des usagers, une exception française.</i>	<i>7</i>
UNE HISTOIRE DE MOYENNE DURÉE.....	7
DU « GRAND PUBLIC » AUX HISTORIENS.....	10
<i>Des débuts quelque peu explorés.</i>	<i>11</i>
<i>Le déficit historiographique concernant L'après-guerre.....</i>	<i>12</i>
METHODES ET THEMATIQUES.	13
<i>Une histoire des réglementations pour tous les véhicules.....</i>	<i>13</i>
<i>Des indications minimales sur les changements sociaux.....</i>	<i>14</i>
<i>Une histoire quantitative de la mobilité et des accidents.....</i>	<i>15</i>
<i>Une histoire des routes en relation avec la mobilité.....</i>	<i>15</i>
<i>Une histoire politique et administrative.....</i>	<i>16</i>
DES SOURCES EVOLUTIVES.	17
PREMIERE PARTIE. LA TRACTION ATTELEE ET LA MECANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS (1860-1921).	19
INTRODUCTION : VITESSE ET PROGRES.	19
UNE PERIODE FECONDE ET COHERENTE.	20
LES SOURCES POUR LA PREMIERE PERIODE.	22
CHAPITRE PREMIER LES USAGERS DES ROUTES AVANT L'AUTOMOBILE.....	25
I LES ROUTES ET LA CIRCULATION A LA FIN DU XIX^{EME} SIECLE.	27
I-1 LE MYTHE DES ROUTES VIDEES PAR LE CHEMIN DE FER.	30
I-2 LA CONSTITUTION DES RESEAUX DEPARTEMENTAUX ET VICINAUX.....	32
<i>Le doublement de la longueur des réseaux entre 1850 et 1900.....</i>	<i>32</i>
<i>Le règne du macadam.....</i>	<i>40</i>
I-3 LES ROUTES, « AGENT DU CHANGEMENT ».....	41
I-4 PARCS DE VEHICULES ATTELES ET ANIMAUX DE TRACTION.....	43
<i>Voitures particulières et voitures de marchandises.</i>	<i>44</i>
<i>L'importance des voitures publiques.</i>	<i>45</i>
I-5 LES TRAFICS.	46
<i>La reconstitution des trafics.....</i>	<i>46</i>
<i>Une demande fortement croissante de véhicules particuliers attend l'automobile.....</i>	<i>54</i>
<i>Augmentation modérée des tonnages transportés.....</i>	<i>55</i>
I-5 LE COUT DE LA VOITURE PARTICULIERE A TRACTION ANIMALE.....	56
II LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION TRADITIONNELLE.....	59
II-1 L'ENQUETE DE 1903, OU LA « NAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE ».	59
<i>L'enquête du 1^{er} septembre au 15 octobre 1903 et sa publication.</i>	<i>61</i>
II-2 PRESENTATION GENERALE DES ACCIDENTS.	71
<i>Les « causes des accidents d'automobiles »</i>	<i>77</i>
II-3 LE DEPARTEMENT DE LA SEINE.	78
II-4 L'AVANCEE DANS LA CONNAISSANCE DES ACCIDENTS.	79
<i>Les accidents de la circulation à traction animale en 1903.</i>	<i>81</i>
<i>Conclusion sur les accidents d'automobiles.</i>	<i>85</i>

III LA LOI SUR LA POLICE DU ROULAGE ET DES MESSAGERIES PUBLIQUES.....	87
III-1 LA LOI DE 1851.....	87
III-2 LE DECRET DE 1852.....	91
III-3 SENS DE CROISEMENT ET OBLIGATION OU NON DE TENIR SA DROITE.....	93
III-4 LES MODIFICATIONS APRES 1852 ET L'APPARITION D'AUTRES SOURCES LEGISLATIVES.....	94
CHAPITRE 2 LES VELOCIPEDES ET LA « VELOPHOBIE » AVANT 1896.....	99
1 LE LONG CHEMIN DU VELOCPEDE A LA BICYCLETTE.....	99
« <i>L'adolescence de la vélocipédie (1869-1870)</i> ».....	101
<i>L'apparition de la bicyclette moderne</i>	107
<i>La réglementation de la préfecture de police de 1874</i>	110
2 LE DEVELOPPEMENT EXPLOSIF DES BICYCLETES APRES 1890.....	112
<i>L'Union vélocipédique et le Touring-Club</i>	114
<i>Presse cycliste et salons</i>	122
3 LES DIFFICULTES DE L'INTRODUCTION DE LA BICYCLETTE.....	124
<i>Les violences populaires contre les cyclistes</i>	124
<i>Les réglementations municipales « vélophobes » de 1874 à 1896</i>	126
4 LA REGLEMENTATION NATIONALE DES VELOCIPEDES DE 1896.....	128
5 LES PARCS ET LES TRAFICS DES BICYCLETES ET MOTOCYCLES.....	132
6 DU CYCLE A L'AUTOMOBILE : INDUSTRIELS, COUREURS, JOURNALISTES.....	134
<i>Conclusion : la difficile acceptation des innovations dans les transports</i>	138
CHAPITRE 3 LA LOCOMOTION MOTORISEE DES ORIGINES A 1914.....	141
I DU CHARIOT DE CUGNOT A L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900.....	145
I-1 LES PREMIERS VEHICULES ROUTIERS A MACHINE A VAPEUR.....	145
I-2 L'ARRETE DU 20 AVRIL 1866 SUR LES « LOCOMOTIVES ROUTIERES ».....	149
<i>Les legs de la législation des chemins de fer à la réglementation automobile</i>	149
<i>Le décret de 1866 et l'arrêté de 1866 sur les locomotives routières</i>	153
I-3 L'APPARITION DE « L'AUTOMOBILE ».....	162
<i>Les « voitures particulières » à vapeur</i>	162
<i>Les « automobiles » à moteur à explosion à essence</i>	164
<i>L'Ordonnance du préfet de police de 1893</i>	167
<i>Histoire du « permis de conduire »</i>	173
<i>La fondation de l'Automobile-Club de France</i>	179
I-4 LA REGLEMENTATION DES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLES DE 1899.....	183
<i>L'élaboration du Décret de 1899</i>	183
<i>Le mot « automobile » et ses compagnons</i>	184
<i>Le Décret portant règlement pour la circulation des automobiles du 10 mars 1899</i>	186
II LA CIRCULATION AUTOMOBILE JUSQU'EN 1914.....	193
II-1 DIVERSITE ET TEMPORALITES DES « MARCHES » D'AUTOMOBILES.....	194
II-2 LE RAPPORT SUR L'EVOLUTION AUTOMOBILISTE EN FRANCE DE 1899 A 1905.....	199
<i>Puissances et vitesses en 1905 : la course de côte de Gaillon</i>	202
<i>L'essor des « motocyclettes » et le déclin des « tricycles et quadricycles »</i>	203
<i>Les sources du Rapport : les rôles primitifs de l'impôt direct</i>	204
<i>Une répartition entre villes et campagnes plus régulière qu'on n' imagine</i>	207
<i>Une répartition régionale différenciée et archaïque</i>	208
<i>La croissance de l'utilisation « professionnelle »</i>	211
<i>La « Conclusion du Rapport » : une réflexion de prospective économique</i>	214
II-3 LA CROISSANCE DES PARCS DE 1899 JUSQU'EN 1914.....	216
II-4 LES ROUTES ET LA CIRCULATION DE 1903 A 1921.....	218
<i>L'augmentation de la circulation urbaine : le cas de Paris</i>	219
II-5 L'EVOLUTION DES TAUX D'ACCIDENTS DE 1903 A 1913 : « L'APPRENTISSAGE DE L'AUTOMOBILE ».....	220

CHAPITRE 4 TRIOMPHE ET PREMIERES CONTESTATIONS DE L'AUTOMOBILE.....	223
1 L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900 ET LE SALON DE 1901.....	224
2 LA « GUERRE AUX CHAUFFEURS » DE 1900 ET LA CONTESTATION DES COURSES.....	225
<i>Scission à l'Automobile-Club de France.....</i>	227
<i>La contestation des courses sur route.....</i>	228
3 LA FUIITE APRES ACCIDENT ET LES EXCES DE VITESSE.....	230
<i>Les fuites après l'accident : l'affaire Villeroy de 1901.....</i>	230
<i>Limiteurs de vitesse par construction et enregistreurs embarqués.....</i>	232
<i>La « plaque minéralogique », une invention française.....</i>	234
4 LES LIMITATIONS DE VITESSE LOCALES.....	237
<i>Les campagnes contre les municipalités autophobes.....</i>	243
<i>La multiplication des arrêtés municipaux dans le Loiret et l'Indre-et-Loire, une dimension politique ?</i>	245
<i>La libération des vitesses en rase campagne.....</i>	247
5 ARBITRAIRE POLICIER ET JUDICIAIRE, MESURE DES VITESSES ET « CONTRAVENTION AU VOL ».....	248
<i>Grande fréquence et diversité des contraventions.....</i>	248
<i>La « contravention au vol ».....</i>	251
<i>La mesure de la vitesse.....</i>	252
<i>Un certain sentiment d'abandon : la création de la « Ligue des chauffeurs ».....</i>	255
6 L'ECHEC DE LA VOIE DES REFORMES LEGISLATIVES.....	257
<i>La loi sur le délit de fuite (1901-1908).....</i>	258
<i>La réforme avortée du retrait du permis de conduire (1908-1909).....</i>	264
CHAPITRE 5 L'ELABORATION DU CODE DE LA ROUTE DE 1921.....	269
<i>Les commissions avant 1903.....</i>	270
1 LA COMMISSION EXTRAPARLEMENTAIRE DE LA CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES.....	271
<i>Le recensement des réglementations locales et l'extension à la circulation générale.....</i>	275
<i>La limitation des vitesses par construction. Le « Rapport de Dion ».....</i>	276
<i>Conclusions sur la Commission extraparlamentaire de 1903.....</i>	281
<i>La « Commission interministérielle des automobiles » de 1905.....</i>	283
<i>La création de la Commission centrale des automobiles (1908-1911).....</i>	284
2 LA COMMISSION CHARGÉE D'ELABORER UN CODE DE LA ROUTE DE 1909.....	285
<i>« Loi » ou simple règlement d'administration publique ?.....</i>	288
<i>Un projet très conservateur.....</i>	289
<i>La suppression des limites de vitesse.....</i>	290
<i>Pas d'obligation de circuler sur un seul côté de la route.....</i>	291
3 LA PROPOSITION DE CIRCULATION A GAUCHE « A L'ANGLAISE ».....	292
<i>Circuler à droite ou à gauche présente-t-il des dangers différents ?.....</i>	293
<i>Une preuve historique ? La « marche à gauche » des piétons en Angleterre en 1923.....</i>	294
<i>La position du siège du conducteur.....</i>	296
<i>La proposition de changer le sens de circulation.....</i>	300
4 LA CONSULTATION SUR LE PROJET DE CODE DE LA ROUTE (1912-1913).....	303
5 LE CODE DE LA ROUTE DE 1921.....	304
6 LES SIGNAUX DE DANGER ET L'ACCORD EUROPEEN DE 1908-1909.....	309
7 PARIS, LE « CODE DE LA RUE » ET LE RAPPORT MASSARD SUR LA CIRCULATION GENERALE DE 1910.....	311
CHAPITRE 6 LA SOCIETE ET L'INTRODUCTION DES TRANSPORTS MECANIQUES ROUTIERS.....	319
<i>UNE INTRODUCTION DIFFICILE ?.....</i>	319
I VIOLENCES ET ACCIDENTS ? FAITS ET MYTHES.....	323
I-1 LES MYTHES DE LA ROUTE VIDE ET DE LA RUE LIVREE AUX PIETONS.....	323
I-2 VIOLENCES ET DIFFICULTES DE L'INTRODUCTION DE LA BICYCLETTE.....	327
I-3 L'ACCIDENT ET SON COMMENTAIRE.....	328
<i>L'accident automobile comme fait divers privilégié.....</i>	328
<i>La fuite après l'accident comme source privilégiée du commentaire du fait divers.....</i>	329
<i>Le fatalisme envers les dangers de la circulation attelée.....</i>	330

<i>Absence de répression et tolérance envers les comportements routiers traditionnels.</i>	331
<i>La question des courses.</i>	334
I-4 INCIVILITES, SABOTAGES ET ATTENTATS.	335
I-5 LES NUISANCES DE L'AUTOMOBILE : POUSSIERE, BRUIT, FUMÉES, ETC.	340
<i>Le bruit.</i>	341
<i>La poussière et la boue.</i>	342
<i>Fumées et odeurs.</i>	345
<i>Effroi des animaux et des hommes.</i>	346
I-6 AUTOPHOBES ET JURISTES.	349
<i>Pamphlétaires ?</i>	349
<i>Caricatures et humour ; textes et dessins.</i>	351
<i>Les juristes : assurance obligatoire, fonds de garantie et « interversion de la preuve ».</i>	354
II LA COLLECTIVITE FACE AUX MOYENS DE TRANSPORT MECANIQUES.	359
II-1 LE CONCEPT DE « SECURITE » ET SON LIEN AVEC LE « MODERNISME ».	359
II-2 « ENVIE », LUTTE DES CLASSES ET ISOLEMENT DES « TERROIRS ».	361
II-3 QUELQUES POINTS DE VUE MEDIATISES SUR LE CYCLISME ET L'AUTOMOBILISME.	364
<i>Hygiénisme et protection des animaux.</i>	364
<i>Les femmes et le cyclisme.</i>	365
<i>Les femmes et l'automobile.</i>	366
<i>L'Église et l'automobile.</i>	368
<i>La guerre et les moyens de transport mécaniques.</i>	370
<i>Les politiques et l'automobile.</i>	372
II-4 LA « COMMUNICATION » DE L'AUTOMOBILISME.	373
<i>L'importance économique du secteur automobile.</i>	373
<i>La course et l'imaginaire de l'automobilisme (et du cyclisme).</i>	373
<i>La « maîtrise » de la presse sportive par les industriels.</i>	377
<i>Passionnés et militants.</i>	382
<i>Contrôle social, confraternité des chauffeurs, Code Perrigot.</i>	385
<i>Le Code Perrigot : des règles pratiques.</i>	386
<i>L'Internationale automobile.</i>	390
II-5 LES REPONSES INSTITUTIONNELLES.	391
<i>La passivité du ministère des travaux publics, des départements et du monde ferroviaire.</i>	391
<i>La sécurité des véhicules, entre constructeurs et acheteurs.</i>	393
<i>L'État, la réglementation de l'usage du véhicule, le contrôle de la circulation.</i>	397
<i>Les actions municipales.</i>	398
<i>L'éducation de l'ensemble des usagers de la route et l'apprentissage de la conduite.</i>	399
II-6 L'ORGANISATION DES AUTOMOBILISTES.	401
<i>L'organisation syndicale du monde premier de l'automobile.</i>	401
<i>Les associations d'usagers.</i>	402
CONCLUSION : UNE INTRODUCTION BIEN PLUS SEREINE QU'ON NE L'A DIT.	404
INDEX.	407
TABLE DES TABLEAUX.	411

**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° 2005-0457-01

**USAGES ET USAGERS DE LA ROUTE,
MOBILITÉ ET ACCIDENTS
1860 – 2008**

TOME 2 (1921 - 1944)

**établi par
JEAN ORSELLI**

Juillet 2009

Deuxième Partie.

LA FIN DU CHEVAL ET LA TRANSFORMATION DU SYSTEME DES TRANSPORTS (1919-1939).

Mais si la crise des années 1930 met en lumière l'insupportable poids des permanences, elle est signe de ce renouvellement profond des mentalités et des formes d'organisation qui s'épanouira après la Seconde Guerre mondiale. S'esquissent alors quelques unes des transformations créatrices de la France contemporaine.

Dominique Borne et Henri Dubief ¹

INTRODUCTION.

L'entre-deux-guerres, avec ses 20 années, peut sembler courte par rapport à la période que nous envisageons. Mais, l'histoire des transports y est marquée, autant sinon plus que celle d'autres domaines, par le contraste entre permanences et changements, et par l'accouchement, parfois convulsif, d'un cadre nouveau. C'est cela qui en fait toute l'importance.

Le transport de marchandise attelé et les tramways et chemins de fer sur route laissent place respectivement au camion et à l'autobus tandis que l'automobile particulière et la motocyclette finissent de remplacer la voiture particulière attelée. Le parc de bicyclettes double. Le trafic routier de voyageurs quadruple, celui de marchandises double.

Le réseau routier change peu, tandis que le macadam disparaît. La « *Route Moderne*² » s'élabore, tant en ce qui concerne ses techniques de réalisation des chaussées que ses équipements comme la signalisation verticale et au sol. Enfin, on voit apparaître l'autoroute.

Une administration des routes centralisée se met en place, qui durera 40 ans.

Une activité réglementaire continuelle fait évoluer le *Code de la route*, dont l'essentiel des règles sera établi pour 30 ans en 1939.

Les accidents se multiplient avec la croissance du trafic. Bien que l'opinion publique s'en

¹ Dominique Borne et Henri Dubief, *La crise des années 1930, Nouvelle histoire de la France contemporaine*, Éditions du Seuil, 1989, paru en 1976 sous le titre *Le Déclin de la III^e République*.

² L'expression « *Route Moderne* » est utilisée de façon quasi canonique à l'époque. La *Revue générale des routes et de la circulation*, dans son premier éditorial de décembre 1926 proclame « *son ambition de devenir [...] un ardent organe de propagande en faveur de la "Route Moderne", facteur essentiel de l'économie nationale* ».

soit peu émue, cette augmentation entraîne la naissance de statistiques sommaires au ministère de l'intérieur. Le ministère des travaux publics, dans le cadre de la Société des Nations, met au point un recueil de statistiques d'accidents très élaboré qui sera la base du système actuel.

Nous poursuivrons l'histoire des divers véhicules et de leurs trafics, de l'évolution des usages sous leur aspect réglementaire, de l'exercice de la répression et des accidents.

Nous traiterons plusieurs problématiques déjà présentes avant 1914, mais dont nous avons laissé de côté les prodromes pour en faire un exposé cohérent dans cette *Deuxième Partie* :

- l'essor des transports routiers de marchandises et de voyageurs,
- la réforme du système routier et l'évolution des techniques routières.

Deux questions déjà examinées commencent à avoir des débuts de solution :

- la réforme des assurances,
- la constitution de statistiques permanentes sur les accidents.

L'automobile fait l'objet d'une acceptation générale. Aussi ne prolongerons-nous que très brièvement les quelques indications sociologiques esquissées pour la période précédente. Nous ne développerons plus longuement qu'un point de vue sur le retard français dans l'usage militaire du moteur qui a fait l'objet de nombreuses discussions peu convaincantes.

Nous voudrions aussi justifier ici deux partis qui peuvent étonner :

- l'importance donnée aux transports routiers de voyageurs et de marchandises,
- la faible place des comparaisons avec l'automobilisme aux États-Unis.

L'ESSOR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS.

Les véhicules utilitaires et de transport en commun, très peu nombreux avant la guerre, se multiplient de façon foudroyante, atteignant le tiers du parc dans les années 1920. Ils empiètent sur la clientèle du chemin de fer, ce qui, avec l'arrivée de la crise de 1929, va entraîner une politique de « *coordination des transports* » qui gèle pratiquement le développement du parc utilitaire et les ventes des véhicules et des équipements (pneumatiques, etc.) correspondants.

La coordination se traduit directement par des « *décrets-lois* » spécifiques aux poids-lourds qui modifient les principes de la *Loi sur la police du roulage* de 1851.

De très nombreuses autres innovations réglementaires concernant les limitations de vitesse en rase campagne, les pneumatiques, les vitrages de sécurité, le contrôle technique, etc., furent d'abord imposées aux véhicules de transport de marchandises ou de transport en commun.

Les constructeurs automobiles, dont l'automobile utilitaire représentait près de la moitié de l'activité, sont très vivement frappés par la coordination. Ils constituent avec les transporteurs routiers et les industriels des travaux publics un « *lobby* », l'*Union routière*, dont l'influence sur les usages de la route sera capitale de 1945 à 1970-1980. Celle-ci sera aussi un acteur essentiel dans la déchéance des associations françaises d'usagers.

Bien que l'histoire de la coordination ait déjà été étudiée³, nous accorderons une attention

³ Joseph Jones, *Un siècle de politique des transports en France*, Celse, 240 pages, 1995, paru en anglais en 1984,

particulière au développement des transports en commun routiers et des transports de marchandises. Nous nous efforcerons de mettre en valeur des éléments absents dans ces diverses études, notamment les conséquences de la coordination sur l'industrie automobile et son organisation syndicale.

LE RETARD DE LA MOTORISATION EUROPEENNE SUR CELLE DES ÉTATS-UNIS.

L'entre-deux-guerres est caractérisée par un écart important entre les États-Unis et la France – ou l'Europe en général – en matière de développement de l'automobile.

Or, on rencontre fréquemment dans l'historiographie de l'automobile des comparaisons entre les industries américaine et française ou entre le vécu social des usagers de la route américains et français durant l'entre-deux-guerres. Cette approche, évidemment intéressante, demande des précautions méthodologiques particulières.

Le monde automobile français s'était inquiété très tôt du développement de l'industrie américaine⁴, mais le décalage entre les taux de motorisation français et anglais et les taux américains resta modéré jusqu'en 1914 comme le montre le tableau ci-dessous⁵.

Tableau 1. Nombre de véhicules pour 1 000 habitants dans divers pays (1905-1939).

	1905	1913	1920	1927	1939
États-Unis	1	13	76	189	220
France	0,6	3,6	6	25	57
Royaume-Uni	0,5	6,1	7	25	55
Allemagne	0,3	1,1	< 0,5	6,5	25
Italie	0,1	0,5	0,5	5	10

Par contre, le désastre économique européen dû à la guerre fit que, en 1920, les États-Unis alignent 12 fois plus de voitures par habitant que la France ou la Grande-Bretagne. En 1939, celles-ci sont encore loin d'avoir regagné ce retard, sans parler de l'Allemagne ou de l'Italie.

Le décalage concernant l'automobile entre les sociétés française et américaine est donc profond, même si la France reste jusqu'en 1939 le pays le plus motorisé d'Europe.

Les routes américaines étaient tenues pour des repoussoirs par les Européens jusque dans les années 1910 (*voir l'Annexe B, Illustrations 86 et 87*). Aussi, les trois premiers *Congrès de la route* sont-ils une affaire européenne ; même si des américains assistent aux Congrès, les États-Unis refusent d'adhérer à l'Association internationale des Congrès de la route. Mais, ils

pages 30-110. – Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Comité pour l'Histoire économique et financière, Ministère de l'Économie, Imprimerie Nationale, 798 pages, 1999, pages 5-166. – François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, *op. cit.*, 2005, pages 709-811.

⁴ On trouve déjà des notations dans ce sens dans le *Rapport Hennequin* de 1905. Citroën visite Ford en 1912. Renault le fait en 1911 et tente dès 1913 une première expérience de taylorisme. Voir Patrick Fridenson, *Ford as a model for French car makers, 1911-1939*, in Hubert Bonin, Yannick Lung, Steve Tolliday (eds.), *Ford, 1903-2003 : The European History*, Paris, P.L.A.G.E., 2003, p. 125-152.

⁵ Les valeurs sont tirées de Michel Frybourg et Rémy Prud'Homme, *L'avenir d'une centenaire : l'automobile*, Presses universitaires de Lyon, 149 pages, 1984 (voir les pages 30-31). Nous les avons complétées notamment avec Daniel Boutet, *L'état actuel de la technique routière*, *op. cit.*, 1947, et avec notre étude des parcs français. Ces chiffres n'ont de valeur qu'indicative.

vont très vite créer un nouveau réseau routier qui surpasse celui des européens après 1920.

Dès 1920, la presse automobile et généraliste fourmille de textes sur les visites aux États-Unis. Un des *Congrès de la route* se tient même à Washington en 1930. Cette abondance de sources a fourni des éléments à de nombreuses comparaisons historiques entre les usages de la route américains et français dans l'entre-deux-guerres.

Mais, ces comparaisons ne prennent pas en compte les différences entre les avancements respectifs de la civilisation automobile. Très marquées par la réception polémique de « l'américanisation » en France durant l'entre-deux-guerres⁶, ces sources offrent une matière difficile à interpréter en ce qui concerne les réalités des usages de la route en France.

Nous faisons l'hypothèse que les usages de la route sont très dépendants du degré de motorisation et qu'il convient de ne jamais oublier le décalage temporel entre la France et les États-Unis. C'est pourquoi nous resterons extrêmement réservés dans la comparaison entre les manifestations « sociales et culturelles » liées à l'automobile dans les deux pays : retard de l'automobile populaire, apprentissage général de la circulation et de la sécurité, conduite féminine, accidentologie, urbanisme, Salons de l'automobile, littérature automobile, etc.

DES SOURCES PEU RENOUVELEES PAR RAPPORT AU DEBUT DU SIECLE.

Les sources telles que nous les avons décrites pour la période antérieure à la première guerre mondiale changent peu.

Les modalités complexes du remplacement du transport hippomobile de marchandises et de voyageurs sur les routes, phénomène essentiel des années 1920, peuvent être suivies à travers des statistiques fiscales détaillées qui perdurent jusqu'au milieu des années 1930.

Les statistiques d'accidents de la route s'améliorent dès 1925, mais elles sont toujours appréhendées de façon très globale. Ce n'est qu'à l'extrême fin de la période que la France se dote d'un recueil statistique des accidents de la route recensant les blessés aux côtés des décès, seuls enregistrés jusque-là, avec un recueil de données sur les circonstances de chaque accident permettant d'en analyser les causes.

Les pratiques routières subissent de profonds changements. Il est passionnant de suivre à travers l'évolution de la réglementation la découverte de problèmes inconnus jusqu'alors, comme celui de la priorité, constamment remaniée durant ces vingt années, de la prise en compte des incapacités physiques, de la diversification des permis pour poids lourds, des normes imposées au véhicule lui-même, de la signalisation, etc. Les réponses qui sont apportées à ces questions sont encore valables aujourd'hui.

Les archives de la *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* (CCACG) sont mieux conservées que dans la période précédente. Mais, elles offrent la relation de discussions d'une certaine vanité entre experts, qui ressassent des oppositions entre administrations diverses, et entre celles-ci et les associations. Aussi, avons-nous privilégié l'exposé des réglementations prises par rapport à l'exégèse de ces discussions⁷.

⁶ Citons un seul titre, célèbre, qui illustre ces questionnements : Georges Duhamel, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930, 250 pages.

⁷ Les archives de la Commission centrale des automobiles sont conservées aux Archives nationales, Centre des

C'est à travers les discussions parlementaires, qu'on devra rechercher comment le système d'administration et de financement des routes se modernise en dépit de conflits permanents avec « *le Grand Argentier* » et les autorités locales, mettant fin, à l'extrémité de la période, à l'ordre ancien de la vicinalité, hérité du XIX^{ème} siècle.

Les Archives départementales conservent toujours de nombreuses traces des interrogations que suscitent ces multiples nouveautés chez les usagers et les autorités locales.

De nouvelles revues professionnelles s'adressant aussi bien aux industriels qu'aux gestionnaires des routes⁸ apparaissent à côté des anciennes revues des administrations routières, tandis que la « *presse automobile* » reste une source majeure, bien qu'elle s'éloigne de la chronique de l'usage des routes pour devenir la « *presse de l'automobile* ».

Un sujet plus difficile à traiter, du fait d'une relative rareté archivistique pour les années 1930, est la mise en place d'organisations nouvelles des professions de la route, constructeurs automobiles, industriels des travaux publics, transporteurs de marchandises et de voyageurs, qui entreront en concurrence avec les organisations d'usagers individuels après la guerre.

L'organisation de cette *Deuxième Partie* se fera en deux chapitres.

Le **Chapitre 7** traitera de *l'organisation d'un nouveau système routier* en regroupant tous les éléments de fait concernant la circulation :

- les parcs de véhicules et le trafic,
- les changements techniques et administratifs concernant les réseaux routiers,
- l'évolution du *Code de la route* de 1921 à 1939,
- l'explosion des transports routiers de voyageurs et de marchandises, les restrictions qui leur furent apportées et la naissance d'un nouveau type de « *lobby routier* »,
- la naissance des statistiques permanentes d'accidents.

Le **Chapitre 8** concernera l'évolution des problématiques routières :

- l'acceptation générale de l'automobile, malgré ses nuisances,
- le changement de la perception des accidents et celle de la politique de répression,
- une nouvelle organisation des usagers de la route,
- le traitement de diverses questions connexes comme :
 - o l'éducation à la sécurité de toute la société,
 - o la hausse vertigineuse des impôts sur l'automobile qui va se révéler une caractéristique tenace de l'automobilisme en France.

archives contemporaines, n° 770680, art 1-20, qui couvre la période 1911-1964.

Durant l'entre-deux-guerres, le rythme des changements est tel que la CCACG, démesurément agrandie, ne sert guère que de chambre d'enregistrement.

La vanité de ses discussions apparaît quand Baudry de Saunier, l'un des deux « *rapporteurs* » de la CCACG, se livre à une attaque virulente contre le *Code* de 1921 (*Omnia*, article *Le Code de la route n'est pas notre ami*, juillet 1921). Il récidivera en proposant en 1931 son propre *Code de la route*, publié *in extenso* dans *L'Illustration* du 2 mai 1931 et dans *Omnia* en juillet 1931.

⁸ Notamment la *Revue générale des Routes et de la circulation routière* et la *Revue de la Société des ingénieurs de l'automobile*.

Chapitre 7.

L'ORGANISATION D'UN NOUVEAU SYSTEME ROUTIER.

Depuis vingt ans, tous les espoirs qu'on peut fonder sur l'avenir du trafic routier viennent presque exclusivement des progrès des véhicules. La voie s'est améliorée de façon moins révolutionnaire et moins rapide.

Philippe Reine, 1944 ⁹

Cette opinion de Philippe Reine traduit bien le sentiment général à l'issue de l'entre-deux-guerres. Pourtant, elle apparaît, avec le recul du temps, comme singulièrement myope.

Les changements du système routier intervenus dans l'entre-deux-guerres sont certainement aussi importants – sinon plus – « *pour l'avenir du trafic routier* » que ceux des véhicules et de l'industrie automobile, même s'ils avaient peu frappé les contemporains. C'est ce que nous allons essayer de montrer dans le présent chapitre.

Rappelons ici que notre propos exclut de faire une histoire détaillée du véhicule et de l'industrie automobiles qui est actuellement la partie la plus avancée de l'histoire routière. Nous renverrons donc le lecteur à des synthèses comme celle de Jean-Louis Loubet¹⁰. On peut toutefois pointer quelques événements fondamentaux.

L'ascension des « trois grands » constructeurs, Citroën, Renault et Peugeot est irrésistible et ils atteignent 75 % du marché en 1929. Les petites marques, au nombre de 150 juste après la guerre, ne seront plus que 31 en 1939.

La production en série, malgré les difficultés, se met en place en France avec une vingtaine d'années de retard sur l'Amérique, notamment sous l'impulsion de Citroën qui atteindra 40 % du marché en 1929. La conséquence du point de vue de l'utilisateur est une baisse régulière des prix, qui restent cependant élevés.

En effet, après l'échec des voitures légères du type *cycle-car*, et malgré un flux continu de

⁹ Philippe Reine, *Trafic automobile et réseau autoroutier, Les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*, Pédone, 1944, page 310. Il précise son propos ainsi :

« *Occupé avant tout à remettre en état le réseau routier existant avant la guerre, limité dans ses efforts par une situation financière souvent difficile et paralysé dans son action par les dépréciations de la monnaie et les hausses de prix, le Gouvernement de la France devait "maintenir" avant "d'innover".* »

¹⁰ Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, 569 pages, 2001.

demandes et de propositions venant des pouvoirs publics, de la presse automobile ou de la *Société des ingénieurs automobiles*, la mise en production de la « *voiture populaire* » ne débouchera pas durant l'entre-deux-guerres en France et en Europe, ce qui maintient un décalage par rapport à la civilisation automobile telle qu'elle se développe en Amérique.

La crise de 1930 a des répercussions extrêmement brutales sur Citroën et sur la plupart des petits constructeurs qui disparaissent. La crise de l'automobile sera particulièrement longue en France, où la production stagnera en dessous de 200 000 véhicules par an tandis que les industries allemande et anglaise la dépassent à partir de 1935.

L'importance de la production de véhicules utilitaires, qu'on peut illustrer par l'équivalence quasi absolue des masses des deux parcs utilitaire et particulier vers 1934, fait que les constructeurs et leurs sous-traitants se sentent particulièrement concernés par les péripéties de la coordination des transports, qui n'intéresse évidemment pas l'utilisateur ordinaire. D'où un divorce entre les représentants des constructeurs et ceux des usagers particuliers.

Les représentants de l'industrie automobile avaient donc bien d'autres sujets de préoccupation que de faire évoluer le système routier. Ces modifications vont entraîner aussi un profond remaniement des organisations professionnelles de l'industrie automobile

Quant aux associations d'usagers (de véhicules particuliers), elles semblent relativement figées dans leurs formules d'avant-guerre, même si elles recrutent de façon continue : à la veille de la guerre, les Automobile-Clubs comptent plus de 250 000 adhérents, dispersés en multiples associations locales, et le Touring-Club de France atteint presque 500 000 adhérents.

Leurs liens étroits avec la nébuleuse des organisations touristiques regroupés dans l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U. N. A. T.) qui revendique 600 000 adhérents en 1928 (dont une grosse majorité pour le Touring-Club et les Automobile-Clubs) diluent leur spécificité en tant que défenseurs des automobilistes.

Leur collaboration avec les pouvoirs publics, notamment à travers le service des examens du permis de conduire de l'U. N. A. T. et les prestations sur les documents internationaux, diminuait probablement leur indépendance.

En conclusion, les usagers, bien que beaucoup plus nombreux, semblent moins aptes qu'auparavant à peser sur l'évolution des pratiques de la route.

Les modifications du système routier, qui se mettent en place dans l'entre-deux-guerres, seront donc essentiellement le fait des responsables administratifs du ministère des travaux publics, en principe chargés des seules routes nationales, mais qui étendent leur domaine. Ils doubleront notamment la longueur du réseau national et obtiendront la fin de l'antique système de la « *vicinalité* ».

Ils vont mettre en place un nouveau *Code de la route*, une nouvelle signalisation, le début d'une réglementation technique du véhicule, une réflexion sur les accidents, une réforme radicale de la gestion des réseaux routiers et de nouvelles techniques routières, sans compter l'apparition des autoroutes.

Ces nouvelles données se révéleront très bien adaptées aux évolutions ultérieures et accompagneront le développement foudroyant du parc automobile d'après guerre.

D'autres grands mouvements nés dans l'entre-deux-guerres marqueront tout aussi profondément les usages de la route dans la seconde moitié du siècle, mais en tant que freins et non en tant que facteurs de modernisation : la coordination des transports et la politique laxiste de contrôle et sanction des comportements routiers.

I Véhicules et trafics.

Autrefois, l'observation du trafic consistait uniquement dans des comptages destinés à l'établissement de statistiques, en vue surtout de caractériser l'usure des routes et les dépenses de leur entretien. Aujourd'hui, elle constitue l'une des bases de l'étude scientifique du trafic et il existe à ce sujet, aux États-Unis, des écoles spécialisées.

Daniel Boutet, 1947 ¹¹

Lorsque Daniel Boutet écrit les lignes ci-dessus, la France n'en est encore qu'à expérimenter les nouvelles techniques de « *mesure automatique* » des trafics apparues dans les années 1930. C'est donc une virtualité qui ne s'épanouira qu'après la guerre. Aussi devons-nous utiliser les mêmes méthodes que pour la période précédente pour présenter l'évolution des parcs automobiles et du trafic.

La France, qui repartait avec le handicap de la reconstruction des réseaux dévastés dans les zones envahies, et qui devait aussi adapter à l'automobile les chaussées existantes, n'arriva que tardivement à mobiliser des ressources pour créer de nouvelles routes. L'accroissement prévisible des ressources fiscales tirées de l'automobile paraissait prometteur au départ ; mais les difficultés récurrentes du budget firent que celui des routes ne fut jamais une priorité.

L'augmentation – un triplement – de la circulation dans l'entre-deux-guerres se fit donc sur des réseaux pratiquement inchangés, à l'exception du revêtement des chaussées, de la mise en place d'une signalisation adaptée à l'automobile, et de quelques travaux dispersés d'élargissement ou de rectification de tracés.

Qu'il nous suffise ici de savoir que les réseaux routiers absorbèrent sans problème ou presque les augmentations de trafics. La congestion, certes apparue en ville, fut à peu près sans conséquence sur la route, sauf dans quelques difficiles traversées d'agglomération.

Nous préciserons dans le *sous-chapitre II* ci-après quelles furent les projets de modernisation des réseaux et les réalisations effectives.

¹¹ Daniel Boutet, *L'état actuel de la technique routière*, éditeur Science et Industrie, nouvelle édition, 1947. Citation page 501. Daniel Boutet a été directeur général des routes et des chemins de fer de 1933 à 1937.

I-1 LES PARCS DE VEHICULES DE 1920 A 1939.

Comme pour la période précédente, nous utilisons ici les résultats d'une étude d'ensemble sur les parcs de l'*Annexe A II* à laquelle le lecteur peut se reporter pour plus de détails.

L'usage de la traction attelée baisse lentement. Le nombre des véhicules particuliers ne doit toutefois pas diminuer rapidement, car ils servent occasionnellement aux ruraux qui possèdent toujours des chevaux et mulets en grand nombre pour le travail des champs. Ils ne sont plus soumis à un impôt direct et ne sont donc plus recensés. Leur trafic n'est toujours pas négligeable en 1934.

Durant le début des années 1920, les *voitures publiques attelées* disparaissent : de 133 675 en 1913, leur nombre n'est plus que de 48 203 en 1923 et 37 966 en 1924. Rappelons que les taxis, s'ils avaient conquis Paris en 1914, n'étaient encore qu'en petit nombre dans les grandes villes de Province. Ce n'est que le milieu des années 1920 qui les voit se généraliser.

LE DOUBLEMENT DES PARCS MOTORISES PENDANT LA GUERRE.

Les « *statistiques fiscales* », qui font état de parcs diminués entre 1914 et 1918, sont trompeuses : les automobiles et bicyclettes apparemment manquantes ont été réquisitionnées ou – surtout – ont été remises en attendant des jours meilleurs.

La démobilisation ne s'achève qu'en 1919, et nombre de véhicules, qui n'avaient pas disparu, ne sont revenus en service normal (et imposé) qu'en 1920. Ainsi, le parc de bicyclettes, de 3 545 356 véhicules imposés fin 1914, tombe – d'un point de vue strictement fiscal – à 1 833 208 en 1915, puis remonte à 3 222 869 en fin 1919 et à 4 030 069 en fin 1920. Les motocycles, passent de 35 792 fin 1914 à 27 440 en fin 1919, puis à 49 787 en fin 1920.

Le parc motorisé a donc continué à augmenter durant la guerre¹², passant d'un total estimé de 140 000 en début 1914 à environ 250 000 en fin 1920¹³.

En fait, l'industrie automobile avait continué à fonctionner, ne s'étant qu'en partie tournée vers la production de camions pour l'armée. En 1920, 242 721 automobiles sont imposées, auxquelles il faut ajouter un nombre inconnu de véhicules des administrations.

À la fin des hostilités, l'armée disposait de 120 000 véhicules, dont 41 000 camions qui seront vendus entre 1917 et 1921. Les véhicules de l'armée américaine sont rachetés pour 400 millions de francs et leur revente à partir d'octobre 1919 est presque achevée en mai 1920.

75 centres de vente avaient été établis en France. Pendant la période 1917-1918, l'armée a revendu 1 446 camions, 1 798 camionnettes, 3 025 voitures de tourisme, 1 864 motocyclettes et 2 436 « *ensembles* » (sans doute des épaves à dépecer). Fin 1918, 6 000 véhicules (des cars et camions choisis pour leur excellent état) sont remis au « *ministère des régions libérées* » qui les recède aux « *industriels des transports* » des dites régions. Enfin, de novembre 1918 à avril 1920, l'armée revend 76 840 véhicules français et 12 609 américains. Il restait encore à vendre

¹² Ce ne sera pas le cas pour la Seconde Guerre mondiale, le parc tombant de 2 300 000 véhicules en 1939 à 1 700 000 en 1946.

¹³ Soit 156 872 voitures, dont 21 032 autobus non subventionnés, 79 076 camions et camionnettes, plus 1 177 véhicules des services publics subventionnés.

après avril 1920 environ 5 000 véhicules français et 10 000 américains¹⁴.

BICYCLETTES ET MOTOCYCLETTES.

L'entre-deux-guerres est une période faste pour les deux roues.

Les bicyclettes passent de 4 millions en 1920 à plus de 8 millions en fin 1938.

Elles restent le moyen de « transport individuel » par excellence durant les années 1920. Leur trafic en voyageur.km avait atteint, en 1903, 19 % du total de celui des « voitures particulières » (attelées, automobiles et deux-roues motorisés), et 42 % en 1913 ; en 1921, il est de 58 % et reste de 48 % en 1928, puis baisse vers 25 % dans le courant des années 1930 devant la poussée des automobiles¹⁵.

Les motocyclettes connaissent leur âge d'or. De 35 000 avant guerre, leur nombre explose, dépasse 300 000 en 1928, et atteint 570 000 en 1934, puis décroît légèrement avec la crise. Les motocycles à l'ancienne, à plus de 2 roues, ne sont plus fabriqués.

De nouveaux types apparaissent en 1920 comme les « *scooters* », initialement destinés aux femmes¹⁶, ou les motocyclettes utilisées avec des side-cars : près de 20 % du parc en 1925.

Au-delà de l'effet de mode – la motocyclette s'accorde à la société « *brutalisée*¹⁷ » de l'après guerre, comme le scooter convient aux femmes –, c'est avant tout un véhicule d'usage. Son trafic représente 10 % de celui des automobiles particulières lors du recensement de 1921, 14 % en 1928, et 12 % en 1934.

Une conséquence de cet usage massif des deux-roues sera, évidemment, un accroissement du nombre des accidents, comme nous le verrons.

Le tableau ci-dessous récapitule les parcs en fin d'année¹⁸.

Il s'agit du nombre des « plaques vendues » qui constitue un minimum ; un degré de fraude élevé n'est pas exclu¹⁹. La statistique des side-cars n'est connue que de 1920 à 1925 ; il est probable que leur part a diminué après 1925.

On notera que la croissance du parc de motocyclettes cesse en 1934. De 105 000 unités en 1930, leur production est tombée à 10 000 en 1937. Nous n'avons pas trouvé d'analyse d'époque de ce phénomène, si ce n'est la mise en cause de la fiscalité sur les motocyclettes qui

¹⁴ Éléments tirés de la revue *Omnia*, mai 1920, pages 34-35. Les précisions manquent sur les types de véhicules.

¹⁵ Voir *Annexe A 10*. Les voitures particulières transportent 2,3 personnes en moyenne.

¹⁶ Voir par exemple l'article « *Coup d'œil sur la motocyclette* » in *Omnia* 1920, pages 141-145 ; illustration « *Mlle Gaby Morlaix, du théâtre "Fémina", sur son scooter* ».

L'article indique précisément que le scooter est une invention américaine, introduite en France en 1917, et qu'il est essentiellement destiné aux femmes.

¹⁷ George L. Mosse, *De la Grande Guerre au totalitarisme : la brutalisation des sociétés européennes*, Hachette, 291 pages, 1999.

¹⁸ Voir *Annexe A 11*. Le mode de perception de l'impôt par des plaques annuelles fait que les parcs en fin d'année sont bien connus, aux véhicules détruits dans l'année et aux exemptions près. À noter que l'impôt sur les motocyclettes relève du domaine automobile pour les side-cars dès 1920 et pour l'ensemble à partir de 1926.

¹⁹ Le numéro spécial de statistiques de *L'argus de l'automobile* du 25-05-1950, page 21, en rappelant les ventes de plaques fiscales en 1938, dit que « *il y a toujours eu ceux qui roulent sans plaque [...] et celui qui possède deux bicyclettes et n'a qu'une seule plaque [car] les bicyclettes ne circulent jamais toutes en même temps* » et estime même qu'il « *y a deux plaques pour trois bicyclettes* », ce qui paraît extrêmement exagéré.

s'alourdit fortement en 1934²⁰.

Tableau 1. Parc des bicyclettes et motocyclettes imposées en fin d'années de 1893 à 1938.

	Bicyclettes et cycles	Motocyclettes et motocycles	dont side-cars
1914	3 545 356	35 792	
1915	1 833 208	10 850	
1916	1 945 754	12 591	
1917	2 026 273	11 863	
1918	2 232 436	8 071	
1919	3 222 869	27 440	
1920	4 030 069	55 346	5 559
1921	4 337 040	55 382	13 358
1922	5 351 770	66 781	16 522
1923	5 826 270	88 273	18 733
1924	6 357 928	118 313	20 846
1925	6 749 854	140 360	25 273
1926	7 098 621	157 615	
1927	6 570 587	236 792	
1928	6 605 197	303 589	
1929	6 753 551	381 882	
1930-31	6 806 414	442 694	
1931-32	7 109 123	489 007	
1932	7 527 179	501 184	
1933	6 954 655	541 766	
1934	6 954 655	570 000	
1935	7 049 590	550 000	
1936	7 553 033	527 000	
1937	8 078 746	512 000	
1938	8 770 508	500 000	

LES PARCS AUTOMOBILES.

En 1920, l'impôt direct, qui ne touchait que les véhicules possédés par des particuliers, devient un impôt indirect, portant sur tous les véhicules à l'exception de ceux des services publics subventionnés de transport de voyageurs et de marchandises imposés et recensés à part, et des véhicules des administration de l'État et des communes.

Désormais, on possède des statistiques presque complètes du parc, à ces dernières exceptions près, et sous réserve de sous-déclarations éventuelles peu importantes²¹.

L'impôt sur les véhicules est supprimé à partir de 1934, ce qui fait qu'on ne dispose que d'évaluations de 1934 et 1939.

²⁰ *Revue générale des routes et de la circulation*, novembre 1938, page 288. L'hypothèse paraît assez vraisemblable ; l'augmentation de près du double de l'impôt indirect sur le carburant intervenu en 1934 (pour remplacer l'impôt sur les automobiles supprimé en 1934) a dû être ravageur pour les motocyclettes qui consommaient beaucoup d'essence et étaient auparavant bien moins imposées directement que les automobiles.

²¹ On ne tentera pas d'évaluer les parcs complémentaires correspondant aux véhicules exemptés, ni à la sous-déclaration comme pour la période d'avant 1914, car la formule de l'impôt indirect rendait la fraude difficile.

C'est un impôt trimestriel, ce qui permettait à certains propriétaires de remiser leur véhicule pendant la saison d'hiver. Le total est décompté en fin d'année, ce qui majore le nombre de véhicules comptés deux fois s'ils ont changé de département dans l'année²².

Au début des années 1920, le parc est connu avec un grand détail. Ce qui permet de s'en faire une représentation précise.

Comme le montre le tableau ci-dessous, qui présente la composition du parc en 1920 et 1923, celui-ci était très différent du parc actuel :

- les voitures particulières sont pour 40 % environ des « voitures à 1 ou 2 places » ou des « cycle-cars » qui remplacent les voiturettes d'avant 1920²³ ;
- les voitures particulières sont pour 70 % environ des voitures « professionnelles » ;
- les voitures de marchandises représentent 50 % du parc de voitures particulières.

Tableau 2. Composition des parcs automobiles en 1920 et 1923.

		1920	1923
« automobiles servant au transport des personnes »		157 272	290 928
dont	« voitures de voyageurs au service d'entreprises concédées ou subventionnées » (autobus)	1 177	2 553
	« voitures au service d'entreprises ordinaires de transport public » (autobus et surtout taxis) ²⁴	21 032	25 294
	« voitures particulières »	135 063	265 634
	dont « professionnelles »	95 382	202 560
	dont « non professionnelles »	39 681	63 074
	dont « à 1 ou 2 places » (environ)	50 000	92 000
	dont « à plus de 2 places » (environ)	85 000	110 000
« voitures de marchandises »		79 076	154 434
dont	Voitures « au service d'entreprises ordinaires de transport public »	6 418	6 724
	Voitures privées « non professionnelles »	2 268	2 149
	Voitures privées « professionnelles »	70 390	145 561
« cycle-cars » dont la catégorie est créée en 1920		814	20 426
« motocyclettes avec side-cars »		5 559	18 733

Les simplifications des règles fiscales en 1924 – et donc des états publiés – nous privent de cette connaissance détaillée. La tarification en fonction du nombre de places, ainsi que la distinction entre véhicules *professionnels* ou non disparaissent.

Les véhicules sont regroupés en 1924 en 3 catégories (plus les cycle-cars) :

- les « camions, camionnettes et appareils analogues » (dont les services publics),
- les « voitures de tourisme », incluant la plupart des autocars,
- les « automobiles assujetties à un tarif de transport arrêté par une autorité publique » (anciens taxis et services non subventionnés de voyageurs), qui vont être

²² Les revues automobiles se font l'écho de protestations à propos de la date d'ouverture des « trimestres fiscaux », notamment par rapport à la date de Pâques.

²³ Loi de finances, art. 36, du 31 juillet 1920 et Circulaire (travaux publics) du 28 février 1921. Dans *PTQ 1921*.

Les « cycle-cars » sont des automobiles légères « pesant moins de 350 kg, carrosserie nue comprise » de cylindrée inférieure à 1 000 cm³. Les firmes Salmson, Amilcar et Peugeot seront leaders de ce marché qui s'effondrera très rapidement, le parc régressant même après avoir atteint 29 500 unités en 1925. Nous n'avons pas trouvé de commentaire d'époque sur cette évolution.

²⁴ Dont 13 395 en 1920 dans la Seine : ce sont donc en très grande majorité des taxis.

inclus dans les voitures de tourisme dès 1926.

Le tableau ci-dessous présente les parcs selon les données fiscales, avec un détail des diverses catégories de voitures dans les années 1920-1925²⁵. On y a adjoint le montant des impôts. Ce sont des valeurs minimales, car il persiste une fraude fiscale non négligeable.

Tableau 3. Les voitures automobiles de 1920 à 1940 (fin d'année).

	TC voyageurs subventionnés	TC voyageurs ordinaires	Voitures particulières	Total voitures de tourisme**	Camions camionnettes	Cycle-cars	Impôt sur les véhicules (F)
Col.	1	2	3	4	5	6	7
1920	1 177	21 032	135 063	157 272	79 076	814	64 486 976
1921	2 106	21 671	172 781	196 558	92 730	3 131	102 341 695
1922*	2 300	23 000	217 058	242 358	120 794	9 621	123 332 966
1923	2 553	25 294	265 634	293 481	154 434	20 426	148 403 036
1924	2 693	18 890	352 458	374 041	200 895	27 452	206 825 289
1925	2 880	20 722	452 829	476 431	244 875	29 530	313 667 367
1926				541 438	266 470	27 541	464 956 362
1927				642 744	306 452	27 450	672 332 915
1928				757 668	331 588	26 585	686 188 375
1929				930 160	366 007	26 220	779 260 448
1930				1 109 006	411 495	23 556	910 302 044
1931				1 251 538	437 867	21 550	992 145 004
1932				1 279 142	433 758	18 977	783 667 470
1933				1 397 053	458 121	18 120	1 166 540 431
1934	Estimation 40 000 ²⁶			1 479 000	458 900	p. m.***	
1935				1 547 100	457 800	p. m.***	
1936				1 638 500	456 800	p. m.***	
1937				1 720 500	451 200	p. m.***	
1938				1 817 600	451 400	p. m.***	
1939				1 900 000	500 000	p. m.***	
1940				1 800 000	500 000	p. m.***	

* La décomposition pour 1922 est approchée.

** Les « voitures de tourisme » comprennent les véhicules de transport en commun jusqu'en 1925.

*** Il est peu probable, mais possible, que le total des « voitures de tourisme » des années 1934-1940, tiré des statistiques récapitulatives de l'INSEE, comprenne les cycle-cars.

La catégorie des « Transports en commun ordinaires » (colonne 2) regroupe des autocars privés et des taxis. En 1934, le nombre des autocars seuls est estimé à environ 20 000.

Soulignons que les valeurs indiquées à partir de 1934 sont tirées de récapitulatifs de

²⁵ Pour plus de détails, voir l'Annexe A 11. Les chiffres de 1920 à 1933 proviennent du *Bulletin de statistique et de législation comparée*. La décomposition pour 1922 est approchée. On n'a pas tenu compte des voitures à gazogène, catégorie créée en 1926, dont le nombre n'atteint que 616 en 1933.

On l'a complété pour 1934-1940 avec les chiffres de l'*Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, de l'INSEE.

La Colonne 7 donne seulement, en francs, le montant des impôts assis sur les véhicules, supprimés en 1934, mais ne comprend pas ceux pesant sur les carburants, huiles et pneumatiques.

²⁶ C'est l'estimation du parc de véhicules de transports en commun par le Centre Polytechnicien d'Études Économiques (X-Crise), *Le problème des transports*, document n° 3, 189 pages, 30 pages d'annexes, 1936.

l'INSEE et sont moins fiables que celles des années précédentes²⁷.

L'AVENEMENT DE L'AUTOMOBILE DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Ce qui frappe évidemment le plus, c'est le développement du parc de véhicules utilitaires.

Le trafic de camions et camionnettes sur les routes nationales a été multiplié par 8 entre les recensements de 1913 et 1921 (le débit moyen passant de 2,4 à 18,6 véhicules par jour).

Il va être multiplié encore par 2,6 entre 1921 et 1928 (de 18,6 à 49,3 véhicules par jour).

Le transport automobile de marchandises augmente donc extrêmement brutalement, alors qu'il se développait lentement avant guerre malgré tous les concours et efforts de promotion.

Nous ne retiendrons pas ici l'explication du « *prestige* » acquis durant la guerre par l'automobile, qui ne saurait trouver qu'une place minime dans une activité purement économique²⁸.

Il faut en chercher les raisons dans les faits.

Une première raison pourrait être la pénurie de chevaux, mulets et ânes dont un million environ ont été tués du fait de la guerre. Malgré les importations de chevaux (Argentine, Canada) le cheptel équin est tombé à 2 882 000 en 1919, contre 3 766 000 en 1913, avant guerre. En 1921, ce cheptel est déjà remonté à 3 188 000 animaux.

Le parc utilitaire a augmenté très brutalement. Rappelons que nous l'avons estimé à 6 000 véhicules en 1914, plus 2 000 autobus et autocars. Dès 1920, on compte 79 076 « *camions, camionnettes et appareils analogues* » (dont 6 418 camions de transport public non subventionnés), 21 032 autobus non subventionnés, plus 1 177 « *voitures au service d'entreprises concédées ou subventionnées* » (autobus et camions ; leur répartition est inconnue, mais il doit y avoir une grosse majorité d'autocars). Ce sont évidemment les véhicules fabriqués pendant la guerre qui constituent ce nouveau parc.

Mais, une fois passée cette vente de véhicules à bas prix, les utilisateurs de véhicules utilitaires continuèrent à s'équiper très rapidement – au prix fort –, puisque, en 1928, le parc a quadruplé avec 331 000 véhicules contre 79 000 en 1920.

En fait, ce développement fut tout simplement dû à ce que le camion était devenu moins cher que la voiture de marchandises attelée. Ceci d'autant que les pertes humaines de la guerre avaient renchéri les salaires, ce qui favorisait le camion moins consommateur de main-d'œuvre, un chauffeur remplaçant trois charretiers.

En fait, déjà avant la guerre, l'utilisation du camion à moteur était plus économique que

²⁷ À noter spécialement l'incohérence du récapitulatif de l'INSEE que nous avons utilisé pour les années 1934-1939 en ce qui concerne les camions et camionnettes, supposés baisser de 458 000 en 1934 à 451 400 en 1938, puis remonter brusquement à 500 000 en 1939 et 1940.

²⁸ Une explication souvent avancée pour les changements d'usage de la route après 1920 est le « *prestige* » que le moteur aurait acquis durant la guerre. Peut-être envisageable pour le véhicule particulier ou la motocyclette, cette explication n'est guère recevable pour une activité purement économique comme le transport de marchandises, dont les acteurs étaient restés jusqu'en 1914 fidèles à la traction attelée. Tout au plus peut-on retenir le fait que les ruraux eurent l'occasion de se familiariser avec l'usage des véhicules automobiles durant les opérations.

Le créneau des « *flottes de prestige* », comme les flottes de livraison des Grands Magasins, avec leurs véhicules porteurs de publicité, s'était un peu mieux développé avant guerre.

celle de la voiture hippomobile sous certaines conditions²⁹.

Un article de 1910 propose les données suivantes d'après un exemple américain³⁰ :

- Traction par chevaux (3 voitures, 6 chevaux, 3 cochers, 1 garçon d'écurie) : investissement 11 575 F, coût annuel 15 083 F.
- Camion (charge utile de 2,25 tonne, un chauffeur) : investissement, 10 250 F ; coût annuel, 8 712 F ; coût de la tonne kilométrique : 43 centimes.

Et l'auteur de conclure :

« Comment d'aucuns peuvent encore hésiter, alors que des chiffres positifs leur sont fournis par ceux qui emploient actuellement la traction mécanique, c'est là une énigme pour nous ; ces chiffres prouvent que la traction mécanique est plus économique pour un manufacturier ou commerçant que la traction par chevaux. »

Il apparaît, à la lecture de cette comparaison que le problème n'était pas si simple.

Le camion automobile remplace 3 camions à chevaux dans cet exemple. En 1910, le commerçant ou l'artisan qui n'a besoin que d'un ou deux camions à cheval n'est pas encore fondé économiquement à utiliser un camion automobile.

En fait, le parc du transport de marchandises est extrêmement dispersé. On ignore la répartition des véhicules utilitaires selon le nombre par utilisateur avant guerre, mais on possède des éléments statistiques pour 1933 qui montrent que :

- 355 000 véhicules de transport pour compte propre appartiennent à des utilisateurs n'ayant qu'un véhicule ;
- 45 000 véhicules de transport pour compte propre appartiennent à des utilisateurs ayant deux véhicules ou plus ;
- 56 000 véhicules appartiennent à une entreprise de transport public, dont une partie indéterminée n'a qu'un ou deux véhicules.

Il va donc falloir attendre que le prix des véhicules baisse pour que l'entrepreneur ou le cultivateur n'ayant besoin que d'un camion passe au moteur. La mise sur le marché à bas prix des stocks de l'armée sera évidemment décisive.

Autre problème : le risque de panne de son unique camion était crucial pour l'agriculteur

²⁹ On trouve très tôt des comparaisons économiques sur ce sujet : ainsi, *La Vie automobile*, 1904, pages 53-54.

³⁰ *La Vie automobile*, 1910, page 179 ; comparaison extraite de la revue américaine *Motor-Car*.

Traction par chevaux.

Capital immobilisé : 6 chevaux à 1 375 F, soit 8 250 F ; 2 camions (pour 2 chevaux) à 750 F, soit 1 500 F, 2 harnachements doubles à 500 F, soit 1 000 F, un camion (pour un cheval) à 625 F, soit 625 F, et son harnachement simple, soit 200 F. Total des investissements : 11 575 F.

Dépenses annuelles : amortissement à 15 % pour 6 chevaux, soit 1 237,50 F ; amortissement à 10 % pour trois camions, soit 212,50 F ; amortissement 10 % sur les harnais, soit 120 F ; nourriture et entretien pour 6 chevaux à 18,75 F par semaine par cheval, soit 5 850 F ; vétérinaires et soins, soit 157,50 F ; trois cochers à 31,25 F par semaine, soit 4 875 F ; un garçon d'écurie, soit 1 300 F ; assurance, soit 231 F ; réparations des harnais des camions, soit 500 F ; fers (100 F par cheval), soit 600 F. Total : 15 083 F.

Tonnage transporté : 16 kilomètres par jour à pleine charge et 16 kilomètres en retour à demi charge, avec 2 tonnes pour les camions à deux chevaux et 1 tonne pour le camion à un cheval, soit 120 tonnes kilométriques par jour, soit 34 680 tonnes kilométriques par an. La tonne kilométrique revient à 43 centimes.

Camion 16 HP de Thornycroft, vitesse moyenne 20 km/h, charge 2,25 tonnes.

Capital immobilisé : Châssis 16 HP sans les bandages, 9 500 F ; Caisse, 750 F. Total, 10 250 F.

Dépenses annuelles : amortissement du châssis sans bandages à 17,5 %, soit 1 662,50 F ; amortissement à 10 % de la caisse, soit 75 F ; pétrole, 28 litres/100km, soit 1 650 F ; huile et graisse, soit 250 F ; réparations et entretien du châssis sans les bandages, soit 950 F ; assurance (feu, accident), soit 300 F ; bandages caoutchoutés pleins, soit 1 875 F ; un chauffeur à 37,50 F par semaine, soit 1 950 F ; Total : 8 712,50 F.

Tonnage transporté : journée moyenne de 80 km et charges moyennes de 1,75 tonne, soit 120 tonnes kilométriques par jour. Coût de la tonne kilométrique : 21 centimes.

ou le petit entrepreneur, risque qui était inconnu avec le cheval. Ainsi, Yves Guédon, promoteur des transports automobiles, constate en 1912 que le possesseur d'un camion « *devenait vert de rage et insultait le camion ou la pauvre camionnette de livraison qui était tombée en panne* »³¹. Au-delà de la charge contre « *l'esprit routinier* » supposé de l'entrepreneur français, il ne faut pas mésestimer le risque permanent que la panne mécanique faisait courir à celui-ci. Seules les flottes importantes, possédant plusieurs camions, en étaient à l'abri. La « *fiabilité* » mécanique était d'ailleurs une mention récurrente dans les publicités et les articles concernant les camions.

Dans ces conditions, le développement du camionnage ne pouvait se faire que lentement, uniquement à partir du créneau des grandes et moyennes entreprises.

La firme lyonnaise Berliet commença à produire un camion de 2 tonnes de charge utile à partir de 1905, qui se révéla relativement fiable. En 1913, elle couvre environ 65 % du marché. On a vu que les « *poids lourds primés par le ministère de la Guerre* » étaient au nombre de 1 020 au 1^{er} janvier 1913, avec 3 tonnes de charge utile en moyenne³².

La guerre va accélérer le processus, l'industrie automobile non reconvertie dans la production d'armements et d'obus s'étant spécialisée dans la production de camions³³. À la fin des hostilités, l'armée dispose de 120 000 véhicules dont 41 000 camions qui seront vendus en 1920 et 1921. Les ruraux ont, de plus, eu pratiquement tous l'occasion de se familiariser avec les camions lors des opérations ; ainsi, plus de soixante-dix des quatre-vingt-quinze divisions de l'armée française sont montées en ligne à Verdun en 1916 à bord de camions (au moins en partie) grâce au système de la « *noria* ».

Il serait toutefois anachronique de se représenter ces « *véhicules utilitaires* » comme ce qui est désigné sous ce terme à la fin du XX^{ème} siècle³⁴. Il s'agit de véhicules beaucoup plus diversifiés. Une source de confusion est qu'ils ont une double définition :

- fiscalement, les « *véhicules utilitaires* » commencent à partir de 1 600 kilos de poids total, soit environ 500 kilos de charge utile,
- pour le *Code de la route*, les « *poids lourds* » pour lesquels il établit des prescriptions particulières font plus de 3 000 kg en charge, soit environ 1 200 kilos de charge utile.

Le tableau ci-dessous présente une répartition des véhicules utilitaires en 1934 dressée par un document capital du groupe X-Crise (*Centre Polytechnicien d'Études Économiques*)³⁵.

³¹ Yves Guédon, *Les transports automobiles*, Dunod-Pinat, 130 pages, 1912.

³² En fait, tous les camions de taille analogue ne sont pas primés, car il y a d'autres conditions d'attribution de la prime qui sont assez sévères. Le parc total de gros camions est donc plus élevé.

³³ Les chiffres officiels donnent 97 000 véhicules particuliers, plus 15 000 taxis en début 1914, contre 103 000 en 1921. Le parc de véhicules utilitaires est passé de 8 000 environ à 80 000 en 1920.

³⁴ Actuellement, le terme « *véhicules industriels* » englobe les camions, autobus et autocars. Les autres sont désignés comme des « *véhicules utilitaires légers* ». Les limites de ces groupes varient selon les contextes.

³⁵ Centre Polytechnicien d'Études Économiques (X-Crise), *Le problème des transports*, document n° 3, 189 pages, une trentaine de pages d'annexes, 1936. Le tableau cité est en *Annexe III* ; il est tiré d'une « *enquête de Michelin* » de 1934, complétée par « *les pourcentages de ventes de véhicules des différents tonnages* ».

Tableau 4. Structure du parc utilitaire en 1934 et masses comparées avec le parc particulier.

Charge utile (kg)	Poids en charge (kg)	Nombre véhicules	% nombre	Masse à vide (kg)	Masse totale (t)
de 500 à 1 200	de 1 600 à 3 000	144 000	30,0%	1 350	194 400
de 1 200 à 1 500	de 3 000 à 3 500	72 000	15,0%	1 900	136 800
de 1500 à 2 000	de 3 500 à 4 200	96 000	20,0%	2 100	201 600
de 2 000 à 3 500	de 4 200 à 7 300	86 400	18,0%	3 000	259 200
de 3 500 à 5 000	de 7 300 à 9 400	48 000	10,0%	4 100	196 800
de 5 000 à 6 000	de 9 400 à 11 000	14 400	3,0%	4 700	67 680
supérieure à 6 000	supérieur à 11 000	19 200	4,0%	6 000	115 200
Total Utilitaires		480 000	100,0%		1 171 700
<i>Autocars et autobus</i>		<i>40 000</i>		<i>3 000</i>	<i>120 000</i>
Total transport public					1 291 700
Voitures particulières		1 500 000		750	1 125 000
Total des parcs					2 416 700

On peut encore préciser ces éléments grâce aux données de l'état fiscal pour 1933.

L'état fiscal pour 1933 et le recensement des « *cartes de service public* » distribuées en 1934 apportent des renseignements précieux sur les 458 121 camions recensés :

- le « *nombre de véhicules ayant supporté, en 1933, la majoration de 50 % instituée par l'art. 58 de la loi du 20/02/1933 (supprimée par l'art. 93 de la loi du 31 mai 1933)* », c'est à dire les véhicules de transport de marchandises utilisés pour compte propre par des propriétaires ayant deux véhicules ou plus, mais non compris les véhicules de transport public, est de 45 611 ;
- le nombre de « *remorques pour automobiles* » est de 63 955, dont 6 366 appartiennent à des commerçants et artisans forains (qui bénéficient d'une taxe réduite) ;
- la surtaxe « *au poids* » frappe 104 577 camions dont 3 227 sont à des forains ;
- la surtaxe « *à l'encombrement* » pèse sur 137 670 camions dont 6 598 à des forains ;
- le parc de « *voitures de tourisme* » compte 1 282 883 véhicules de moins de 9 ans et 114 170 de plus de 9 ans ;
- le parc de camions et camionnettes compte 351 577 véhicules de moins de 9 ans et 105 928 de plus de 9 ans ;
- le nombre de « *cartes de service public* » distribué en 1934 est de 56 000.

Le secteur du transport pour compte propre est très dispersé : 355 000 véhicules sur 400 000 appartiennent à des propriétaires qui n'ont qu'un camion.

L'âge des véhicules, comparé aux parcs en 1925 (9 ans avant), semble montrer que les véhicules utilitaires ont une durée de vie importante : 43 % des camions existants en 1925 sont toujours en circulation en 1933, contre 24 % des voitures de tourisme³⁶.

Le parc de camions appartenant à des commerçants et artisans forains n'est pas négligeable, environ 5 % du parc total soumis aux « *taxe au poids ou à l'encombrement* ».

³⁶ L'argument n'est pas totalement décisif, car il est probable que le parc de camions était plus jeune en 1925 que le parc de voitures particulières.

I-2 LES TRAFICS ROUTIERS.

Nous proposons en *Annexe A 10* une étude d'ensemble des trafics qui renouvelle les travaux de J.-C. Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*³⁷ qui ne présentent ni la totalité des trafics, ni un niveau de détail suffisant.

L'évolution des trafics durant les années 1920-1939 se caractérise par :

- une explosion des trafics routiers de voyageurs, qui quintuplent par rapport à 1913 ;
- tandis que la voie ferrée se retrouve en 1938 presque au même niveau, avec 22,1 milliards de voyageur.km/an, qu'en 1913 (19,3 G voyageur.km/an), après une forte croissance durant les années 1920 qui avait amené son trafic à 27 G voyageur.km/an en 1928 ;
- un développement plus limité des trafics routiers de marchandises qui double entre 1913 et 1938, le camion ayant dû remplacer le cheval avant de se développer pour son compte ;
- une stagnation du trafic du chemin de fer (26,50 milliards de tonne.km/an en 1938 contre 25,2 en 1913, après un pic à 39,2 G tonne.km/an), concurrencé par la route, mais aussi par le développement de la navigation intérieure et du cabotage.

La présence d'animaux sur les routes reste importante pendant l'entre-deux-guerres.

En 1928, on décompte encore un débit de 17,2 têtes de gros bétail et 36,7 têtes de menu bétail par jour sur les routes nationales, soit environ le tiers des débits de 1894³⁸.

L'EXPLOSION DES DEPLACEMENTS INDIVIDUELS ROUTIERS.

En 1921, 1928 et 1934, il y a des recensements sur les routes nationales, dont la longueur passe à 80 000 km en 1930. Le tableau montre que la disparition du trafic attelé fut progressive, sauf pour les voitures de voyageurs disparues à la fin des années 1920.

Tableau 5. Débits en voitures attelées par jour sur les routes nationales de 1913 à 1934.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1913	88,46	39,83	3,69	62,20	194,18
1921	65,23	29,37	2,31	48,83	145,75
1928					54,7
1934	21,95 (pleines ou vides)			7,93	29,88

Les trafics attelés sur le réseau général peuvent être obtenus selon la même méthode de passage du trafic sur le réseau national au trafic sur l'ensemble des réseaux qu'avant 1914. Le calcul des « km équivalents » de 1913 et 1921 ont déjà été examinés. On a repris la même méthode pour 1934, en tenant compte du regroupement de 80 000 km en routes nationales. La population en millions d'habitants est indiquée entre parenthèses dans la 1^{ère} colonne.

³⁷ Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*, publiés dans *Économie et sociétés, Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n°8 septembre-octobre 1967, PUF, 310 pages, 1968.

³⁸ Nous n'avons pas trouvé de données concernant les autres routes. On peut supposer que les débits y restent élevés, compte tenu du fait que ces animaux vont et viennent entre l'étable ou la bergerie et les champs, indépendamment du trafic de véhicules.

Tableau 6. Trafics et débits en voitures attelées sur les principaux réseaux de 1913 à 1934.

Année (popul.)		RN	RD plus ex-RD	CVGC sauf ex-RD	Autres CV	Total	km équivalent
1913 (40,0)	Longueur (km)	38176	46920	140 000			145 619
	Débit (voiture/jour)	194,18	138,26	68,46			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,706	2,368	3,498	1,749	10,321	
1921 (39,2)	Longueur (km)	39534	48500	145 000			150 746
	Débit (voiture/jour)	145,75	103,77	51,38			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,103	1,837	2,719	1,360	8,019	
1928 (41)	Longueur	39600	48500	145000			150 812
	Débit (voiture/jour)	54,700	38,946	19,285			
	Trafic (milliard voiture.km)	0,791	0,689	1,021	0,510	3,011	
1934 (41,6)	Longueur (km)	80 000	8034	145 000			161 256
	Débit (voiture/jour)	29,9	17,02	10,5			
	Trafic (milliard voiture.km)	0,873	0,050	0,558	0,279	1,759	

De la même façon, on peut prolonger les analyses par types de trafic³⁹.

Tableau 7. Trafics par types de voitures attelées sur l'ensemble des réseaux de 1863-64 à 1921 en milliards de voiture.km par an.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1913	4,70	2,12	0,20 (0,137)	3,31	10,32
1921	3,59	1,62	0,13 (0,089)	2,69	8,02
1928	2,1 (pleines + vides)			0,91	3,01
1934	1,29 (pleines + vides)			0,47	1,76

De même que pour la période précédente, on a calculé un « trafic de voyageurs », avec un « *taux d'occupation* » de 2,3 identique à celui des automobiles particulières, connu et assez stable pour les années 1920-1950.

Tableau 8. Trafics attelés en milliards de voyageur.km par an sur l'ensemble des réseaux.

	Transport en commun	Voitures particulières	Total
1913	0,82	7,60	8,43
1921	0,53	6,18	6,71
1928		2,07	2,07
1934		1,07	1,07

Le tableau ci-dessous présente la circulation mécanique recensée sur les routes nationales.

Tableau 9. Débits de la circulation mécanique en véhicules par jour moyen selon les catégories de véhicules sur les routes nationales.

	Camions camionnettes	Autobus	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes
1913	2,4	0,6	33,3	2,9	80,1
1921	18,6	1,5	47,5	4,5	103,1
1928	49,3	5,7	206	21	113
1934	92,9	19,9	284	35	144

³⁹ Le trafic de véhicules de voyageurs suppose une répartition plus concentrée sur les réseaux principaux.

Pour calculer les trafics de la circulation mécanique sur l'ensemble des réseaux, on ne peut pas toujours appliquer la méthode des « km équivalents de routes nationales » valable pour la circulation attelée.

On l'utilisera seulement, faute de mieux, pour les bicyclettes, dont la possession est répartie de façon très différente de celle des automobiles et des voitures hippomobiles, ainsi que pour les voitures de marchandises (dont on précisera plus loin les trafics en tonne.km).

Pour les autobus, leur débit en 1934 sur les routes nationales correspondrait à 1,17 milliard d'autobus.km en utilisant les « km équivalents », soit beaucoup plus que la valeur proposée par X-Crise de 0,70 milliard d'autobus.km pour 1934⁴⁰. On retiendra cette valeur, très cohérente avec le fait que les autobus se concentrent sur les réseaux principaux. Pour les autres recensements, on a procédé à un abattement du même ordre.

Tableau 10. Trafics des autobus et des bicyclettes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicule.km (G véh.km).

	km équivalents de RN	Bicyclettes		Camions-camionnettes		Autobus	
		Débits RN (bicycl./jour)	Trafic (G véh.km)	Débits RN (camions/jour)	Trafic (G véh.km)	Débits RN (autobus/jour)	Trafic G véh.km)
1894	136 559	4,5	0,226				
1903	138 942	31,8	1,613	0,1	0,005	p. m.	p. m.
1913	145 619	80,1	4,257	2,4	0,128	0,6	0,021
1921	150 746	105,0	5,777	18,4	1,012	1,5	0,053
1928	150 812	113,0	6,220	49,3	2,714	5,7	0,201
1934	161 256	144,0	8,476	92,9	5,467	19,9	0,700

Pour les automobiles particulières, le trafic se présente différemment de celui de la circulation attelée. En effet, une évaluation à partir des « *parcours annuels* » de 9 300 km/an en 1934⁴¹ donne 13,4 milliards véhicule.km, tandis que l'évaluation par les « km équivalents » donnerait 16,7 milliards véhicule.km⁴². Cela s'explique par la répartition différente entre les voitures particulières hippomobiles liées au monde rural et les automobiles plus urbaines et dont la répartition géographique est très marquée – jusque dans les années 1930 – par les différences Nord-Sud. Nous proposons donc ci-dessous des évaluations à partir des parcs et des parcours annuels.

La structure du trafic des motocycles et motocyclettes doit être proche de celle des voitures particulières. Mais, comme on ne dispose pas des parcours annuels, nous proposons des trafics proportionnels à ceux des automobiles particulières selon leurs débits sur les routes nationales.

⁴⁰ X-Crise, se base sur un parcours annuel de 35 000 km pour 20 000 autobus, d'après les données des « *plans de coordination* », pages 29-30. Voir aussi Toutain, page 34.

⁴¹ X-Crise, Annexe XV, donne les valeurs de 8 200 km/an en 1929 et 9 300 km/an en 1934, d'après des évaluations tirées des consommations de carburant (page 29).

⁴² Parc moyen en 1934 : 1 450 000. Trafic = 9300 x 1450000 = 13,5 milliards véhicule.km.

Pour 284 véh./jour et 161 256 « km équivalent RN ». Trafic = 284 x 161256 x 365 = 16,7 milliards véhicule.km.

Tableau 11. Trafics des automobiles particulières et des motocycles-motocyclettes sur l'ensemble des réseaux.

	Automobiles particulières			Motocycles-motocyclettes	
	Parc (milliers)	Parcours (km/an)	Trafic (milliards véh.km)	Trafic (milliards véh.km)	Parc (milliers)
1913	136	8 000	1,088	0,095	38
1921	200	8 200	1,640	0,156	56
1928	700	8 500	5,950	0,836	300
1934	1 450	9 300	13,485	1,662	570
1938	1 900	9 500	18,050	1,458	500

Le tableau ci-dessous récapitule la totalité des trafics issus des deux tableaux précédents. Les valeurs pour les bicyclettes en 1928 et 1938 sont extrapolées à partir du recensement de 1934 et des parcs de bicyclettes en 1934, 1928 et 1938. Les valeurs pour les camions sont plus conjecturales.

Tableau 12. Trafics mécaniques en milliards de véhicule.km/an sur l'ensemble des réseaux.

	Camions camionnettes	Autobus	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes
1894					0,226
1903	0,005	p. m.	0,123	0,034	1,613
1913	0,128	0,021	1,088	0,095	4,257
1921	1,012	0,053	1,640	0,156	5,777
1928	3,0	0,35	5,950	0,836	8,05
1934	5,467	0,70	13,485	1,662	8,476
1938	7,00	0,80	18,050	1,458	10,30

Le tableau suivant récapitule les trafics totaux de véhicules de transport de personnes.

Tableau 13. Trafics de véhicules de transport de personnes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicule.km/an.

	Voitures de voyageurs attelées	Voitures particulières attelées	Autobus	Automobiles particulières	Motocycles	Bicyclettes	Total
1913	0,14	3,31	0,021	1,09	0,09	4,26	8,90
1921	0,09	2,69	0,053	1,64	0,16	5,78	10,40
1928		0,90	0,201	5,95	0,84	6,22	14,11
1934		0,47	0,700	13,49	1,66	8,48	24,79
1938			0,800	18	1,60	10,30	31,70

On peut enfin présenter un tableau d'ensemble des trafics de voyageurs, afin de compléter le tableau consacré ci-dessus aux voyageurs de la circulation attelée⁴³ :

- pour toutes les voitures particulières, on a retenu le « *taux d'occupation moyen* » de 2,3 occupants par véhicule, mesuré dans les années 1930 et 1950 ;
- pour les transports en commun attelés, on a pris 6 passagers par voiture ; pour les autobus, on a retenu 8 passagers en moyenne en 1913 et 10 en 1921-1934 ;

⁴³ Voir ci-dessus les sources et les calculs pour la circulation attelée. On a indiqué des valeurs en 1928 et 1938 pour préciser l'évolution de la circulation mécanique ; les valeurs pour la circulation attelée sont extrapolées.

- pour les bicyclettes, on a retenu un taux d'occupation de 1⁴⁴ ;
- on a supposé que les motocycles-motocyclettes avaient un taux d'occupation de 1,1 en 1913 et 1,2 après guerre, le développement des side-cars venant compenser la diminution du parc de motocycles (ce qui est peut-être un peu fort, mais on n'a aucune donnée d'époque sur leur utilisation réelle)⁴⁵.

Tableau 14. Trafics de voyageurs sur l'ensemble des réseaux, en milliards de voyageur.km/an.

	Voitures de voyageurs attelées	Voitures particulières attelées	Autobus	Automobiles particulières	Motocycles, motocyclettes, et side-cars	Bicyclettes	Total
1913	0,82	7,60	0,17	2,50	0,10	4,26	15,46
1921	0,53	6,18	0,53	3,77	0,19	5,78	16,98
1928		2,07	2,01	13,69	1,00	6,22	24,98
1934		1,07	7,00	31,02	1,99	8,48	49,56
1938		0,50	8,00	41,52	1,75	10,30	62,06

Le tableau ci-dessous, tiré du précédent, fait ressortir la somme des trafics en « transports en commun », en « voitures particulières » et en deux-roues motorisés ou non.

Tableau 15. Trafics de voyageurs particuliers et en commun, en milliards de voyageur.km/an.

	Transports en commun	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes	Total
1913	0,99	10,11	0,10	4,26	15,46
1921	1,06	9,95	0,19	5,78	16,98
1928	2,01	15,76	1,00	6,22	24,98
1934	7,00	32,09	1,99	8,48	49,56
1938	8,00	42,02	1,75	10,30	62,06

Pour conclure sur le trafic routier de voyageurs, il a quadruplé ; de 15,5 milliards de voyageur.km/an en 1913, dont 54 % en voiture attelée et 27 % à bicyclette, il est passé à 62 milliards de voyageur.km/an, dont 16 % à bicyclette et le reste en autocar, automobile ou motocyclette.

LE DOUBLEMENT DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR ROUTE.

Les recensements calculent des évaluations des « tonnages utiles » transportés sur la base du nombre des colliers et de véhicules motorisés et d'enquêtes sur un échantillon de voitures de chaque catégorie. Pour 1934, cette évaluation n'est pas faite, mais on peut se baser (comme Toutain) sur une évaluation du groupe X-Crise qui estime, pour 1934, les « transports publics » à 5,60 milliards de tonne.km et les « transports privés » à 4,70 milliards de tonne.km.

Le tableau suivant reproduit les données pour 1913 et 1921.

⁴⁴ Les états fiscaux des plaques de contrôle précisaient entre 1899 et 1906 les nombres de places et de véhicules. Ils montrent que le nombre de cycles non motorisés à deux places ou plus est négligeable (2 pour mille).

⁴⁵ La catégorie des motocycles et motocyclettes est particulièrement hétérogène. Les motocycles à 3 ou 4 roues (souvent à plusieurs places, mais pas toujours) ont représenté 30 % du total des motocycles et des motocyclettes jusqu'en 1914. En 1906, le nombre de places des motocycles était de 110 % de celui des véhicules.

Après guerre, les side-cars (près de 20 % du parc total de motocyclettes vers 1925) ont remplacé les motocycles comme voitures légères à plusieurs places (voir *Annexe A 11*). Le « taux d'occupation » de 1,2 voyageur par véhicule est donc vraisemblable.

Tableau 16. Trafics de « tonnage utile » en tonne.km par an sur les routes nationales.

	Voitures attelées marchandises	Voitures messageries	Camions camionnettes	Autobus	Tramway	Gros bétail	Petit bétail	Total
1913	1570702675	17602125	102382135	6665630	47136465	175981100	49822865	1970292995
1921	1179125200	11559915	849457565	22073010	inconnu	138884690	35984255	2237084635

Pour passer des routes nationales à l'ensemble des réseaux, nous avons utilisé les mêmes coefficients en « km équivalent de routes nationales » que précédemment. Cela majore peut-être un peu le résultat final.

Tableau 17. Trafics de « tonnage utile » en tonne.km par an sur les routes nationales et l'ensemble des réseaux.

	Longueur réseaux		Trafic attelé		Trafic automobile		Trafic total
	km RN	km équivalents RN	RN	Tous réseaux	RN	Tous réseaux	Tous réseaux
1913	38 176	145 619	1,588	6,058	0,109	0,416	6,474
1921	39 534	150 746	1,191	4,540	0,872	3,323	7,863
1928	39 600	150 812	0,709	2,70	1,838	7,00	9,70
1934	80 000	161 256	0,399	0,804	inconnu	10,300	11,104

En conclusion, on notera que le trafic routier de marchandises a environ doublé entre 1913 et 1938. On est loin du quintuplement du trafic de voyageurs.

1-3 ÉVOLUTION DES TRAFICS TOTAUX SELON TOUS LES MODES.

Il faut, enfin, replacer les trafics routiers par rapport à l'ensemble des modes de transports.

LES TRAFICS DE VOYAGEURS.

Ils sont présentés dans le tableau ci-dessous, qui récapitule toute la période depuis 1863.

Tableau 18. Trafic de voyageurs tous modes en milliards de voyageur.km/an.

	Route		Voie ferrée	Total
	Transports en commun	Véhicules individuels	Transports en commun	
1863-64	1,16	3,29	4,10	8,55
1894	0,98	7,42	10,30	18,70
1903	0,85	10,15	13,20	24,20
1913	0,99	14,47	19,30	34,76
1921	1,06	15,92	25,70	42,68
1928	2,01	22,98	27,00	51,98
1934	7,00	42,56	23,40	72,96
1938	8,00	54,06	22,10	84,16
1921/13	107%	110%	133%	123%
1928/21	189%	144%	105%	122%
1934/28	349%	185%	87%	140%
1938/28	399%	235%	82%	162%

Nous avons utilisé nos évaluations ci-dessus pour la route et les séries de Jean-Claude Toutain pour les autres modes que la route⁴⁶.

L'évolution des transports en commun se caractérise par deux mouvements :

- sur la route, le trafic reste assez stable pendant 50 ans :
 - o le trafic reste à peu près stable de 1863 à 1921, car le chemin de fer a déjà capté la plus grande partie des trafics à moyenne et longue distance en 1863 ;
 - o puis il entre dans un mouvement d'expansion continue avec l'autocar à partir de 1921, qui multiplie son trafic par 8 entre 1921 et 1938 ;
- le chemin de fer va atteindre son maximum vers 1928 :
 - o il connaît sa grande phase d'expansion de 1863 à 1921, captant tous les trafics, même locaux, et passant de 4,1 à 25,7 milliards de voyageur.km ;
 - o sa croissance est extrêmement ralentie de 1921 à 1928, puis son trafic chute de 20 % de 1928 à 1938.

La mise en lumière de l'explosion continue du total des déplacements, qui passent de 3,29 milliards de voyageur.km/an en 1863 à 54,06 en 1938, change totalement l'optique historique classique d'une activité routière longtemps somnolente.

Le trafic avait déjà été multiplié par 3 entre 1863 et 1903 (3,29 à 10,15 G voyageur.km/an), grâce au développement de la voiture attelée, puis de la bicyclette responsable de toute la croissance de 1894 à 1903.

Il progresse de 50 % entre 1903 et 1913 (10,15 à 14,47 G voyageur.km/an) grâce au développement de la bicyclette et de l'automobile, le trafic attelé ne baissant que de 20 %.

De 1921 à 1938, le trafic est presque multiplié par 5, du fait de la bicyclette dont le trafic double encore, et surtout grâce au développement de la motocyclette et de l'automobile.

LES TRAFICS DE MARCHANDISES.

Le tableau ci-dessous récapitule toute la période depuis 1863.

Tableau 19. Trafic de marchandises tous modes en milliards de tonne.km/an.

	Route			Canaux	Voie ferrée	Cabotage maritime	Total
	Attelé	Automobile	Total				
1863	5,42	0,00	5,42	2,10	4,30	0,90	12,72
1894	5,30		5,30	3,90	12,10	1,50	22,80
1903	5,66	0,01	5,66	5,00	16,10	2,00	28,76
1913	6,06	0,42	6,47	6,2	25,20	1,8	39,67
1921	4,54	3,32	7,86	3,00	26,00	0,70	37,56
1928	2,70	7,00	9,70	7,00	39,20	1,20	57,10
1934	0,80	10,30	11,10	8,40	29,70	2,30	51,50
1938		13	13,00	8,30	26,50	2,70	50,50
1921/13	75%	799%	121%	48%	103%	39%	95%
1928/21	59%	211%	123%	233%	151%	171%	152%
1934/28	30%	147%	114%	120%	76%	192%	90%
1938/28	0%	186%	134%	119%	68%	225%	88%

⁴⁶ Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*, op. cit.

Le trafic total de marchandises atteint un maximum en 1928. En cela, il se distingue de celui des voyageurs qui augmente de façon continue.

Son évolution suit le rythme suivant :

- il double une première fois de 1863 à 1894 (10,9 à 22,8 G tonne.km/an) ;
- il fait plus que doubler de 1894 à 1913 (22,8 à 39,67 G tonne.km/an) ;
- il augmente encore de 46 % entre 1913 et 1928 (39,67 à 57,10 G tonne.km/an) ;
- puis le trafic diminue de 11 % en 1938 par rapport à son maximum de 1928 (57,10 à 50,50 G tonne.km/an).

On constate un certain nombre de faits concernant les différents modes :

- que le trafic routier, presque stable de 1863 à 1913, a tout juste doublé de 1913 à 1938 ;
- que le trafic total diminue moins que la production industrielle dans l'entre-deux-guerres (voir ci-après en IV du présent chapitre) ;
- que les canaux et le cabotage maritime, très liés au transport de pondéreux, continuent à se développer fortement malgré la crise des années 1930 ;
- que l'activité de la voie ferrée :
 - o n'a cessé d'augmenter de 1863 à 1913, multipliant son trafic par 6 ;
 - o a continué à croître de 1913 à 1928, de 50 % environ ;
 - o puis a subi une récession d'un tiers, retrouvant en 1938 son niveau de 1913.

Les explications des évolutions durant les années 1930 sont complexes (voir quelques éléments dans le texte). La crise des années 1930 est à la fois industrielle et agricole, et porte sur la consommation intérieure et le commerce extérieur. Tous les modes autres que le chemin de fer ont continué à progresser.

En conclusion, on peut résumer les éléments ci-dessus.

Jusqu'en 1914, les transports routiers connaissent une phase de développement continu, basé sur la voiture particulière à cheval et l'arrivée de la bicyclette vers 1890, malgré l'expansion encore plus vive du chemin de fer.

Après 1920, la croissance du trafic routier s'accompagne d'une phase de stabilité puis de décroissance du chemin de fer. Toutefois, le trafic routier de marchandises ne fait que doubler, alors que le trafic routier des voyageurs quintuple.

Ces bouleversements vont entraîner une crise pour les chemins de fer qui aboutira à la « coordination des transports » que nous examinerons dans la partie IV du présent chapitre.

I-4 LA MESURE DES TRAFICS ET LA SCIENCE DE LA CIRCULATION.

L'histoire de la science du trafic – qui reste à faire – n'étant pas dans notre propos, nous nous contenterons d'indiquer ici l'apparition dans les années 1930 des « *procédés modernes de comptage et d'analyse du trafic* ».

Ce sont les ingénieurs américains qui ont jeté les bases de l'utilisation de ces moyens nouveaux et la France ne fit guère que les suivre.

Une bonne idée de ces débuts peut-être donnée par l'exposé que Daniel Boutet en fait en 1947⁴⁷.

⁴⁷ Daniel Boutet, *op. cit.*, pages 501-514. On trouve aussi dans les revues françaises un certain nombre d'articles

On y trouve notamment une description des divers types de détecteurs utilisés : détecteurs à poste fixe à pédale ou à cellule photoélectrique ; détecteurs pour installation temporaire « *à lames de contact* » ou « *à tubes pneumatiques* » (ce sont ces derniers qui vont être utilisés de façon extensive après la guerre). Ces détecteurs sont maintenant couplés avec des totalisateurs ou des enregistreurs, qui évitent la présence permanente de personnel sur le terrain.

Les types d'utilisation de ces moyens pour des enquêtes, des dimensionnements de chaussées, des régulation des feux de carrefours, sont, eux aussi, indiqués par Boutet.

Enfin, c'est l'époque des avancées théoriques sur le fonctionnement des files de circulation : débit théorique, débit maximum réel, effet des ralentissements, etc.

II La longue marche vers la « route moderne ».

Les chemins vicinaux présentent actuellement les mêmes avantages et rendent peut-être plus de services encore que les routes nationales. Pourquoi maintenir deux régimes différents pour deux réseaux de grande communication qui ont au même degré un caractère d'intérêt général et d'utilité publique ?

C'est une anomalie [...] et il est temps de la faire cesser.

Joseph Caillaux, 1906 ⁴⁸

En décembre 1920, l'ingénieur en chef Pierre Le Gavrian, nouveau professeur de « routes et chemins de fer sur routes » à l'École nationale des Ponts et chaussées, entame dans la revue *Omnia* une série d'articles sous le titre « *La renaissance des routes de France* »⁴⁹. Cela faisait plus de 25 ans que Giffard avait appelé celle-ci de ses vœux en 1894.

Hélas, il fallut déchanter !

La « *renaissance des routes de France* » allait encore tarder pour au moins trois raisons :

- il y avait un frein « conceptuel » : imaginer et faire admettre une « rupture » entre la route traditionnelle et la « route moderne » ;
- une raison budgétaire : les nouvelles techniques d'entretien des chaussées et la création de routes nouvelles allaient demander beaucoup plus d'argent ; or, la principale ressource fiscale, la prestation en nature, était par essence consommable uniquement sur place et ne pouvait être transférée ;
- une raison politique : les autorités locales « *propriétaires* » des réseaux autres que les routes nationales n'allaient pas se laisser facilement dessaisir de leur indépendance.

II-1 LES PRODROMES DE LA REFORME DU SYSTEME ROUTIER (1903-1906).

Lorsque Caillaux, que nous avons cité en épigraphe, se prononce si clairement pour une réforme, on n'est qu'en 1906. Il faut donc reprendre les choses à leur début, avant 1914⁵⁰.

⁴⁸ *Débats parlementaires*, Chambre des députés, 1^{ère} séance du 14 décembre 1906.

Joseph Caillaux (1863-1944), fils du député et ministre Eugène Caillaux, est licencié en droit et inspecteur des finances. Il fait d'emblée une carrière politique qui en fera un des acteurs clés du Parlement comme député de la Sarthe de 1898 à 1919 et sénateur de 1925 à 1944. Modéré proche de Waldeck-Rousseau, il est ministre des finances dès 1899 et le sera 3 fois de 1899 à 1911. Il est président du Conseil en 1911-1912, puis ministre des finances de 1913 à 1914. Il va mener à bien la réforme de l'impôt sur le revenu, s'attirant de nombreux ennemis.

La vindicte de Clemenceau, dont il avait été ministre, lui vaut une arrestation pour trahison en 1918 et une condamnation par le Sénat en 1920 à 3 ans de prison. Amnistié en 1925, il revient au Parlement comme sénateur la même année et sera encore ministre des finances en 1925, 1926 et 1935.

⁴⁹ Premier article « *Le rôle des routes dans la vie moderne* » in *Omnia*, décembre 1920, pages 589-592.

⁵⁰ Dans l'optique qui nous occupe ici, voir Philippe Reine, *Trafic automobile et réseau autoroutier*, Les

Les années d'avant-guerre n'avaient presque pas modifié les réseaux existant en 1900, que nous avons décrits au début de notre *Première Partie*. Tout au plus avait-on poursuivi le développement des routes touristiques de montagne qui avaient été les dernières réalisations du XIX^{ème} siècle⁵¹. Le Touring-Club de France s'était fait le promoteur de la corniche de l'Estérel, triomphalement inaugurée en 1903, et d'une grande traversée des Alpes d'Évian à Nice par les cols de l'Iseran, du Galibier et de Vars, classée en 1912.

Quant aux principaux réseaux vicinaux, ils restèrent pratiquement inchangés, à part de nouveaux déclassements de routes départementales en chemins vicinaux de grande communication, ce qui permettait d'utiliser la prestation en nature pour leur entretien.

Enfin, la réalisation de chaussées adaptées à l'automobile avait surtout fait l'objet de discussions et d'expérimentations, mais de bien peu de réalisations : 312 kilomètres de routes nationales sont goudronnées sur les 39 543 km recensés en 1921.

La répartition des linéaires des réseaux se présentait ainsi vers 1910 :

- routes nationales, 37 324 km (fin 1909 ?),
- routes départementales, 14 563 km (au 31/12/1904)⁵²,
- chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, 244 765 km (au 31/12/1907),
- chemins vicinaux ordinaires, 283 000 km (au 31/12/1907).

Non compris les « *chemins ruraux reconnus ou non reconnus* », de longueur inconnue, « *ordinairement inaccessibles, à moins de grandes précautions, à la voiture hippomobile suspendue comme à l'automobile, aux machines agricoles modernes comme aux tracteurs.* »⁵³

La structure des budgets routiers à la fin des années 1900 reposait essentiellement sur la fiscalité locale, soit, en 1909, sans compter les dépenses pour les voiries communales⁵⁴ :

- 13,2 % de dépenses d'entretien et réparations des routes nationales (33,4 MF),
- 3,3 % de subventions de l'État pour la construction de voies nouvelles (8,5 MF),
- 3,2 % pour l'entretien des routes départementales résiduelles (8 MF),
- 80,3 % pour l'entretien des chemins vicinaux en ressources de toutes natures (203,5 MF).

autoroutes en Italie, en Allemagne et en France, Pédone, 457 pages, 1944. Notamment, 5^{ème} Partie, chapitre 1, *Historique et problèmes financiers des routes françaises*, pages 289-329.

Pour des historiques sur l'évolution du statut des routes, voir les textes parlementaires suivants :

Rapport sur le projet de loi de création d'un office des routes par le député Charlot, séance du 20 décembre 1923, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1923, Annexe n°6 852, pages 831 à 944.

Proposition de loi tendant au reclassement des routes et chemins, député de Chappedelaine et alii, 19 février 1925, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1925, Annexe n°1 291, pages 280 e. s.

Rapport sur le projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France, par le député Borrel, séance du 13 janvier 1931, *Documents parlementaires*, Chambre, 1931, Annexe n° 4 296, pages 3 e. s.

⁵¹ RN 208 par le col d'Allos et RN 201 par le col de la Cayolle dans les Alpes, RN 134 bis vers le col du Pourtalet dans les Pyrénées.

⁵² En 1925, 66 départements ont reclassé en chemins vicinaux toutes leurs routes départementales.

⁵³ Selon le *Rapport* d'Antoine Borrel du 13 janvier 1931, *Documents parlementaires*, page 11, voir *infra*. Seuls les « *chemins reconnus* » sont imprescriptibles, les autres peuvent être supprimés ; en fait, il y en a très peu (1 869 communes sur 36 000 ont reconnu leurs chemins). Il y a une dernière catégorie : les « *routes forestières* ».

⁵⁴ Éléments tirés de la *proposition de résolution* des députés Ceccaldi et 39 autres, *Annales de la Chambre des députés*, 10 juin 1910, pages 210-213.

Les départements ne construisaient pratiquement plus de chemins vicinaux depuis 1900 : 77 000 km de 1871 à 1880, 38 000 km de 1881 à 1890, 26 000 km de 1891 à 1900, 17 000 km de 1901 à 1910⁵⁵. Un tiers de leurs ressources venait d'un impôt « *communal* » inadapté aux techniques nouvelles, la « *prestation en nature* ».

LA REMISE EN CAUSE DE LA FISCALITE VICINALE (1903-1906).

Le système de la vicinalité, présenté souvent comme idyllique et exemplaire de la décentralisation par l'historiographie des années 1970⁵⁶, avait en fait été vivement critiqué dès les débuts de la III^{ème} République. La « *prestation en nature* » était honnie pour son injustice géographique – les communes rurales payaient pour les villes –, et son injustice individuelle – elle n'était pas proportionnelle à la richesse.

Les projets de réforme de la répartition des réseaux ne manquèrent pas.

« *Un des plus anciens projets [...] est celui de la loi préparée au ministère de l'intérieur par une commission instituée spécialement à cet effet en 1879. [...] il lui] fut substitué, en 1882, un autre projet dit "projet Guillaume" élaboré lui aussi au ministère de l'intérieur [...] viennent ensuite deux projets de loi en 1882, d'autres en 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1892, 1895, 1896, 1907 et 1910 [...] dont plusieurs ont été discutés à la Chambre.*⁵⁷ »

Il faut y ajouter les propositions sur la modification de la prestation en nature.

« *Le remarquable rapport de M. Dupuy-Dutemps, discuté en 1894, est présent à tous les esprits. Le projet qu'il soutenait avait pour but de donner aux conseils municipaux la faculté de transformer la prestation en nature en centimes communaux. Voté par la Chambre, il eut un sort moins heureux au Sénat [...] qui décida de consulter les conseils généraux. Cette consultation eut lieu en avril 1895. La majorité des conseils généraux se prononça en faveur du statu quo.*⁵⁸ »

⁵⁵ P. Reine, *op. cit.*, page 304. Total des chemins vicinaux y compris ordinaires.

⁵⁶ L'ouvrage du sociologue Jean-Claude Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental. Vie et mort de la vicinalité*, Cujas, 125 pages, 1980, est typique de cette vision partisane et datée.

Thoenig accomplit l'exploit de passer sous silence les attaques précoces contre la vicinalité en ramenant tout aux conflits entre État, départements et communes et entre le Corps des Ponts et chaussées, les agents-voyers et les cantonniers. Il ne dit pas un mot des lourds conflits et des controverses politiques liés à la prestation en nature, passant sous silence les populations concernées (un comble de la sociologie !). Sauf erreur de notre part, le terme même de « *prestation* » n'apparaît nulle part dans ses 125 pages...

Notons enfin que, à côté des omissions, les faits avancés sont loin d'être tous avérés. On y trouve (pp. 86-87) un « *Germier, ministre des travaux publics en 1934* » qui n'a jamais existé (peut-être Guernier, ministre de février à juin 1932 ?). Le *projet de loi* du 12 février 1930 du gouvernement Tardieu sur « *le statut du réseau routier* » est attribué à Antoine Borrel en 1931 « *avec le soutien du gouvernement* » (p. 79). On pourrait multiplier les exemples...

⁵⁷ *Projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France*, séance du 12 février 1930, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1930, Annexe n° 2 885, pages 162-167, citation page 163. Il s'agit parfois de « *propositions* » de loi et non de « *projets* ». L'énumération est loin d'être complète : elle ne prend pas en compte les projets purement fiscaux qui ne proposent pas de remaniement des réseaux.

⁵⁸ *Proposition de loi tendant à remplacer la prestation en nature par des centimes additionnels au principal des quatre contributions directes*, présentée par M. Pichery, séance du 30 janvier 1903, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1903, Annexe n° 722, pages 126-127.

En 1903, une proposition de loi du député Pichery⁵⁹ stipule que :

« Les conseils généraux pourront substituer aux trois journées de prestation [...] un nombre de centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, calculé de façon à fournir une somme équivalente. Cette substitution pourra être partielle et porter sur la totalité de la prestation ou sur la prestation individuelle seulement. »

L'enjeu était un changement radical, lié à l'injustice de la prestation en nature.

« Est-il utile de rappeler que cet impôt est un impôt de capitation, sans aucune proportionnalité et qui ne tient pas compte de la faculté du contribuable ; tout homme valide de 18 à 60 ans, riche ou pauvre, est imposable à la prestation individuelle pour la même somme ou le même travail ; le mineur, la femme, le vieillard, quel que soit son avoir ; le propriétaire, qui ne réside pas, alors même qu'il posséderait d'immenses domaines, n'en supporte pas la charge⁶⁰. »

Au contraire, les centimes additionnels pesaient sur tout le monde au prorata des impôts directs. La proposition de Pichery fut reprise partiellement par le Gouvernement.

La loi de finances du 31 mars 1903 permit donc aux communes de transformer la prestation en nature en un impôt direct sur les biens. Mais, cela ne réglait en rien la mauvaise répartition au détriment des ruraux. Et les communes dominées par de grands propriétaires pouvaient garder le système de non-proportionnalité à la richesse.

LE DEBAT DU 14 DECEMBRE 1906 : LA REMISE EN CAUSE DU RESEAU VICINAL.

Certains voulaient donc aller plus loin, abolir la prestation en nature et la remplacer par un impôt « national », quitte à le répartir entre toutes les communes.

Lors du débat budgétaire, le 14 décembre 1906, le député Étienne Flandin et 20 de ses collègues déposent la proposition de loi suivante⁶¹ :

« Nous demandons d'abolir totalement l'impôt des prestations qui, dans sa forme actuelle, pèse exclusivement sur les campagnes, et de le remplacer par une taxe vicinale constituée par des centimes d'État spéciaux additionnels aux quatre contributions directes, ou aux impôts de remplacement⁶² [...] Les centimes seraient perçus en nombre suffisant pour produire une somme équivalente aux prestations supprimées.

Le produit de la taxe vicinale serait répartie entre les communes actuellement imposées à la prestation, sous forme de subventions annuelles, obligatoires et invariables, proportionnelles au montant du rôle de la prestation pendant la période de 1902 à 1906. [...] Comme pour toutes les subventions qu'il donne, l'État conservera un

⁵⁹ *Ibidem.*

⁶⁰ *Ibidem.*

⁶¹ Dépôt et lecture, avec demande de déclaration d'urgence, par M. Étienne Flandin, d'une proposition de loi tendant à remplacer l'impôt des prestations par une taxe vicinale, présentée à la 1^{ère} séance du 14 décembre 1906. *Documents parlementaires*, Chambre des députés, S. E. Annexe n° 562.

Étienne Flandin (1853-1920) juriste et magistrat, est député de l'Yonne (1893-1898 et 1902-1909) puis sénateur de l'Inde (1909-1920).

Il ne faut pas le confondre avec son fils Pierre-Étienne Flandin (1889-1958), député radical de l'Yonne de 1914 à 1942, un des hommes politiques les plus importants de l'entre-deux-guerres, de nombreuses fois secrétaire d'État ou ministre (dont les travaux publics du 9 février au 8 novembre 1934) et président du Conseil du 8 novembre 1934 au 1^{er} juin 1935.

⁶² Il s'agit du projet de « remplacement » des quatre contributions directes par l'« impôt sur le revenu » qui était alors en discussion. Ce débat sous-jacent compliquait la solution du problème de la prestation en nature qui va, d'ailleurs, résister au remaniement des impôts locaux consécutif au vote de l'impôt sur le revenu.

droit de contrôle sur l'emploi des fonds. [...]

*Nous ne touchons en rien aux droits qui resteraient aux communes en ce qui concerne l'entretien de leurs chemins ruraux.*⁶³ »

La Chambre vota la mise à l'étude de la proposition d'Étienne Flandin devant une commission spéciale de 22 membres. Il n'en sortira rien.

Le débat de 1906 est capital. Les opposants à la proposition ne s'y trompèrent d'ailleurs pas. Au-delà d'une réforme de l'inadaptation du système fiscal, ce qui était en cause était la répartition des responsabilités dans la gestion des routes.

C'est Joseph Caillaux, grand réformateur du système fiscal français, qui répond à Flandin, en tant que ministre des finances. Il acquiesce totalement à sa vision de l'injustice et de l'obsolescence du système, tout en demandant une étude plus approfondie :

« Ces chemins [vicinaux] présentent actuellement les mêmes avantages et rendent peut-être plus de services encore que les routes nationales. Or, la dépense d'entretien de ces routes nationales est à la charge du Trésor public, c'est à dire de tous les contribuables. Pourquoi maintenir deux régimes différents pour deux réseaux de grande communication qui ont au même degré un caractère d'intérêt général et d'utilité publique ?

*C'est une anomalie. Elle s'explique historiquement, mais elle ne peut se justifier et il est temps de la faire cesser.*⁶⁴ »

Les contradicteurs de Flandin se réclament principalement de la « décentralisation » et se gaussent de ses précautions oratoires, comme Léonce de Castelnau :

« Je ne pouvais pas m'empêcher de remarquer, en écoutant M. Flandin, que plus on parlait de décentralisation dans ce pays, et plus on faisait de la centralisation.

*Je ne pouvais m'empêcher de sourire intérieurement quand j'entendais notre collègue motiver sa réforme sur ce que les chemins vicinaux sont devenus des grandes artères du pays, et ajouter en même temps qu'on ne pouvait [...] concevoir aucune crainte sur le rattachement éventuel des chemins vicinaux à notre réseau de routes nationales. Le jour où la prestation aurait été transformée en un impôt d'État, [...] vous auriez préparé la centralisation, entre les mains du ministre des travaux publics, de tous les services relatifs aux chemins vicinaux.*⁶⁵ »

Tout avait été dit ce jour là :

- l'inéquité de la prestation en nature,
- la nécessité de la « monétariser » afin de pouvoir la remettre à la disposition de la collectivité nationale⁶⁶,
- la difficulté politique d'une telle réforme vis-à-vis des tenants d'une décentralisation qui refusaient toute réforme de la répartition des réseaux et, partant, toute nouvelle politique routière ;
- et donc la nécessité d'en passer par une « nationalisation » des réseaux principaux.

⁶³ *Débats parlementaires*, Chambre des députés, 1^{ère} séance du 14 décembre 1906, S. E., pages 1 083 à 1 090. Citations pages 1 84 et 1 085.

⁶⁴ *Ibidem*, page 1 090. Le montant de la prestation à transformer est évalué à 60 millions de francs.

⁶⁵ *Ibidem*, page 1 086. Léonce de Curières, marquis de Castelnau (1845-1909) est député de l'Aveyron de 1902 à sa mort en 1909. Juriste et ancien procureur, il s'intéresse surtout aux questions judiciaires.

⁶⁶ La « répartition » prévue des centimes additionnels prévue par Flandin était évidemment un leurre, puisque l'État s'arrogerait « le droit de contrôler l'emploi des sommes ainsi mises à la disposition des communes. ».

Ce n'était évidemment pas un programme facile à mettre en œuvre.

Le débat du 14 décembre 1906 concrétisait donc la prise de conscience diffuse que les besoins nouveaux avaient rompu l'équilibre du système administratif et financier traditionnel.

II-2 LA ROUTE ACQUIERT SON AUTONOMIE VIS-A-VIS DES ORGANISATIONS AUTOMOBILISTES (1906-1908).

On peut aussi dater précisément de la même année 1906 le premier pas « *conceptuel* » de la longue marche qui va mener à la renaissance des routes en Europe.

C'est un journaliste italien, « *l'ingénieur professeur chevalier* » Massimo Tedeschi, directeur de la revue *Le Strade*, qui fait ce pas.

Au 3^{ème} *Congrès International d'Automobilisme*, tenu à Milan du 24 au 29 mai 1906, dans son *Rapport* sur la « *Mise des routes en rapport avec la locomotion automobile* » Tedeschi proposa le vœu suivant⁶⁷ :

« Le troisième Congrès International d'Automobilisme, sur la relation sur le sujet "Adaptation des chaussées en rapport avec la locomotion automobile" ; vu qu'en général les chaussées ne répondent guère ni pour la construction, ni même pour leur entretien, aux besoins des nouveaux moyens de locomotion, et que ce défaut pourrait sous peu être un grand obstacle au développement de la circulation automobiliste ; vu que la question, en sa naissance et par son développement, sort tout à fait du genre d'un intérêt de tourisme, pour devenir une question d'intérêt général, adopte les vœux suivants :

Que les Administrations Publiques, par le concours des principales associations de tourisme s'intéressent à l'étude - en rapport aux nouvelles fonctions auxquelles sont destinées les chaussées - des modifications à y apporter, soit pour tout ce qui regarde la construction, comme pour l'entretien, - selon les désirs exprimés dans le rapport présenté au Congrès.

Que les Touring-Clubs des différentes Nations constituent un Comité International permanent pour toutes les questions inhérentes à la construction des routes, à leur entretien - et à la circulation des automobiles, - dans le but de rendre la viabilité conforme aux conditions qui sont imposées par les exigences modifiées du transit. ⁶⁸ »

À quoi le docteur Gildo Guastalla, Secrétaire général du Congrès et délégué du Touring-Club italien – sans doute responsable du choix de Tedeschi comme rapporteur –, fait immédiatement écho :

« Nous ne sommes pas loin d'arriver à ce que l'on pourrait définir "le nouvel équilibre routier" [...] qui concilie les exigences de la circulation automobile avec celles de tous les autres [...] le but sera d'autant plus vite atteint, que plus vite et plus complètement les routes seront adaptées aux besoins de la circulation automobile.⁶⁹ »

Longtemps, rien n'avait bougé, ou presque, en France et en Europe en général. Il faut se rappeler ici que les routes convenaient jusque vers 1903 aux lentes automobiles des débuts.

⁶⁷ Le texte du vœu est reproduit tel quel, avec ses savoureux italianismes.

⁶⁸ *Annales du 3^{ème} Congrès International Automobiliste*, texte français, Milano, Stamperia L. Mondaini, 1906. Il avait été organisé par le Touring-Club italien et l'Automobile-Club de Milan avec la participation de l'Automobile-Club de France. Voir : *Rapport* Tedeschi pages 218-229, *discussion* p. 229-239. Citation p. 228.

⁶⁹ *Ibidem*, pages 228-229. C'est nous qui soulignons.

Puis vint l'explosion de la puissance des moteurs dans les années 1902-1905, qui entraîna l'explosion des vitesses et l'apparition des premiers *poids lourds* vraiment lourds.

La Commission extraparlamentaire de 1903, on l'a vu, ne mit jamais à son *Programme de travail* l'adaptation de la route elle-même, bien qu'elle se soit préoccupée de la nuisance de la poussière. Il en alla de même des *Congrès d'automobilisme* de 1900, 1902, 1903 et 1905.

Les associations se préoccupèrent de la signalisation des « obstacles » dès 1895, puis de demander timidement la suppression des dits obstacles vers 1900, et enfin du traitement des chaussées pour lutter contre la poussière vers 1902-1903. La Presse automobile elle-même s'en prenait avec une mollesse étonnante à l'inadaptation des routes et à l'absence de crédits.

Le « *redressement des virages* » – signe incontestable de la prise de conscience de l'inadaptation de la route aux vitesses nouvelles – n'apparaît qu'en 1904⁷⁰.

C'est donc au 3^{ème} *Congrès International d'Automobilisme* de Milan en 1906 qu'apparaît pour la première fois une « *Question sur l'adaptation des routes à la locomotion automobile* ».

Dans son fondamental *Rapport*, Tedeschi ne s'attarde plus sur les techniques de suppression de la poussière comme les *Rapports* des Congrès précédents, mais centre ses propositions sur les caractéristiques souhaitables des routes :

- exigence de largeurs suffisantes,
- suppression des hauts « *chasse-roues* » inadaptés aux roues basses des automobiles⁷¹,
- suppression du bombement des chaussées et des courbes trop étroites,
- utilisation de raccordements paraboliques et de dévers convenables,
- il indique même qu'il existe déjà des projets de « *routes spéciales pour les automobiles* » Londres-Brighton ou Ostende-frontière française en Belgique, ainsi qu'aux États-Unis.

De plus, tout en rendant hommage aux actions des nombreuses *Ligues contre la poussière* qui viennent de se créer, Tedeschi insiste sur les problèmes posés par le financement public :

« *Les Administrations furent surprises et non préparées à cette nouvelle dépense, c'est donc une question financière qu'il faut braver et résoudre, en y faisant contribuer, si c'est nécessaire, les intéressés à telle question.* »

Une note du *Rapport* signale que « *Les Conseils généraux de plusieurs départements français se sont occupés de la question depuis 1902* », et ont chiffré les dépenses supplémentaires d'entretien à 200 francs par an et par km, et entre 1 000 et 2 000 francs par km « *la dépense pour rendre les chaussées capables de supporter une circulation rapide de charges lourdes.* »

La discussion qui suivit le Rapport fut d'ailleurs entièrement consacrée aux problèmes de financement, oubliant toute considération technique.

Le premier intervenant, M. Garbati, commence en disant :

« *Je trouve très dangereux ce vœu parce qu'il tend à favoriser les taxes* », puis il expose que, en Italie, les taxes municipales sur les cyclistes, destinées à l'origine à la création de pistes cyclables, ont été détournées à son profit par l'État :

« *qui se fit un devoir de ne plus rien faire* »⁷².

⁷⁰ Une *Commission des virages* se met en place au T. C. F., voir *Revue du T. C. F.*, 1904, pages, 210-212 et 300. L'idée de « l'inadaptation de la route » et non pas des seules « chaussées » faisait évidemment son chemin dans les années 1900-1905. Mais, encore en décembre 1905, au 1^{er} *Congrès International de Tourisme & de Circulation Automobile sur Route*, il n'y a toujours pas de remise en cause globale de la route.

⁷¹ Rappelons que les voitures attelées à deux roues (très majoritaires) ont obligatoirement des roues de grand diamètre, car la force de traction horizontale, située près du niveau du dos du cheval, doit passer près du moyeu.

Tedeschi décrit, lors de cette discussion, une situation bloquée des administrations routières italiennes, très proche de celle de la France :

« *Je pense que vraiment nous devons souhaiter l'unification des services routiers. [...] Mais malheureusement les administrations intéressées se sont montrées jusqu'à présent résolument hostiles à se charger de ces services, peut-être par crainte de ne pas obtenir le minimum de concours, pour les routes qui les regardent.* »

Il fait d'ailleurs remonter cette hostilité déclarée au « *Congrès des représentants provinciaux à Turin à 1892* » : les autorités provinciales des routes italiennes semblent avoir été aussi jalouses de leurs prérogatives que celles des départements français.

L'Administration française des routes saisit l'occasion et prit alors l'initiative du *1^{er} Congrès International de la Route* en 1908.

Le Congrès est officiellement organisé par le gouvernement français, et non plus par des associations comme les précédents⁷³.

Le thème de « *La route future* » y est enfin pleinement abordé, avec 15 *Rapports* ; les conclusions de la séance de discussion sont toutefois strictement techniques, et n'abordent ni les questions de financement ni celles de l'organisation administrative des réseaux.

Un premier résultat très concret fut obtenu avec la définition internationale des quatre « *signaux d'obstacles* ». Il dut être particulièrement satisfaisant pour l'Administration si l'on considère les aigreurs des discussions sur ce sujet aux Congrès précédents⁷⁴.

En réalité, le but principal du Congrès était de créer l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (A. I. P. C. R.) selon le vœu de Massimo Tedeschi auquel le président Henry Lethier rendra hommage en l'associant aux orateurs ayant proposé (formellement) la création de l'Association, les délégués russe de Timonoff et allemand de Leibrand⁷⁵.

Le modèle proposé et adopté est celui de l'*Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation*, que de Timonoff présentait ainsi :

« *L'expérience des autres Congrès techniques et surtout des Congrès de Navigation prouve que cette continuité ne peut être mieux assurée que par la formation d'une Association internationale permanente. Composée de délégués des Gouvernements et des Collectivités, qui lui accorderont des subventions annuelles, ainsi que de membres inscrits à titre personnel, et ayant un Bureau exécutif permanent et une Commission Internationale permanente.*⁷⁶ »

Le modèle des Congrès de la Navigation⁷⁷ s'imposait aux techniciens de la route français⁷⁸.

⁷² Le Touring-Club de France pestait, lui aussi, depuis 13 ans sur le fait que la taxe sur les vélocipèdes ne servait nullement à adapter les routes aux besoins des cyclistes.

⁷³ *1^{er} Congrès international de la route, Paris 1908, Compte rendu des travaux du Congrès*, Paris, Imprimerie générale Lahure, 503 pages, 1909. La *Commission d'organisation* compte 44 membres, dont 9 représentants des associations, deux élus locaux et trente-trois fonctionnaires. Elle est « coprésidée » par l'inspecteur général des Ponts et chaussées Henry Lethier et par Ballif et de Zuylen dont la présence était diplomatiquement indispensable.

⁷⁴ Au *1^{er} Congrès International de Tourisme & de Circulation Automobile sur Route* de 1905, la simple proposition « *Le congrès émet le vœu que les signaux d'obstacles soient unifiés.* » déclenche une discussion d'une agressivité inaccoutumée dans les Congrès de l'époque, pages 322-324.

⁷⁵ *Compte rendu du 1^{er} Congrès international de la route*, op. cit., pages 343.

⁷⁶ *Ibidem*, page 343. Le soulignement est en Italiques dans le texte.

De Timonoff est un habitué des Congrès de la Navigation ; il assiste à ceux de 1905 et 1908.

⁷⁷ Voir par exemple : *Centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation*,

En effet, à l'époque, l'ensemble « Routes et Navigation » formait un bloc administratif dans la plupart des pays, lequel s'opposait à l'administration des chemins de fer. C'était le cas en France où les Routes formaient avec la Navigation une direction ministérielle commune depuis avant 1876. Il en allait de même dans beaucoup d'autres pays, Belgique⁷⁹, Russie, etc.

Les Congrès internationaux de la Navigation⁸⁰, dont le premier avait été tenu à Bruxelles en 1885, avaient connu une belle réussite.

Créée provisoirement au Congrès de Paris, en 1900, l'*Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation* est définitivement approuvée au Congrès de Düsseldorf en 1902 : son siège est fixé à Bruxelles, un *Bureau permanent* est constitué de trois hauts fonctionnaires des Ponts et chaussées belges et d'un membre titulaire par pays adhérent. Les Congrès ont lieu en français, allemand et anglais.

On peut s'interroger sur l'influence de ce modèle : la navigation fluviale ou maritime réunissait des pays et des utilisateurs professionnels autour d'un domaine international commun, la mer et les grands fleuves à statut international. La route, au contraire, ne comportait pas vraiment de domaine commun, et était utilisée par des particuliers rassemblés dans les grandes associations qu'étaient les Touring-Clubs et les Automobile-Clubs. Or, on va le voir, celles-ci vont se trouver éliminées de l'Association des Congrès de la Route.

Réuni le 15 octobre 1908, le *Bureau du 1^{er} Congrès international de la Route* propose la création de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, que l'Assemblée générale du Congrès entérine le 17 octobre.

Le 29 mars 1909, la *Commission Internationale provisoire*, tient sa première séance à Paris et constitue l'Association Permanente. Elle la dote d'un *Bureau exécutif* avec Lethier⁸¹ comme président, Ballif comme vice-président et Albert Mahieu⁸² comme secrétaire général. Tous les autres membres de la Commission Internationale Permanente, tant français qu'étrangers, sont des fonctionnaires des divers gouvernements membres, à l'exception d'Abel Ballif, représentant symbolique des associations⁸³. La disparition des Touring-Clubs et des Automobile-Clubs dans la direction des Congrès de la Route était devenue définitive.

On continuera à trouver les Associations parmi les listes des organisateurs des Congrès de Bruxelles en 1910 et Londres en 1913, mais leur rôle réel est devenu négligeable. Il y aura encore des auteurs de *Rapports* qui se réclament des Touring-Clubs et Automobile-Clubs, mais

1885-1985, éditeur A. I. P. C. N., imprimeur Puvrez, Bruxelles, 1985, et *Programmes des travaux, noms des rapporteurs, vœux et conclusions de 12 Congrès Internationaux de la Navigation, 1885-1912*, éditeur A. I. P. C. N., imprimeur Société anonyme belge d'imprimerie, Bruxelles, 1913.

Ces documents sont consultables au Service d'études techniques maritimes et fluviales (SETMEF).

⁷⁸ Au 10^{ème} Congrès à Milan en 1905, on trouve 15 communications françaises sur 100 (*Rapports Généraux* non compris). Parmi leurs auteurs, on peut noter la présence de responsables de très haut niveau comme Charles Charguéraud, le directeur des Routes et de la Navigation et des Mines en exercice de 1905 à 1916, Louis Quinette de Rochemont, son prédécesseur de 1897 à 1900, et Clément Colson, ancien directeur des Chemins de fer.

⁷⁹ En Belgique, il y avait même deux « ministres » concernés, l'un pour les travaux publics (routes et navigation) et l'autre chargé des chemins de fer.

⁸⁰ Il y avait déjà eu 10 Congrès, organisés au début par des Villes ou des Chambres de Commerce : Bruxelles en 1885 avec 400 participants, Vienne en 1886, Francfort-sur-le-Main en 1888, Manchester en 1890, Paris en 1892 où le nombre de participants dépassa 1 000, La Haye en 1894, Bruxelles en 1898, Paris en 1900, Düsseldorf en 1902 qui réunit plus 2 000 congressistes de 27 nationalités et Milan en 1905 avec presque 3 000 membres.

⁸¹ Henry Lethier (1839-1911) a été directeur des Chemins de fer de 1896 à 1899 et est alors inspecteur général des Ponts et chaussées.

⁸² Mahieu sera Secrétaire général jusqu'au 21 juin 1920, puis président de l'A. I. P. C. R. ; il le reste jusqu'à sa mort en 1943. On reviendra sur la carrière de Mahieu, personnage clé de la naissance de la « route nouvelle ».

⁸³ En 1920, Ballif est remplacé à la vice-présidence par Henry Defert, nouveau président du Touring-Club.

en nombre faible et décroissant, et ils traitent de sujets très particuliers (développement des services d'autocars ou réglementation des poids lourds).

LA « ROUTE FUTURE » DANS LES TROIS PREMIERS CONGRES DE LA ROUTE (1908-1914).

Les Congrès de la Route de Paris en 1908, Bruxelles en 1910 et Londres en 1913, ainsi que le *Programme du Congrès* prévu pour 1916 à Munich⁸⁴, mettent en lumière les étapes successives de l'évolution des esprits sur ce que doivent être les *routes nouvelles*.

Le but primordial du Congrès de 1908 étant la création de l'A. I. P. C. R., il fallait éviter d'éveiller trop de susceptibilités, aussi l'approche générale resta-t-elle très « technique ».

La « *Route Future* » fait l'objet de la 4^{ème} Question dont les conclusions sont balancées. Le Congrès considère que « *la route actuelle suffit là où la circulation à traction mécanique n'a pas une grande intensité* ».

Mais, on retient des propositions techniques pour les *routes nouvelles* éventuelles : matériaux durs et non glissants, minimum de bombement, déclivité moyenne, courbes d'un rayon de 50 mètres au minimum avec raccordements paraboliques, relèvements sans excès des virages pour ne pas gêner les voitures ordinaires attelées, croisements visibles et bien dégagés, limitation du nombre des passages à niveau, pistes cyclables et cavalières, jalonnement par des arbres.

À Bruxelles en 1910, un nouveau point est acquis : la séparation entre les « *routes* » et les « *voies urbaines* », qui font l'objet de deux « *Sous-sections Construction et entretien* » séparées. La différenciation des techniques routières et urbaines se précise, tandis que les caractéristiques proposées pour les voies nouvelles urbaines ou routières sont devenues bien distinctes.

La *Communication* de E. L. Corthell sur la réorganisation du Service de la voirie dans l'État de New York et sur le financement des routes suscite un grand intérêt.

À Londres, en 1913, la conception de la *route nouvelle* fait un nouveau pas. Le *Rapport général* sur la « 1^{ère} Question sur les projets de rues et routes nouvelles » est vivement contesté. De nombreux orateurs, notamment les Américains, sont plus prospectifs que le rapporteur anglais, le Professeur Ahead : « *Nous traçons pour l'avenir, [...] les transports ne se feront pas au moyen de la traction animale, mais au moyen de tracteurs et de voitures automobiles* ». Ils proposent des déclivités plus importantes que les 3 % traditionnels liés aux transports attelés. Ils insistent aussi sur l'intérêt des déviations et sur l'augmentation de la largeur des voies urbaines nouvelles, notamment pour y séparer les voies.

On entre aussi dans le vif des problèmes d'organisation et de budget, avec les :

- « 8^{ème} question : *Autorité chargée de la construction et de l'entretien des routes. Fonctions dévolues au Pouvoir central et aux Autorités locales.* »,
- « 9^{ème} question : *Budget de la construction et de l'entretien des routes. Création de ressources.* »

La diversité des traditions administratives des divers pays fit que le Congrès conclut que le système d'administration de la voirie « *doit être en harmonie [...] avec le génie politique* » de

⁸⁴ *Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*, n° 11 et 12, mars et juin 1914.

chaque pays considéré, et qu'il souhaita que le financement ne soit pas assis sur des péages⁸⁵.

Le *Programme* du Congrès de Munich, prévu pour 1916, suivait la même ligne. Il se proposait de revenir sur le refus des péages pour financer les routes, et d'examiner la question des « *recensements de la circulation* », préalable à une allocation rationnelle des ressources et au reclassement des voies dans un réseau principal.

PREGNANCE DU MYTHE DU « PLUS BEAU RESEAU DU MONDE ».

Les milieux automobilistes français auront du mal à se déprendre du mythe du « *réseau français, le meilleur du monde* » tout en réclamant des changements.

Cela ne pouvait que gêner les techniciens des routes qui plaidaient, comme l'italien Guastalla au 3^{ème} Congrès d'automobilisme de Milan en 1906 pour :

« [un] “*nouvel équilibre routier*” [qui] *sera d'autant plus vite atteint, que plus vite et plus complètement les routes seront adaptées aux besoins de la circulation automobile* »,

En 1909, Baudry de Saunier publie deux articles ambigus sous le titre (péjoratif) « *Les joies de l'automobile aux États-Unis* »⁸⁶ ; lesquels exaltent par comparaison l'excellence du réseau français, tout en enviant les réformes administratives et financières de :

« *l'État de New-York qui, malgré sa superficie sensiblement égale à celle de la France, compte posséder en quelques années un réseau de routes sinon complet, du moins suffisant pour servir de squelette à un ensemble à développer graduellement. Tous les États de l'Est suivent dans la mesure de leurs moyens l'exemple de l'État de New-York.* »

On entrevoit la montée de violentes critiques sur le réseau dans les années 1910 à travers la presse automobile. Faroux⁸⁷ publie ainsi des lettres de lecteurs et s'exclame :

« *Voici qu'on se décide enfin – mieux vaut tard que jamais – à se préoccuper de l'état de nos routes. Elles furent excellentes, il n'y a pas si longtemps ; hélas ! elles ne valent pas cher aujourd'hui.* »⁸⁸ »

Le Royal Automobile Club anglais, en 1912, « *détourne [ses adhérents] de venir en France [... car] les routes sont mauvaises par suite de la façon pitoyable dont elles sont entretenues [...] et de l'empiètement rapide des tramways qui sont en train de perdre la Riviera au point de vue automobiliste.* »⁸⁹ »

En 1913, Ballif semble avoir évolué. Dans un article intitulé « *La question des routes* »⁹⁰ il apparaît toujours tiraillé entre la vitupération contre les détracteurs des routes françaises et l'approbation des critiques contre celles-ci :

« *C'est devenu un peu trop un lieu commun, depuis quelques années, de crier contre*

⁸⁵ Plusieurs pays pratiquant le péage, comme le Royaume-Uni ou les États-Unis, vont l'abandonner peu à peu.

⁸⁶ Articles de René Pétard et F. Bradley, sous le titre général « *Les joies de l'automobile aux États-Unis* », *Omnia*, 10 et 17 juillet 1909, pages 18-20 et 33-34.

⁸⁷ Faroux est maintenant un personnage clé du système automobile. Président de l'Association des Journalistes Sportifs de 1920 à 1957, fondateur de la Société des Ingénieurs de l'Automobile en 1927 ; directeur de course des 24 heures du Mans, etc. Voir sa notice biographique dans la *Première Partie*.

⁸⁸ *La Vie automobile*, éditorial du 27 avril 1912 ; voir aussi 1912, page 376.

⁸⁹ *La Vie automobile*, 1912, page 823.

⁹⁰ *Revue du Touring-Club*, 1913, pages 241-242.

le mauvais entretien des voies où nous circulons de préférence. [...]

Puis, disons-le hautement, notre réseau routier, s'il n'est pas redevenu à l'abri de tout reproche, n'en demeure pas moins le plus beau et le meilleur qui soit au monde. »

Mais, il finit par conclure en faveur des techniciens qui veulent faire évoluer les choses :

« Il convient que nous fassions crédit à ceux qui sont, officiellement, responsables de notre réseau routier et qui, par amour même de leur métier, ont autant que nous, certes, le désir de le voir s'améliorer. Entretien leur zèle éveillé. Suggérons-leur des améliorations. [...] par une campagne personnelle incessante près des parlementaires qui tiennent les cordons de la bourse, obtenons le relèvement des crédits, leur meilleure répartition et leur meilleur usage. »

Nous croyons bon d'insister ici sur la diversité des « réticents » – ou de francs « opposants » – à l'évolution des réseaux, qui vont donner leur mesure dans les lenteurs de la rénovation des routes dans l'entre-deux-guerres.

Dans les années 1920, la même ambiguïté persistera dans les « milieux automobilistes » qui s'écrient comme Faroux : « *Dans quel triste état sont chaque jour davantage nos pauvres routes de France !* »⁹¹. Ils souhaitent des améliorations mais s'intéressent peu aux autoroutes.

Il y a des exceptions comme Baudry de Saunier qui parle régulièrement des autoroutes dès 1927 dans *Omnia*, où la question apparaît vite liée aux querelles sur la coordination⁹².

Mais, on cherche en vain des articles sur les projets d'autoroutes étrangers ou français dans la *Revue du Touring-Club* (Baudry, son rédacteur en chef, s'y censure) qui ne parle d'autoroutes qu'en mai 1936, à propos des travaux de l'autoroute de l'Ouest.

La Vie automobile de Charles Faroux fait allusion aux autoroutes italiennes et allemandes en annonçant le Congrès de la route de Washington de 1930 et promet « *de suivre de près cette question et de tenir [ses] lecteurs au courant* ». Puis, plus rien jusqu'en 1933, avec un article du fils de Faroux⁹³. Plus tard, en janvier 1943, Faroux écrira même « *Contre les routes en or* » reprenant une expression due à George Duhamel, mais il faut tenir compte de l'atmosphère de la guerre.

Certaines revues, comme *Automobilia*, répondront alors à Faroux en faveur des autoroutes⁹⁴.

On verra que les Conseils généraux, pour des raisons de pouvoir, et leurs fonctionnaires des services vicinaux, par réflexe corporatiste, se mettront aussi en travers des réformes.

Tous les tenants du chemin de fer chanteront, comme Raoul Dautry, la gloire du réseau routier français, si « *merveilleusement construit* », comme on va le verra aussi.

Les partisans d'un *statu quo* en matière de routes étaient donc nombreux et divers.

Or, une certaine *doxa* veut faire porter au « *Corps des ingénieurs des Ponts et chaussées* », dont « *la maîtrise sur le réseau est désormais totale* » dans les années 1930, la responsabilité des retards de la modernisation des routes incombe, du fait de leur « *appropriation croissante*

⁹¹ Article *Nos pauvres routes*, in *La Vie automobile*, 25-7-1925, page 278.

⁹² Par exemple, *Omnia*, février 1927, p. 860 (projets allemands), octobre 1927, p. 434, (inauguration de Milan-Bergame), juillet 1929, p. 97-99 (article de Marcel de Coninck proposant des transformer les chemins de fer en autoroutes), avril 1930 p. 688 (sur Bonn-Cologne, et état d'avancement de divers projets).

⁹³ *La Vie automobile*, 25-5-1930, page 182. L'article du 25-8-1933, pages 309-311, est de René-Charles Faroux.

Ce dernier était certainement destiné à prendre la place de son père, mais il fut tué à la guerre.

⁹⁴ *Automobilia*, articles de Maurice Philippe, février 1943, et M. Rivière, avril 1943. Voir Reine, *op. cit.*

de l'appareil d'État » et de leur « contact étroit avec la société locale ».

Elle veut aussi que « l'autoroute se heurte à une opposition politique largement répandue dans l'entre-deux-guerres, parmi les ingénieurs des Ponts et chaussées qui dominent l'Administration des Travaux publics »⁹⁵.

En tout cas, les ingénieurs des Ponts et chaussées français, promoteurs – et futurs dirigeants – des Congrès de la Route, s'étaient résolument prononcés pour une « route nouvelle » et s'efforceront de promouvoir l'autoroute dès qu'elle apparaîtra en Italie.

II-3 LA QUESTION DU BUDGET, ET L'ECHEC DE « L'OFFICE NATIONAL DES ROUTES » (1920-1926).

La reconstruction des voies endommagées par la guerre, 6 300 km de routes nationales dans 19 départements, 2 329 ouvrages d'art dont 666 de plus de 40 mètres, plus 542 ouvrages d'art ferroviaires, obérait le budget des routes⁹⁶. En 1930, elle n'était pas encore achevée dans l'Aisne⁹⁷.

Les services chargés des routes savaient pertinemment que le temps du « plus beau réseau du monde » était bien passé et que la mise en œuvre des nouvelles techniques de chaussées, sans parler même de la construction de nouvelles routes, allait demander une forte augmentation de leur budget et que celui-ci soit pérenne.

Dès son arrivée, en janvier 1920, le ministre des travaux publics, Yves Le Trocquer, propose, pour assurer un budget régulier, la création d'un « Office national des routes »⁹⁸.

Cet épisode, souvent considéré comme anecdotique, est pourtant fondamental. Le Trocquer sera le seul ministre des travaux publics de l'entre-deux-guerres à tenter d'obtenir un budget spécifique pour les routes. Surtout, il aura le temps de pousser sa proposition car il restera en poste 4 ans et demi, du 21 janvier 1920 au 14 juin 1924, longévité inconnue de ses successeurs⁹⁹, qui se succéderont selon un rythme infernal, au nombre de 26 en 15 ans entre 1924 et 1939...

Ingénieur des Ponts et chaussées, Le Trocquer¹⁰⁰ connaît bien les problèmes routiers pour

⁹⁵ Ces 4 citations sont tirées de Neiertz, *op. cit.*, pages 52-53 et 100-101, qui expose ladite *doxa* (dont il se désolidarise prudemment : « C'est du moins la thèse défendue par le sociologue Jean-Claude Thoenig [...] »).

À l'origine de cette thèse, on trouve donc l'école de Michel Crozier, et notamment J.-C. Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental. Vie et mort de la vicinalité*, Cujas, 125 pages, 1980. Les faits relatés comportent des erreurs et surtout l'omission d'éléments significatifs, mais leur interprétation est très dépendante de l'air du temps. On ne peut s'empêcher de rapprocher la date de publication, 1980, de l'érection de la « décentralisation » en mythe moral en 1981. Il nous manque une « histoire de la centralisation-décentralisation » prise sous l'angle le plus terre à terre, qui dresserait le cadre d'histoire longue nécessaire.

⁹⁶ Chiffres donnés par P. Reine, *op. cit.*, pages 304 et 319.

⁹⁷ Article de Fernand Dumas, *Annales des Ponts et chaussées*, 1930, tome 1, mémoire n° 8, pages 93 e. s.

⁹⁸ Voir *Revue générale des routes*, Le Gavrian, janvier 1926 et 4 articles de Bouisson en janvier, février, mars et mai 1926 (Bouisson est rédacteur principal au Service de la voirie routière).

Voir deux historiques des propositions sur l'*Office national des routes* dans les *Rapports* suivants : *Rapport sur le projet de loi de création d'un office des routes* par le député Charlot, séance du 20 décembre 1923, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1923, Annexe n° 6 852, pages 831 à 944.

Rapport sur le projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France, par le député Borrel, séance du 13 janvier 1931, *Documents parlementaires*, Chambre, 1931, Annexe n° 4 296, pages 3 e. s. (notamment page 6).

⁹⁹ Le second record est celui de Tardieu qui occupe le poste de juillet 1926 à novembre 1928. Voir *infra*.

¹⁰⁰ Yves Le Trocquer (1877-1938), polytechnicien, débute à Nantes et Saint-Nazaire, puis est nommé au

avoir été chef de cabinet–adjoint des ministres des travaux publics Puech, Dumont et Augagneur entre la fin 1910 et le début de 1912. Il est secondé par Albert Mahieu qu’il nomme Secrétaire général du ministère dès son arrivée.

Il sera constamment soutenu à la Chambre par un groupe de députés¹⁰¹, tous spécialistes d’économie et de finances, dont Étienne Charlot¹⁰², membre important de la commission des travaux publics et rapporteur du budget de la voirie auprès de celle-ci, Antoine Borrel¹⁰³, de Chappedelaine¹⁰⁴, Maurice Sibille¹⁰⁵, Étienne Clémentel¹⁰⁶, Alexandre Varenne¹⁰⁷, etc.

L’idée venait d’être formulée par le Conseil supérieur des travaux publics fin 1919 :

« Dès la fin de 1919, la section des routes du Conseil supérieur des travaux publics,

département de la Seine. Il s’oriente rapidement vers une carrière politique. De fin 1910 à début 1912, il est chef-adjoint du cabinet des ministres des travaux publics Louis Puech, Charles Dumont et Victor Augagneur. Il suit ce dernier aux ministères de la marine marchande en 1914 et de l’instruction publique en 1914-1915.

Il dirige l’Office national de la navigation en 1915 ainsi que le Service militaire des voies navigables jusqu’en 1918 où il fait un passage au cabinet de Jules Cels, sous-secrétaire d’État à la marine de guerre.

Élu député des Côtes-du-Nord en 1919, il est nommé au ministère des travaux publics et le reste sous sept gouvernements successifs. Redevenu simple député en 1924, il continuera vigoureusement à œuvrer pour la réforme des routes. Il est élu sénateur en 1929. Il a alors une grande activité dans l’industrie, comme fondateur de l’*Union douanière européenne* qui prône un « marché commun », et comme administrateur d’une trentaine de sociétés, dont De Dion-Bouton et les Hauts Fourneaux de la Chiers. Il est le 1^{er} président de l’Union routière, créée en 1935 par les industriels de l’automobile, leurs fournisseurs d’acier, de pneus et de carburants, et les syndicats de transporteurs. Il présidera le Comité rail-route en 1936, puis le *Conseil supérieur des transports* en 1937.

¹⁰¹ C’est encore un groupe informel : le « *Groupe de l’Automobile* » à la Chambre ne sera créé qu’en 1926.

¹⁰² Étienne Charlot (1865-1946) est ingénieur des Arts et métiers et entame une carrière à Dijon dans l’industrie métallurgique, puis dans celle de l’électricité, qu’il poursuivra après guerre. Il sera administrateur de plusieurs sociétés, dont la Société des Cycles et moteurs Terrot. Tout jeune, il a des activités syndicales (dès 1888), notamment dans la fédération syndicale des travailleurs socialistes de l’Est dont il sera secrétaire général. Il occupe des mandats locaux dès 1896 et appartient au Conseil général de Côte-d’Or de 1904 à 1919.

Il est élu député de Dijon en 1919 et réélu jusqu’en 1932. Il est membre de la commission des travaux publics de 1919 à 1932, et y rapporte nombre de projets sur la voirie, les chemins de fer, l’énergie, les communications. Il sera sous-secrétaire d’État en 1930 et 1931 dans des gouvernements éphémères.

¹⁰³ Antoine Borrel (1878-1961), issu d’une famille modeste, travaille très jeune dans les travaux publics. Typographe, il devient journaliste. Il est député de la Savoie de 1909 à 1931 puis sénateur de 1931 à 1944. Il a été sous-secrétaire d’État aux travaux publics auprès de Le Trocquer en 1920-1921. Il préside le Groupe du Tourisme à la Chambre. Il est l’auteur de nombreux rapports sur les routes. Il sera vice-président de la Commission des travaux publics du Sénat dans les années 1930. Il s’intéressait particulièrement aussi au Tourisme.

¹⁰⁴ Louis de Chappedelaine (1876-1939), avocat, est élu député des Côtes-du-Nord en 1910 et constamment réélu jusqu’à sa mort. Il est membre des commissions des travaux publics et de la législation fiscale dès 1910. À partir de 1919, c’est un des piliers de la commission des finances. Il sera plusieurs fois ministre, de la marine marchande ou de la marine militaire et des colonies de 1930 à 1939.

C’est un proche de Le Trocquer qui a été sa tête de liste à l’élection de 1924 dans les Côtes-du-Nord.

¹⁰⁵ Maurice Sibille (1847-1932), avocat, est député de la Loire-Inférieure de 1889 à 1932. C’est un spécialiste des travaux publics, longtemps membre de la Commission des travaux publics de la Chambre qu’il préside au début des années 1920.

¹⁰⁶ Voir la notice d’Étienne Clémentel (1864-1936) au *Chapitre 6, II-3*.

Clémentel a été le ministre du commerce et de l’industrie pendant presque toute la Grande Guerre (29 octobre 1915 au 20 janvier 1920). Il est un membre essentiel puis le président de la commission des finances du Sénat où il est entré en 1919. Il sera ministre des finances de juin 1924 à avril 1925.

¹⁰⁷ Alexandre Varenne (1870-1947), avocat, s’oriente vers le journalisme. Il est élu député socialiste du Puy-de-Dôme de 1906 à 1910 et de 1914 à 1936. Il s’intéresse aux questions fiscales dès 1906 et sera président de la commission fiscale lors du vote de l’impôt sur le revenu. Il siège à la commission des finances de 1919 à 1936, où il est rapporteur du budget des travaux publics entre 1919 et 1924. En 1924, il est vice-président de la Chambre. Il sera gouverneur général de l’Indochine de 1925 à 1928.

dans un avis longuement motivé, invitait le ministre des travaux publics à déposer un projet de loi ayant pour objet de “créer de nouvelles taxes sur les véhicules de toutes catégories, sur l’essence consommée par les automobiles ; de spécialiser le produit de ces taxes à l’exécution d’un programme déterminé de travaux sur les routes nationales et à la création au ministère des travaux publics d’un office doté de la personnalité civile et de l’autonomie financière”.¹⁰⁸ »

Le modèle est celui des *Road Board* américain et surtout anglais. Ce dernier, créé en 1909, dispose de ressources affectées et distribue des subventions selon des taux croissant en fonction de l’importance nationale des voies (50 % pour le réseau « *de première classe* »). Mais, tous les réseaux restent gérés par des collectivités locales¹⁰⁹.

Le projet est vraisemblablement rédigé vers février-mars 1920 et immédiatement soumis au Gouvernement¹¹⁰. Évidemment, Le Trocquer sait que la partie sera longue.

Les finances s’opposent au projet au motif de la préservation de « *l’unité budgétaire [...]* largement mise à mal pendant la guerre » et de l’impossibilité supposée du « *contrôle parlementaire* ». En se restreignant au domaine des travaux publics, le rapporteur du projet de loi, Étienne Charlot, fera état de l’existence de « *budgets annexes* » pour les chemins de fer, et pour les « *réseaux de communications, téléphone et télégraphe* ». Il oublie l’Office national de la navigation, créé en 1912, dont Le Trocquer a été le directeur de 1915 à 1918¹¹¹.

Le corporatisme des agents-voyers en fait des adversaires actifs du projet (qui ne les concerne pourtant pas directement). La *Société centrale des agents-voyers* écrit une lettre virulente au rapporteur, débutant ainsi :

« L’association voit surtout, dans la création de l’office des routes, l’aboutissement des longs efforts faits par l’administration des ponts et chaussées pour absorber les services vicinaux.¹¹² »

Les agents voyers et leurs alliés des Conseils généraux hurlent aussi à la « *centralisation* », comme ils l’avaient fait à propos du projet d’incorporation des « *routes à grand trafic* » sur lequel Étienne Charlot avait eu aussi la charge de rapporter en 1922 (voir plus loin).

Le lobbying des partisans de l’Office des routes se développe sur tous les plans¹¹³.

Dès mai 1920, des articles de journalistes automobiles décrivent le projet de loi en détail.

Le Touring-Club lance, début 1920, une pétition qui recueille 50 000 signatures d’usagers, et l’avis favorable de 60 Conseils généraux et de la quasi-totalité des Chambres de commerce.

¹⁰⁸ *Rapport sur le projet de loi de création d’un office des routes* par le député Charlot au nom de la commission des travaux publics, séance du 20 décembre 1923, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1923, Annexe n°6 852, pages 831 à 944. Citation page 832.

¹⁰⁹ *Ibidem*, page 833.

¹¹⁰ La première mention est un simple écho dans la *Revue du Touring-Club* en février 1920 (page 26).

Un article détaillé de André Boissel dans *La Vie automobile* du 25 mai 1920 (page 209) indique que :

« L’Office National des Routes, dont le projet de constitution a été soumis au Ministre des Finances et fera l’objet d’une discussion au Conseil des Ministres, aura son autonomie financière [etc. ...] ».

¹¹¹ Voir le détail des exceptions existantes au prétendu sacro-saint principe de l’unité budgétaire complaisamment exposé par Charlot dans son *Rapport sur la création d’un office des routes*, *op. cit.*, page 833-834.

¹¹² *Ibidem*, page 832.

¹¹³ *Ibidem*, page 832.

L'Automobile-Club, l'Union vélocipédique, les syndicats d'initiative, les chambres syndicales des industries de l'automobile et du cycle lui apportent leur appui.

Alexandre Varenne, rapporteur du budget pour la voirie routière pour 1921, fait état dans son *Rapport*, en fin 1920, d'un « *avis favorable de la commission de finances au principe* [de l'Office des routes] » et à une réforme en profondeur du financement de la voirie.

Puis, des fonctionnaires – évidemment autorisés – présentent le projet, comme Le Gavrian qui entame une série d'articles sur la « *Renaissance des routes* » en janvier 1921¹¹⁴.

Deux propositions de loi à la Chambre du 7 décembre 1920 et 6 juillet 1921 portent expressément sur la création de l'Office national des routes¹¹⁵. Renvoyées à la Commission des travaux publics et des moyens de communication, elles ne seront pas examinées.

Début 1922, le *Groupe sénatorial du Tourisme* adopte un *Rapport* du sénateur Machet qui se réclame implicitement du projet d'Office national des routes en déplorant le refus récent de crédits pour la route¹¹⁶.

Les constructeurs automobiles argumentent l'intérêt d'une accélération de la modernisation des chaussées par :

« *une réduction de l'usure des pneus et même une économie de l'essence : M. Michelin a prouvé cette dernière au cours d'expériences faites sur la route de Saint-Germain à Mantes, "dite de 40 sous", et qui ont fait ressortir qu'une route en bon état diminuait la consommation d'essence dans une proportion de 20 %.*¹¹⁷ »

Le projet de loi est enfin déposé le 21 juin 1923¹¹⁸ ; il est renvoyé à la commission des travaux publics et des moyens de communications.

Le projet propose la mise en place d'un *Office national des routes* :

- il serait créé sous la forme d'un organisme pourvu de la personnalité civile et de l'autonomie financière, administré par un comité nommé par le ministre des travaux publics ;
- il donnerait son avis sur le classement « *des routes nationales et des routes à grand trafic* » et sur les programmes de création, travaux, entretien, etc. ;
- il pourvoirait aux dépenses à l'exception de la construction des grands ouvrages d'art ;
- il disposerait de quatre types de ressources : une subvention du budget de l'État fixée pour 5 ans, le produit d'une part de divers impôts, des subventions industrielles, des fonds de concours des départements, communes, établissements publics, etc.

¹¹⁴ *La Vie automobile*, numéros 7, 8, 9 et 10. Le détail de la proposition de l'Office des routes se trouve dans l'article du numéro 8 de février 1921.

¹¹⁵ MM. de Rothschild et Sempé, séance du 7 décembre 1920, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1920, Annexe n° 1762, S. E. pages 402 e. s. Et M. Borrel et autres députés, séance du 22 avril 1921, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1920, Annexe n° 2 544, S. O. pages 1 475. e. s.

¹¹⁶ *Revue du Touring-Club*, février 1922, page 134.

¹¹⁷ *La Vie automobile* du 25 mai 1920 ; article de Boissel, page 209.

¹¹⁸ *Projet de loi ayant pour objet l'amélioration du réseau de routes nationales et la création d'un office des routes* déposé à la séance du 21 juin 1923, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1923, Annexe n° 6 169, pages 1 284-1 287.

Les impôts affectés seraient diversifiés ainsi :

- 40 % de l'impôt indirect¹¹⁹ sur les véhicules automobiles (8 % allant à un fonds commun en faveur des collectivités, et 52 % au Trésor),
- un droit sur les véhicules de location et les véhicules étrangers,
- une supplément à la taxe sur les vélocipèdes à moteur,
- des taxes sur les pneus, les bandages élastiques et les remorques,
- un impôt nouveau sur les voitures à traction animale qui ne sont pas déjà soumises à la taxe sur les voitures particulières ou publiques.

Un point fondamental était que Le Trocquer proposait un barème de l'impôt sur les véhicules plus élevé que celui qui avait cours en 1923, afin de dégager de nouvelles ressources¹²⁰. En pratique, le barème prévu était inchangé pour ceux qui payaient la taxe pleine, mais la demi-taxe était supprimée. Les autres impôts, notamment sur l'essence, qui représentaient près de 70 % du total des impositions sur l'automobile n'étaient pas touchés. Les associations estimeront ce supplément à 150 millions de francs par an. Mais, Le Trocquer pensait que :

« Appelés à tirer directement profit de l'amélioration rapide des conditions de roulage qui résultera de l'utilisation de ces ressources, les contribuables accepteront certainement sans trop de peine le paiement des taxes supplémentaires qui leur seront demandées. »¹²¹

Étienne Charlot rédige en quelques mois un remarquable et très fouillé *Rapport au nom de la commission des travaux publics* qui fait l'historique de la question, expose les arguments pour et contre, précise l'impact du projet sur les impôts payés par les automobilistes, et conclut très favorablement¹²². Le *Rapport* est approuvé par la commission et présenté à la Chambre le 20 décembre 1923.

Le projet de loi a aussi l'appui d'Alexandre Varenne, le rapporteur du budget de la voirie à la commission des finances¹²³.

Hélas, le ministre va être bien déçu...

En effet, la totalité des associations, si enthousiastes envers l'Office des routes en 1920, écrivent en 1923 au député Charlot pour refuser l'augmentation des taxes et demander que l'Office soit alimenté par une part des taxes existantes¹²⁴. Leur argumentation est appuyée sur les chiffres suivants :

¹¹⁹ L'impôt principal proposé pour les automobiles est assis uniquement sur les chevaux vapeur, sans demi-taxe ni différenciation par type de communes. C'est d'ailleurs cette formule qui va être votée pour le budget 1924.

¹²⁰ Comparaison détaillée dans le *Rapport sur le projet de loi de création d'un office des routes* du député Charlot, *op. cit.*, pages 836-837. En fait, il apparaissait que le système de la demi-taxe profitait à 80 % des automobiles.

¹²¹ *Projet de loi* déposé à la séance du 21 juin 1923, page 1 285.

¹²² *Rapport sur le projet de loi de création d'un office des routes* par le député Charlot au nom de la commission des travaux publics, séance du 20 décembre 1923, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1920, Annexe n°6 852, pages 831 à 944.

¹²³ *Avis présenté par M. Varenne au nom de la Commission des finances*, séance du 9 juin 1922, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1922, Annexe n° 4 429, S. O. page 985 e. s.

¹²⁴ *Rapport Charlot*, *op. cit.*, page 835-836 : reproductions très complètes des lettres du Touring-Club, de l'Automobile-Club de France, de l'Automobile-Club de l'Ouest, de de Dion pour la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles et d'un « comité de défense [constitué] d'associations de tourisme, de constructeurs d'automobiles et accessoires, d'entreprises de transport, etc. » présidé par de Vogüé, président de l'A. C. F.

« *L'automobilisme a rapporté à l'État : en 1920, 245 millions, en 1921, 420 millions, en 1922, 526 millions, en 1923, sur la base des 5 premiers mois, 621 millions.*

*Or, pour la même période, l'État a consacré aux routes : en 1920, 168 millions, en 1921, 190 millions, en 1922, 193 millions.*¹²⁵ »

Charlot cite aussi une brochure de Michelin « écrite dans le style habituel de “Bibendum” » dont, dit-il, « nous ne reproduirons pas les termes un peu outranciers », et dans laquelle « le projet de loi sur l'office des routes est violemment attaqué ».

Or, l'augmentation des impôts était une pièce indispensable du dispositif¹²⁶. Cette opposition imprévue, jointe aux problèmes budgétaires, fait que le début de 1924 se passe sans que le projet de loi, pourtant inscrit à l'ordre du jour, soit effectivement examiné :

« *La crise financière n'en a pas permis l'examen ; une partie des ressources spécialisées formant la dotation de cet office ayant été absorbées pour l'équilibre du budget.* ¹²⁷ »

Puis viennent les élections législatives de mai 1924 ; dès juin, Le Trocquer est remplacé au ministère des travaux publics par Victor Peytral.

La suite est un peu confuse.

Charlot, Le Trocquer, Sibille et Antoine Borrel reviennent à la charge dès le 29 juillet 1924, avec une *proposition de loi* de création d'un Office des routes¹²⁸. Renvoyée en commission, elle ne fera jamais l'objet d'un rapport.

Ils sont néanmoins entendus par le nouveau ministre des finances Étienne Clémentel et le nouveau ministre des travaux publics, Victor Peytral (14/06/1924 à 16/04/1925), qui déposent ensemble, le 13 janvier 1925, un nouveau *projet de loi* sur l'Office des routes¹²⁹ « *presque semblable au précédent*¹³⁰ ». Mais, comme le constataient Charlot et Le Trocquer en 1929 :

« *La continuation de la crise financière, l'hostilité d'un nouveau ministre des finances, en fit abandonner l'étude. La loi du 3 août 1925, qui créait 11 milliards d'impôts nouveaux, lui donna le coup de grâce en absorbant toutes les forces contributives du pays.*¹³¹ »

Mahieu, élu sénateur en 1924, tentera bien de relancer l'*Office des routes* par la création de la *Revue générale des routes et de la circulation routière*¹³² en janvier 1926, mais en vain.

Le Trocquer crée en début 1926 le *Groupe Automobile* à la Chambre des députés, qu'il

¹²⁵ *Ibidem*, page 835.

¹²⁶ La suppression de la demi-taxe est quand même votée au titre de la *loi de finances* pour 1924, avec un barème réduit, mais l'impôt fait de nouveaux bonds (123 millions en 1922, 148 en 1923 et 206 en 1924, 313 en 1925).

¹²⁷ In *Proposition de loi sur le “réseau de routes national”*, Charlot, Le Trocquer et autres, séance du 7 février 1929, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1929, Annexe n°1 235, citation page 181.

¹²⁸ *Proposition de loi ayant pour objet l'amélioration du réseau de routes nationales et la création d'un office des routes*, présentée par M. Charlot et autres députés, séance du 29 juillet 1924, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1924, Annexe n°337, pages 1 236 e. s.

¹²⁹ *Proposition de résolution ayant pour objet d'inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi tendant à la réorganisation de notre réseau routier et à la création d'un office des routes*, séance du 13 janvier 1925, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1925, Annexe n° 1 044, S. O. pages 12 e. s. Il est renvoyé à la commission des travaux publics et à la commission des finances (pour avis).

¹³⁰ Selon la *Proposition de loi sur le “réseau de routes national”* de Charlot du 7/02/1929, citation page 181.

¹³¹ In *Proposition de loi sur le “réseau de routes national”*, Charlot, Le Trocquer et autres, séance du 7 février 1929, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1929, Annexe n°1 2350, citation page 181.

¹³² La *Revue* est éditée par un groupe d'industriels des travaux publics routiers. Voir *chapitre 8, III-3*.

préside avec comme vice-présidents Antoine Borrel, P. E. Flandin, Henri Paté et André Hesse¹³³.

Enfin, peu après l'ouverture de la nouvelle législature en 1928, le député Perreau-Pradier dépose la dernière *proposition de résolution*¹³⁴ invitant le gouvernement à présenter un projet de loi sur un *Office des routes*, qui ne fera jamais, elle non plus, l'objet d'un rapport.

C'en est fini pour 25 ans du projet d'affectation de ressources budgétaires. Il n'aboutira enfin qu'après la Seconde guerre mondiale avec la création – en trompe-l'œil – du *Fond spécial d'investissement routier* le 30 décembre 1951. Celui-ci disparaîtra d'ailleurs en 1980, et la France reviendra à un système d'imposition des automobiles sans aucune affectation aux routes sur lequel – et les effets duquel – nous reviendrons dans la *Troisième Partie*.

L'épisode laissa une forte amertume aux automobilistes qui subissaient des augmentations d'impôt continues, et assombrit certainement leur vision de la politique routière. L'impossibilité d'obtenir un budget suffisant allait obérer la modernisation des réseaux existants et ralentir les projets d'autoroutes.

II-4 À LA RECHERCHE D'UNE EXTENSION DU RESEAU NATIONAL (1910-1930).

Le réseau national, on l'a vu au début de cette *Deuxième Partie*, était presque identique à celui que Napoléon III avait trouvé en 1848. Avec 38 000 km en 1903, il supportait seulement 27 % de la circulation attelée totale. Il ne pouvait évidemment satisfaire seul aux nouveaux besoins de la circulation automobile. On a vu aussi que les deux autres réseaux importants, routes départementales et chemins vicinaux de grande communication, avec 56 % du trafic, dépendaient des départements.

En fait, vers 1910, les responsables des routes de tous les pays étaient unanimes pour demander le réexamen du rôle de l'ensemble des réseaux. Au 3^{ème} *Congrès International de la Route* à Londres en 1913, le « *Rapporteur général* » sur la 8^{ème} Question « *Autorités chargées de la construction et de l'entretien des routes. Fonctions dévolues au Pouvoir central et aux Autorités locales* » l'exprime ainsi :

« [J'ai] constaté que tous les rapports témoignaient d'une tendance universelle dans trois directions [...] :

1° *L'accroissement de la centralisation et le renforcement du contrôle de l'État ;*

2° *L'établissement de grandes circonscriptions de voirie et la suppression des petites autorités ;*

3° *L'élévation des salaires [pour avoir] un personnel d'Ingénieurs et d'Administrateurs compétents. »*

Pour revenir en France, le 16 juin 1910, une *proposition de résolution* du député Pascal Ceccaldi¹³⁵ et de 39 autres députés, est examinée en urgence et sans rapport préalable¹³⁶ :

¹³³ *Omnia* l'annonce en mars 1926, page 710.

¹³⁴ *Projet de loi tendant à la réorganisation du réseau routier et à la création d'un office des routes*, séance du 3 décembre 1928, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1928, Annexe n° 852, pages 212 e. s.

¹³⁵ Pascal Ceccaldi (1876-1918), diplômé en droit, débute en 1900 comme journaliste au *Radical* du député Henry Maret, puis est sous-préfet de 1903 à 1905. Il est élu député de Vervins dans l'Aisne en 1906 et réélu en 1910 et 1914, comme radical. Extrêmement actif, il s'intéresse notamment aux affaires budgétaires, aux colonies

« *La Chambre des députés invite le Ministre des Travaux Publics, des Postes et des Télégraphes à mettre à l'étude la révision du réseau des routes nationales, en vue d'en retrancher celles qui ont définitivement perdu le caractère d'intérêt général et d'y incorporer les routes départementales, chemins de grande, moyenne ou petite communication, ainsi que les voies urbaines qui, par la naturelle importance permanente de leur fréquentation, ont acquis ce caractère d'intérêt général.*

Les résultats de cette étude seront soumis aux Conseils généraux avant de faire l'objet d'un projet de loi. »

Il n'y eut en fait aucun débat, ce qui manifestait une certaine unanimité. La résolution de Ceccaldi est adoptée sans discussion après une réponse du ministre des travaux publics Alexandre Millerand qui n'y voit aucune objection « *s'agissant d'une étude* », mais émet « *les plus sérieuses réserves sur les conséquences financières de cette étude* ».

Aussi, par une *Circulaire* du 9 août 1910, le ministre demanda-t-il des propositions aux ingénieurs en chef des départements. Le critère de classement qu'il propose est très vague :

« *Il m'a paru qu'il convenait [...] de faire procéder à un travail préparatoire qui consistera à rechercher [...] les routes départementales et les chemins de grande communication qui, en raison du rôle que ces voies peuvent jouer au point de vue de la Circulation générale, devraient logiquement être classées dans le réseau des routes nationales.*¹³⁷ »

L'exercice était si nouveau, si inhabituel et si peu explicite, que l'ingénieur en chef du Loiret, en transmettant la *Circulaire* à ses ingénieurs ordinaires leur écrit :

« *Je vous engage à vous reporter au Journal officiel du 17 juin 1910 [reproduisant le compte rendu du débat du 16 juin] où vous trouverez des indications complémentaires sur le sens et le but de la résolution adoptée par la Chambre des députés. [suivent quelques développements oiseux avant la conclusion] J'insiste très vivement sur la nécessité de faire ressortir en détail les faits et constatations sur lesquels vous baserez vos propositions de classement en Routes Nationales.*¹³⁸ »

Il ne sortit rien de cette première demande de propositions, si ce n'est, sans doute, un tollé de la plupart des Conseils généraux qu'on entrevoit dans le fait qu'il fallut changer le mot - tout en s'efforçant de ne pas changer la chose -, et procéder avec plus de discrétion.

Aussi, dans une *Circulaire* du 11 juin 1913 aux Ingénieurs en chef des départements, le ministre leur demande-t-il de nouvelles propositions pour des « *routes de tourisme* » complémentaires aux routes nationales, en s'inspirant de leurs propositions de 1910, tout en leur recommandant le maximum de discrétion :

« *Le Parlement a manifesté à deux reprises, par l'inscription au budget des exercices 1912 et 1913 d'un crédit applicable aux "études relatives à la création de routes de tourisme", sa volonté de voir organiser sous ce nom une nouvelle catégorie*

et aux travaux publics. La grippe espagnole interrompt à 42 ans sa très prometteuse carrière. Il était un « *fidèle compagnon* » de Joseph Caillaux selon Jolly.

¹³⁶ *Annales de la Chambre des députés*, 10 juin 1910, pages 210-212. La présence du quorum de 40 députés signataires permet de déclarer l'urgence et de déposer une proposition en séance. C'est nous qui soulignons.

La liste des co-signataires de Ceccaldi, hétéroclite et dans laquelle on relève peu de ténors – même futurs –, témoigne d'un sentiment diffus en faveur d'un réexamen du réseau national.

¹³⁷ ADL 206 W 46383. La *Circulaire* n'est pas dans le recueil Potiquet. Les mots « *Circulation générale* » sont en gros caractères et soulignés.

¹³⁸ ADL 206 W 46383. La transmission date du 16 août 1910 ; les réponses sont demandées pour le 15 octobre.

La présentation de la résolution par Ceccaldi ne donnait aucune précision sur les critères à adopter sauf cette formule vague de « *l'intérêt général* ».

de voies soumises à un régime spécial pour assurer l'unité de vue indispensable à l'aménagement rationnel et l'entretien méthodique des chaussées de toutes catégories empruntées par les courants de circulation touristique intense, dont le développement constitue un facteur important de la prospérité nationale. [...]

Mon Administration n'entend admettre dans cette nouvelle catégorie que les chemins empruntés par les grands courants de tourisme et recevant une circulation de transit qui occasionne aux Départements et aux Communes de lourdes charges d'entretien de chaussées sans leur donner la compensation de bénéfices directs et immédiats.

Envisagées à ce point de vue vos propositions pourront se confondre avec tout ou partie de celles relatives à la révision du réseau des routes nationales que vous avez formulées en réponse à la circulaire ministérielle du 9 août 1910. Toutes les fois que l'intérêt touristique sera en jeu, vous ne devrez pas hésiter à les comprendre à nouveau dans les propositions qui vous sont demandées aujourd'hui.

Il doit être, en outre, entendu que les renseignements qui vous sont demandés resteront des documents d'ordre intérieur, n'engageant en quoi que ce soit pour l'avenir la question de l'opportunité du classement de telle ou telle route, chaque affaire d'espèce devant faire ultérieurement l'objet d'une instruction réglementaire après accord avec les Départements et Communes intéressés.¹³⁹ »

Le malheureux ingénieur ordinaire des Ponts et chaussées de Pithiviers fait part de sa perplexité à son patron à Orléans en ces termes¹⁴⁰ :

« En ce qui concerne l'arrondissement de Pithiviers dont nous sommes chargés, nous ferons connaître, tout d'abord, que la région Beauce qui le constitue est absolument plate et dénudée, et qu'elle n'offre aucun attrait aux touristes. Dans ces conditions, il ne pourrait exister dans cet arrondissement de route de tourisme qu'à titre de voie reliant des localités très importantes. [Après avoir considéré toutes les voies les plus importantes de son arrondissement, il conclut :]

En résumé, nous ne voyons, en ce qui concerne l'arrondissement de Pithiviers, aucune voie à classer comme "routes de tourisme". »

Rien ne sortit de cette enquête, que cela ait été le malentendu entretenu par la *Circulaire*, ou que ç'ait été la guerre qui arriva un an après.

En 1919, le nom du réseau de « routes de tourisme » complémentaires aux routes nationales à définir change pour devenir les « routes à grand trafic » annoncées à propos de la réfection de la signalisation :

« [...] l'expérience a montré qu'un certain nombre d'itinéraires comportant des tronçons de voies publiques diverses (routes nationales, routes départementales, chemins vicinaux) doivent être considérés comme appelés à recevoir un considérable mouvement touristique et industriel.

Un projet de loi soumis au parlement définit le régime de ces itinéraires qui, sous le nom de "routes à grand trafic" ou "à trafic exceptionnel", devront être aménagés spécialement et percevront une dotation sous le contrôle de l'État.¹⁴¹ »

¹³⁹ *Circulaire du ministre aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Projet de création de routes de tourisme. Études préliminaires. 11 juin 1913. PTQ 1913, pages 187-188. Aussi, ADIL 206 W 46383. C'est nous qui soulignons.*

¹⁴⁰ ADL 206 W 46383. *Rapport de l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Pithiviers* du 2 juillet 1913.

¹⁴¹ 9 août 1919. *Circulaire du sous-secrétaire d'État des travaux publics et des transports aux préfets. Routes à grand trafic. Signalisation. PTQ 1919, pages 359-365. La circulaire fait référence au Code de la route en*

Les « *aménagements spéciaux* » énumérés par la *Circulaire* ne se limitent pas à la signalisation, mais englobent « *l'assiette des chaussées et leur revêtement* ».

En 1920, toujours à propos de signalisation, une *Circulaire* demande des propositions :

« [...] j'ai été amené à constater que, dans un certain nombre de villes, les itinéraires qu'il convient d'indiquer à la grande circulation routière ne suivent pas le tracé des routes nationales. Il y a là une anomalie qu'il serait rationnel de faire disparaître, en déclassant les anciennes routes, et en classant, à leur place, dans la voirie nationale, les itinéraires les plus directs et les plus commodes.

*Je vous prie [...] de m'adresser toute proposition utile à cet effet.*¹⁴² »

Le *Code de la route* de 1921, article 10, expose que la priorité est accordée « *aux routes nationales et aux routes et chemins qui leur seraient officiellement assimilés au point de vue de la circulation* ».

Le projet de création des « *routes à grand trafic* », longues d'environ 7 500 km, était prêt en janvier 1921¹⁴³. Il est déposé le 22 avril 1921¹⁴⁴.

Il fait l'objet d'une instruction extrêmement active, avec une *proposition de loi* concurrente¹⁴⁵, et pas moins de cinq *Rapports*, dont trois d'Étienne Charlot¹⁴⁶.

Il est voté par la Chambre le 4 décembre 1922¹⁴⁷.

Transmis au Sénat, le 14 décembre, il n'en sortira jamais, malgré la rédaction d'un *Rapport* le 22 juin 1923¹⁴⁸. Faute de débats, on ne peut que supposer que l'opposition des Conseils généraux et des communes – dont le Sénat était l'émanation – avait triomphé.

En 1925, les « *routes et chemins officiellement assimilés aux routes nationales* » disparaîtront de l'article 10 du *Code de la route*¹⁴⁹, sans aucun commentaire...

On abandonne alors le faux-semblant des routes « *touristiques* », « *à grand trafic* » ou « *officiellement assimilées aux routes nationales* » pour revenir à la proposition du député Ceccaldi et de ses 39 collègues du 16 juin 1910 : réviser le réseau national. Il avait seulement fallu quinze ans pour en revenir au même point.

Après l'échec du projet de création d'un Office des routes, les partisans de l'amélioration des routes abandonnent l'Office des routes pour l'autre voie possible, l'extension du réseau national.

préparation. Citation page 359.

¹⁴² 23 septembre 1920. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Modification d'itinéraire sur les routes nationales*. PTQ 1920, page 527.

¹⁴³ *Omnia*, février 1921, page 672. Le Gavrian, indique que « *il n'attend, pour être déposé sur le bureau des Chambres, que l'agrément du grand argentier de France.* »

¹⁴⁴ *Projet de loi portant création de routes à grand trafic ou à trafic exceptionnel*, séance du 6 juillet 1921, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1921, Annexe n° 2 998, S. O. pages 2 243 e. s.

¹⁴⁵ *Proposition de loi* du député Sibille, *Documents parlementaires*, Chambre, 1922, Annexe n° 3 468.

¹⁴⁶ *Documents parlementaires*, Chambre des députés, *Rapport* de Charlot pour la Commission des travaux publics, 23 février 1922, Annexe n° 3 947. *Avis* de Cornudet pour la commission de l'administration générale, 28 mars 1922, Annexe n° 4 165. *Avis* de Varenne pour la commission des finances, 28 mars 1922, Annexe n° 4 165. Deux *Rapports supplémentaires* de Charlot, 4 juillet 1922, Annexe n° 4 667, et 27 octobre 1922, Annexe n° 4 975.

¹⁴⁷ *Débats parlementaires*, Chambre des députés, 1922, S. E., tome 2, pages 1 120 e. s.

¹⁴⁸ *Documents parlementaires*, Sénat, *Rapport* du sénateur Cazelles, 22 juin 1923.

¹⁴⁹ 12 septembre 1925. *Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922*. PTQ 1925, pages 461-463. Pourtant le projet de loi de 1921, voté par la Chambre en 1922, est toujours à l'étude au Sénat (voir ci-après).

Dès 1925, le reclassement des routes et chemins fait l'objet d'une *proposition de loi*¹⁵⁰ de Louis de Chappedelaine, Le Trocquer, Charlot et 13 autres députés. De Chappedelaine, membre éminent de la commission des finances (il sera *rapporteur général du budget* à partir de 1926), indiquait ainsi, en quelque sorte, que le reclassement était une voie plus acceptable pour les finances que celle de l'Office des routes.

Charlot, Le Trocquer, Antoine Borrel, Sibille et 2 autres députés présentent une nouvelle *proposition de loi* le 26 juin de 1926¹⁵¹. Elle restera sans suite jusqu'à la fin de la législature en avril 1928. Ils y déclarent formellement leur abandon de l'Office des routes :

« *Pas d'office des routes autonome. Pas de caisse spéciale.* »

La Chambre adopte, le 22 février 1928, une *proposition de résolution* d'Albert Meunier demandant au Gouvernement d'étudier la suppression de la prestation et le reclassement général des routes départementales et chemins vicinaux pour le budget de 1930¹⁵².

Enfin, une nouvelle proposition de loi est déposée le 7 février 1929 par Charlot, Le Trocquer et 209 autres députés¹⁵³. Ce sera la bonne...

On peut lier cette avancée à la présence d'André Tardieu¹⁵⁴ au ministère des travaux publics, puis à celui de l'intérieur et enfin à la présidence du Conseil (et ministère de l'intérieur) entre juillet 1926 et décembre 1930¹⁵⁵. Cette séquence stratégique lui mettait en mains les moyens de faire enfin aboutir cette réforme à cheval sur les domaines des travaux

¹⁵⁰ *Proposition de loi tendant au reclassement des routes et chemins*, présentée par M. de Chappedelaine et autres députés, séance du 19 février 1925, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1925, Annexe n°1 291, pages 280 e. s.

¹⁵¹ *Proposition de loi ayant pour objet l'amélioration du réseau de routes nationales et de sections de routes départementales pouvant y être assimilées*, présentée par M. Charlot et autres députés, séance du 29 juin 1926, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1926, S. O. Annexe n°3 073, pages 909 e. s.

¹⁵² *Documents parlementaires*, Chambre des députés, *proposition* de Meunier, 16 novembre 1927, Annexe n° 5 047, *Rapport* de Cluzel, 20 janvier 1928, Annexe n° 5 367. *Débats*, 22 février 1928, page 680.

¹⁵³ *Proposition de loi tendant à fixer le statut administratif et financier du "réseau de routes national"*, présentée par MM. Charlot, Le Trocquer et autres députés, séance du 7 février 1929, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1929, Annexe n°1 235, pages 181 e. s.

La proposition porte sur le classement de 50 000 km de voies.

¹⁵⁴ André Tardieu (1876-1945), issu d'une famille de grande bourgeoisie parisienne, est un surdoué (4 prix au Concours général de 1895). Il réussit aux deux concours de Normale Sup et des Affaires étrangères où il entre en 1898 ; il passe au cabinet Waldeck-Rousseau avant de devenir inspecteur général adjoint des services administratifs au ministère de l'intérieur en 1904. Il mène parallèlement une carrière de journaliste, spécialiste des problèmes internationaux, et d'enseignant. Il est élu député à Versailles en 1914. Après un passage à l'État major, il sert comme lieutenant, est réformé en 1915 et revient à la Chambre comme rapporteur de la commission des armées. Il est nommé, en avril 1917, Haut-Commissaire français aux États-Unis (où il a déjà été dès 1908). Il y rencontre une vision de l'automobilisme différente de celle de l'Europe. Très lié à Clemenceau, il est l'un des quatre plénipotentiaires français du traité de Versailles.

Il est député de 1914 à 1924 et de 1928 à 1936 et de nombreuses fois ministre de 1919 à 1934. Il proposera en vain une réforme profonde de l'État en condamnant les pratiques du parlementarisme de l'époque. Malade et déçu, il abandonne la vie parlementaire en fin 1934.

¹⁵⁵ Tardieu est ministre des travaux publics du 29/7/1926 au 6/11/1928, puis de l'intérieur jusqu'au 22/10/1929, et enfin président du Conseil et ministre de l'intérieur du 3/11/1929 au 4/12/1930. Il lance en fin 1929 un « *plan d'équipement national et de prospérité* » que la crise allait obérer.

Les biographies de Tardieu s'intéressent peu à son action au ministère des travaux publics. Voir *L'œuvre de M. André Tardieu aux ministères des Travaux publics et de la Marine marchande*, bilan de 95 pages établi par le ministère, 2 février 1928, AN 324AP 67 ; aussi, Pierre Forgeot, *Débats de la Chambre des députés*, 15 décembre 1928 ; aussi Yvan Martin in collectif Aubert (sources signalées par F. Monnet, *Refaire la République, André Tardieu (1876-1945)*, Fayard, 1993, page 561, note 52).

publics de l'État et de la gestion départementale et communale.

La loi de finances du 16 avril 1930¹⁵⁶ prévoit « le classement de 40 000 km de routes et chemins appartenant à la voirie départementale et communale », à définir en trois années. Les préfets doivent recueillir « l'avis des Conseils généraux pour les routes départementales et chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun ou l'avis des conseils municipaux, s'il s'agit de chemins vicinaux ordinaires. » Une commission d'enquête examine leurs observations et dresse la liste définitive et l'ordre de classement. En cas d'avis défavorable du conseil général ou municipal et de la commission, le classement est prononcé par un simple décret. Dans le cas contraire, le classement peut quand même être prononcé par décret en Conseil d'État.

Les attributions des conseils généraux en ce qui concerne les voiries non reclassées restent inchangées.

Les communes récupèrent les prélèvements des départements sur la prestation en nature et les centimes additionnels relatifs aux chemins vicinaux classés, qu'elles affecteront à leurs propres réseaux. Toutefois, le conseil général peut s'en réserver une partie pour créer un fond commun assurant une péréquation en faveur des communes dont les charges sont « particulièrement lourdes ».

Le nouveau réseau national de 80 000 km a pu être critiqué *a posteriori*, comme le fait George Reverdy¹⁵⁷ :

« Ce doublement du réseau routier national [...] avait couvert la France d'une toile d'araignée de routes, parfaitement homogène et uniformément répartie, satisfaisante pour l'esprit et pour l'aménagement du territoire, mais qui ne prenait en compte aucune hiérarchisation des besoins, ni donc des itinéraires. [...]

Les nouvelles routes [...] eurent parfois des appellations pittoresques, comme celle de la route 751 "de Cosne à la pointe de Saint-Gildas par la rive gauche de la Loire" qui ne correspondait évidemment à aucune liaison réelle.

Surtout, les difficultés budgétaires ne permirent en rien d'attribuer à ce nouveau réseau les crédits dont il aurait eu besoin pour s'équiper. [...]

Plus réaliste que le classement du nouveau réseau fut l'établissement d'un premier programme d'élargissement à 9 mètres des routes nationales les plus fréquentées. »

Mais, c'est négliger certaines réalités et des effets indirects majeurs de cette réforme :

- le fait que la grande majorité du trafic est locale et que la notion de « grande liaison » n'est qu'un aspect statistiquement mineur du trafic ;
- que l'amélioration de ces « nouvelles routes nationales » allait servir de modèle technique et administratif aux autres réseaux ;
- que la comparaison avec ce modèle ferait sentir tout l'archaïsme de la vicinalité ;
- ce qui allait entraîner – par le simple effet de l'exemple – la création du nouveau réseau des « routes départementales » du 28 octobre 1938, regroupant 253 000 km d'anciennes routes départementales et de chemins vicinaux.

Ce « réseau national » de 80 000 km allait quand même durer près de 50 ans.

¹⁵⁶ Loi de finances du 16 avril 1930, articles 146-147. PTQ 1930, pages 182-184.

Voir les séances budgétaires des dimanche 8 (2^{ème} séance) et lundi 9 (1^{ère} séance) décembre 1929, in *Annales de la Chambre des députés*, S. E. 1929 pages 1 115-1 127, qui se finit sur un « vote réservé ». La discussion et le vote finals ont lieu lors de la séance du 7 mars 1930, *Annales de la Chambre S. O.* 1930, pages 805-810.

¹⁵⁷ Georges Reverdy, *Histoire des routes de France*, op. cit., pages 98-99.

LE PROJET DE « STATUT DU RESEAU ROUTIER » DE 1930.

Le gouvernement Tardieu essaya de pousser plus loin la réforme en déposant un *projet de loi*¹⁵⁸ le 12 février 1930, définissant un « *statut du réseau routier de France* ». Ce texte de 61 articles, très détaillé, réformant les statuts de tous les réseaux, national, départementaux, vicinaux et communaux, proposait une charte nouvelle pour les routes françaises.

Malgré un *Rapport* extrêmement argumenté et favorable d'Antoine Borrel au nom de la commission des travaux publics¹⁵⁹, ce projet de loi ne fut pas examiné.

Nous ne détaillerons pas ce projet qui, « *en abrogeant les lois du 21 mai 1836, 20 août 1881, 30 mai 1851, 31 mai 1903, 21 juillet 1870 et 17 juillet 1908, [...] déblaie un terrain passablement encombré*¹⁶⁰ ». Il traitait même des pénalités sur les infractions au *Code de la route*, proposait l'instauration d'un *Conseil supérieur de la route*, etc. Il proposait notamment une réforme profonde de la vicinalité. Ce projet était donc de nature à faire progresser rapidement l'amélioration des réseaux.

Une opposition virulente des associations automobiles se développe contre les dispositions établissant de nouvelles pénalités pour les contraventions au *Code de la route*, notamment l'article 52 qui prévoit « *5 jours de prison en cas de récidive* ». *Omnia* fait état des « *protestation du Touring-Club de France, des grands clubs automobiles, des journaux spéciaux ou non*¹⁶¹ ». Il est probable que ces protestations, qui venaient conforter les tenants de la vicinalité, ne furent pas sans influence sur l'enterrement du projet de loi.

À la suite de cet échec, les réformes concernant les chemins vicinaux et la prestation en nature allaient encore devoir attendre presque une décennie.

II-5 LA CREATION DES « CHEMINS DEPARTEMENTAUX » (1938).

Les routes départementales et les chemins vicinaux, gérés par le département avec une part d'un impôt communal, étaient identiques en fait, sinon en droit : 66 départements n'avaient ainsi plus de routes départementales en 1925.

Le système était critiqué depuis longtemps¹⁶². Après la guerre, la question est soulevée à

¹⁵⁸ *Projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France*, séance du 12 février 1930, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1930, Annexe n° 2 885, pages 162-167.

¹⁵⁹ *Rapport au nom de la commission des travaux publics chargée d'examiner le projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France*, d'Antoine Borrel, séance du 13 janvier 1931, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1931, Annexe n° 4 296, pages 3-23.

¹⁶⁰ *Ibidem*, page 11.

¹⁶¹ *Omnia* n° 124, septembre 1930, page 182, article intitulé : « *La prison pour les automobilistes qui n'observent pas le Code de la Route.* » La conclusion de l'article permet de juger du ton :

« *L'article 52, tel qu'il est rédigé est inadmissible, il ne peut être appliqué. Les automobilistes sont assez accablés d'impôts et se soumettent déjà avec assez de docilité à toutes les prescriptions de la police de la route actuelle pour [ne pas] mériter de pareils traitements. La loi actuelle, telle qu'elle est, permet de châtier sévèrement et justement les quelques fous qui circulent encore sur nos routes. L'article 52, qui ne fait aucune distinction entre les bons et les méchants Français, porterait, s'il était, par malheur, adopté par les Chambres, un coup sensible à l'industrie automobile française.* »

¹⁶² Voir *supra* la proposition de loi de Flandin en 1906 et la réponse de Caillaux en tant que ministre des finances.

nouveau à propos des projets sur l'Office des routes ou la réforme des routes nationales.

En 1927, Albert Meunier propose une *résolution*¹⁶³ tendant à remplacer la prestation en nature par des ressources nouvelles. Renvoyée à la Commission de l'administration générale, départementale et communale, elle fait très vite l'objet d'un *Rapport* favorable présenté par le député Cluzel¹⁶⁴. La résolution est adoptée le 22 février 1928, mais en termes très vagues.

Ces réseaux sont en très mauvais état. Une enquête du ministère de l'intérieur¹⁶⁵ en 1929 décompte 12 206 km de routes départementales, 179 422 de chemins vicinaux de grande communication, 90 272 d'intérêt commun et 329 932 d'ordinaires. Sur le total de 611 832 km, 235 603 sont jugés en bon état, 216 894 en état médiocre et 159 335 en mauvais état. Au rythme des réfections des années précédentes, le ministère estime qu'il faudra 6 ans, 9 ans, 13 ans et 62 ans respectivement pour refaire les quatre catégories de routes et chemins.

Le projet de « *statut du réseau routier de France* » du 12 février 1930 avait proposé en vain une réforme de tous les réseaux. Le sujet est abordé de nouveau à partir de 1932. Nous ne détaillerons pas les péripéties des nouvelles propositions.

La réforme des « *chemins départementaux* » (ils ne reprendront le nom de « *routes départementales* » que plus tard) se fait enfin par un *décret-loi* du 14 juin 1938, suivi d'un *décret* d'application du 20 octobre 1938¹⁶⁶ qui reprend et précise ainsi le *décret-loi* :

« À partir du 1er janvier 1939, les routes départementales, les chemins vicinaux de grandes communications et d'intérêt commun, classés comme tels au 31 décembre 1938, sont fondus en une seule catégorie de voies dénommées "chemins départementaux". [...]

Les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des chemins départementaux sont à la charge du département. Le Conseil général ne peut exiger de contingents des communes pour l'exécution des travaux indiqués à l'alinéa précédent, mais peut accepter les offres de concours des communes [...] ».

Le préfet assure l'administration des chemins départementaux et le texte prévoit que :

« *Le service des chemins départementaux est assuré par le service vicinal dont la constitution et les détails d'organisation sont arrêtés par le Conseil général [...]* ».

En pratique, il n'existe plus que quelques services vicinaux indépendants qui ne sont pas assurés par les services des ponts et chaussées (voir l'Annexe B, *Illustration 186*).

Enfin, une *Loi* du 15 octobre 1940 supprimera la vicinalité¹⁶⁷ :

« *Article 1^{er}. À dater du 1^{er} janvier 1941, les services de la voirie départementale et vicinale seront rattachés à l'administration des ponts et chaussées dans tous les départements* ».

¹⁶³ Proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à abroger la loi du 21 mai 1836 sur la vicinalité et à remplacer la prestation en nature par des ressources nouvelles, séance du 16 novembre 1927, *Documents parlementaires*, Chambre des députés, 1927, Annexe n° 5 407, S. E. pages 231 e. s.

¹⁶⁴ *Rapport*, séance du 20 janvier 1928, *Documents parlementaires*, Chambre, Annexe n° 5 367, page 199.

¹⁶⁵ Voir *Revue générale des routes*, janvier 1930, page 7.

¹⁶⁶ *Décret relatif aux finances locales*, art. 21, 14 juin 1938, *PTQ 1938*, pages 430-432. *Décret portant codification des règles applicables aux chemins départementaux*, 25 octobre 1938, *PTQ 1938*, pages 827-832.

¹⁶⁷ *Loi portant rattachement des services de la voirie départementale et vicinale à l'administration des ponts et chaussées*, 15 octobre 1940, *PTQ 1940*, page 468.

II-6 LA MISE EN PLACE D'UNE « DIRECTION DES ROUTES » (1916-1937).

L'émergence d'une politique routière nationale exigeait une « *direction des routes* » de plein exercice. Or, depuis 1876, les routes et la navigation se partageaient une même direction qui gérait aussi les mines depuis 1881. Cette direction va aussi traiter à partir des années 1890 les « *services électriques* » qui vont se développer, car la *division de la navigation* gère déjà les prises d'eau et la *division des routes* la pose des câbles le long des routes¹⁶⁸.

On trouvera en *Annexe A 18* une liste chronologique des ministères et directions chargés des routes et de leurs titulaires de 1899 à 2007.

En 1907, quand la nécessité d'une « *route nouvelle* » s'impose, la *Direction des routes, de la navigation et des mines* est dirigée depuis 1905 par Charles Charguéraud¹⁶⁹ qui va rester à ce poste jusqu'en 1916. Elle comprend en 1907 une *Division des routes et ponts*, avec deux *Bureaux* chargés l'un des « *Routes nationales* », l'autre des « *Routes départementales. Police du roulage. Voies ferrées des quais des ports* », une *division de la navigation* et une *division des mines*.

L'organisation des Congrès de la Route est confiée, en 1907, à deux agents extérieurs à la *Division des routes et ponts*, l'inspecteur général Henri Lethier et l'ingénieur en chef Albert Mahieu¹⁷⁰. Ce dernier va être le personnage emblématique de la création d'une direction des routes autonome.

Lethier et Mahieu sont ensuite chargés de la présidence et du secrétariat de la *Commission chargée d'élaborer un Code de la route* de 1909. Lethier décède en septembre 1911, et c'est Mahieu qui signe seul le *Rapport de la Commission*¹⁷¹ et dirige vraisemblablement la suite de l'instruction du Code qui se poursuit jusqu'en début 1914.

Mahieu est nommé en 1911 directeur du personnel et de la comptabilité du ministère et le reste jusqu'à sa mobilisation en 1914.

La création d'une direction des routes autonome se fit en trois temps, en 1916 et 1920, suivi d'un retour en arrière pendant les années 1934 et 1936.

Le 27 décembre 1916, une « *direction des routes, automobiles, usines hydrauliques et distribution d'énergie électrique* », confiée à Mahieu, se sépare de la navigation. L'apparition

¹⁶⁸ La première mention des « *conduites d'électricité* » dans les attributions de la *division des routes et ponts* de la direction date de 1889. De son côté la *division des mines* va traiter les usines électriques qui se développent.

¹⁶⁹ Charles Charguéraud (1860-1923) est un spécialiste de navigation : il a été responsable du port et des voies navigables de Calais de 1887 à 1898, ingénieur ordinaire de la Seine jusqu'en 1900, puis adjoint au directeur des routes de la navigation et des mines de 1901 à 1905. Il devient alors directeur des routes de la navigation et des mines de 1905 à 1916, et continue à diriger une direction de la navigation et des mines jusqu'en 1918.

¹⁷⁰ Albert Mahieu (1864-1943) est ingénieur ordinaire à Rodez de 1890 à 1900, ingénieur ordinaire dans la Seine de 1900 à 1909, directeur de la navigation de la Seine de 1909 à 1910 (lors de l'inondation de 1910), directeur de l'Office national du Tourisme le 1^{er} septembre 1910, puis très vite, il est promu directeur du personnel et de la comptabilité du ministère de 1911 à 1914, avant d'être mobilisé.

Il est nommé directeur des routes, des usines hydrauliques et de l'électricité en 1916, secrétaire général du ministère au 23/01/1920 (comme faisant fonction, et nommé le 26/06/1920). En 1922, il entame une carrière politique dans le Nord et sera sénateur en 1924, ministre en 1932 et vice-président du Sénat en 1938.

Comme on l'a vu, Mahieu est secrétaire général de l'A. I. P. C. R. en 1908, puis son président en 1920.

¹⁷¹ ADL, 4 S 9. Le *Rapport de la commission* est daté du 18 décembre 1911 et approuvé en mars 1912.

du mot « *automobiles* » dénote une prise de conscience très spécifique de la place de l'automobile sur la route.

Durant 3 mois, du 27/10/1919 au 26/01/1920, les routes sont à nouveau brièvement réunies à la navigation. Mais, les routes vont très vite reprendre leur autonomie.

Le 23 janvier 1920, Mahieu devient *Secrétaire général* du ministère¹⁷², alors que Yves Le Trocquer vient d'être nommé ministre des travaux publics le 20 janvier.

Trois jours après, le 26 janvier, les routes sont confiées à un « *service de la voirie routière* », qui dépend directement du Secrétaire général Mahieu. Ce service est confié à l'inspecteur général Paul Tur, puis à Edmond Lorieux à partir du 8 septembre 1923.

Parallèlement, un « *service central de la voirie routière*¹⁷³ » est créé en 1920. Il est dirigé par Edmond Lorieux, avec pour adjoint Paul Le Gavrian, qui prend la tête du service en 1922.

Toujours en 1920, Mahieu devint président de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (A. I. P. C. R.) et Le Gavrian lui succède comme Secrétaire général et le restera jusqu'à la guerre.

Le Gavrian¹⁷⁴ va être la référence technique sur les routes durant les années 1920 et 1930.

En janvier 1926, le Service de la Voirie routière se dote, sous l'impulsion de Mahieu, devenu sénateur, d'un organe semi-officiel, la « *Revue générale des routes et de la circulation routière* » qui porte le sous titre suivant : « *Publiée sous le Patronage du Service de la Voirie routière (Ministère des Travaux publics)* ». Ce sous-titre disparaîtra en octobre 1926, mais il témoigne de l'origine de la publication, qui va systématiquement décrire les réseaux et projets de chaque département, numéro après numéro.

Le 30 septembre 1926, le « *service de la voirie routière* » devient une « *direction de la voirie routière, des forces hydrauliques et des distribution d'énergie électrique* » qui va durer jusqu'en décembre 1933 (l'incorporation des services électriques est justifiée par des raisons d'économie)¹⁷⁵.

¹⁷² Le *secrétariat général* coiffe, à l'époque, l'ensemble des directions.

¹⁷³ Ce service s'occupe notamment des laboratoires dédiés à la route. Cette création s'inscrit dans le mouvement de création en 1920 de plusieurs « *Services centraux* » pour s'occuper de tâches techniques spécifiques (les technologies ont beaucoup évolué), liées notamment à la reconstruction : *service central « d'études techniques »* (ponts), « *d'exploitation des voies navigables* », « *de l'outillage et du matériel des voies navigables* », « *des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique* », etc.

¹⁷⁴ Paul Le Gavrian (1872-1945), polytechnicien en 1892, est chargé à son début de carrière de la viabilisation de l'Exposition Universelle de 1900. De 1901 à 1914, il dirige l'arrondissement Ouest de Seine-et-Oise à Versailles. Il est parmi les tout premiers à faire des expériences sur le goudronnage et les chaussées en enrobés, et écrit de nombreux articles sur ces sujets (dès 1903 dans les *Annales des Ponts*, aux Congrès de la Route, etc.).

Il est secrétaire-adjoint de la Commission des distributions d'énergie électrique en 1909, rapporteur de la Commission centrale des automobiles à sa création en 1911. Le 1^{er} janvier 1914, il est nommé à l'important poste de secrétaire de la *1^{ère} Section, des routes*, du Conseil général des Ponts et chaussées.

Le 1^{er} avril 1920, il devient professeur de routes et voies ferrées routières et, pendant près de 20 ans, il y codifie les nouvelles techniques routières. Il est adjoint au chef du service central de la voirie routière en 1920, puis le remplace en 1922, et dirige le service jusqu'en 1930. Il est nommé en 1933 président de la *1^{ère} Section, des routes*, du Conseil général des Ponts et chaussées.

¹⁷⁵ 30 septembre 1926. *Rapport du président du Conseil, ministre des finances, et du ministre des travaux publics au Président de la République. Réorganisation des services du ministère des travaux publics*. PTQ 1926, pages 519-528.

Au plus fort de la crise de la coordination des transports, en 1934 et 1936¹⁷⁶, la direction des routes est fondue dans une « *direction générale des chemins de fer et des routes* ». Ce qui atteste la priorité donnée au chemin de fer.

Enfin, le 12 janvier 1937, une « *direction des routes* » autonome (sans la distribution de l'électricité) est à nouveau créée. Elle est confiée à Jacques Bouulloche¹⁷⁷, qui avait succédé à Le Gavrian à la tête du *service central de la voirie routière*.

Le ministère va se doter d'un service de statistique des accidents, même s'il n'est pas encore opérationnel en 1939 et ne dépend pas de la direction des routes (voir *chapitre 7, V-1*).

II-7 LES COMMISSIONS.

La *Direction des routes* est accompagnée, à la fin de l'entre-deux-guerres, d'une cohorte de Commissions, en plus de commissions d'étendue plus générale comme :

- le *Comité permanent des services automobiles*, institué par un *Décret* du 24 mars 1924, qui a pris de l'importance avec la coordination ;
- le *Conseil supérieur des transports*, créé par un *Décret* du 31 août 1937, qui fait une place particulièrement réduite aux usagers individuels parmi ses 81 membres ;
- le *Conseil supérieur des travaux publics*, créé en 1924.

La vieille *Commission centrale des automobiles* existe toujours sous le nom de *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale*. Elle s'est considérablement étoffée entre 1920 et 1939 : les directeurs de ministères « *membres de droit* » sont passés de 6 à 15, et les « *membres nommés par arrêté* » sont 76 contre 34. Elle comprend à la fin 9 députés ou sénateurs. Les représentants des associations d'usagers et des syndicats professionnels côtoient maintenant les délégués des constructeurs automobiles dont ceux des trois grands, Peugeot, Renault et Citroën. Elle paraît fonctionner avec une grande lourdeur et être cantonnée à des avis entérinant les modifications réglementaires.

En 1930, une « *Commission spéciale pour la révision du Code de la route* », plus resserrée, a été mise en place, court-circuitant la Commission centrale¹⁷⁸. Ses travaux ne se traduiront guère que par les aménagements de détail du *Code* qui font l'objet du *Décret* du 19 janvier 1933 dont le seul point vraiment marquant est l'interdiction de rouler au centre de la voie¹⁷⁹.

La « *Commission de réception des bandages élastiques* », instituée par un *Arrêté* du 21 février 1933 du ministre des travaux publics, a été particulièrement active pour éliminer les bandages élastiques, promouvoir les pneumatiques et faire avancer leur technologie.

¹⁷⁶ Plus précisément du 16 décembre 1933 au 12 janvier 1937. C'est Cyrille Grimpret, directeur des routes du 1/01/1927 au 01/02/1929, avant d'être directeur des chemins de fer, qui en est le directeur général.

¹⁷⁷ Jacques Bouulloche (1888-1945), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, fait une carrière classique, avant de succéder à La Gavrian en 1930, puis d'être nommé adjoint au directeur des routes, puis directeur en 1937. Résistant, il restera à son poste, mais mourra en déportation avec sa femme et son fils aîné.

¹⁷⁸ Voir sa composition dans *Omnia*, avril 1930, page 127. Baudry, membre de la Commission centrale de l'automobile, n'en fait pas partie et présentera, en repréailles, son propre projet de *Code de la route* en 1931, qu'il publiera dans *L'Illustration*, 2 mai 1931, et *Omnia*, juillet 1931.

¹⁷⁹ Voir l'*Annexe A 19*. On peut y ajouter comme second point important les précisions apportées à l'article 9 sur les interdictions de dépasser en cas de mauvaise visibilité.

La Commission de réception des types de projecteurs d'automobiles et de bateaux à propulsion mécanique est l'héritière de la *Commission chargée de donner son avis sur les types de dispositifs d'éclairage des automobiles*, créée par un Arrêté du 22 mai 1926 du ministre des travaux publics. Elle a fait considérablement évoluer l'éclairage.

La Commission des incapacités physiques incompatibles avec la délivrance du permis de conduire les automobiles est issue de la *Commission permanente* établie par l'Arrêté du 28 mars 1931. Elle établit tambour battant le contrôle d'aptitude physique à tous les candidats au permis pour automobile ordinaire et au permis pour motocyclette dès 1934.

Une *Section permanente de la sécurité routière* a été mise en place par un Arrêté du 1^{er} mars 1937, pour fixer les modalités d'établissement des statistiques d'accidents et en tirer les conclusions pratiques en vue de l'amélioration de la sécurité routière.

Signalons enfin la *Commission de signalisation* établie de façon informelle le 31 janvier 1928 qui a permis de faire valider l'application de la Convention internationale de Genève de 1931 sur la signalisation et de mettre de l'ordre dans les signalisations des évergètes. Nous n'avons pu préciser si elle existe encore en 1939. Elle ne sera officialisée qu'après la guerre.

II-7 LES REALISATIONS ROUTIERES DES ANNEES 1920 ET 1930.

On a vu que très peu de travaux avaient été réalisés avant guerre : des pavages et des goudronnages des voies urbaines, quelques routes touristiques et de très rares goudronnages de chaussées routières¹⁸⁰.

Il fallut d'abord reconstruire les réseaux et les ponts des 11 départements occupés, ce qui demanda temps et argent. On prévoit toujours des crédits *ad hoc* lors de la discussion du budget pour 1930. Un article des *Annales des Ponts et chaussées* traite encore en 1931 de *La reconstruction des ponts dans le département de l'Aisne* (tome 1, pages 93 e. s.).

Les autres tâches la plus urgentes étaient d'améliorer les chaussées et de réaliser une signalisation adaptée à l'automobile, en dépit des difficultés budgétaires générales. C'était une tâche de longue haleine¹⁸¹. Aussi la longueur des routes nationales dont les chaussées ont reçu un enduit superficiel n'est-elle que de 24 800 km (sur 40 000 km) et la longueur totale des routes revêtues de 91 000 km en 1930¹⁸².

Dans les années 1920, on peut aussi recenser la poursuite de la réalisation de quelques routes de haute montagne, la reconstruction de ponts très vétustes et la création de quelques nouveaux ponts, la réalisation dans la Seine de la déviation de la RN 7 à Villejuif (voir l'*Annexe B, Illustration 183*) et de celle de la RN 20 à Bourg-la-Reine, et l'exécution au début des années 1930 de travaux d'élargissement concernant les grandes sorties de Paris et d'autres grandes agglomérations.

¹⁸⁰ Pour une approche des « grands travaux » des années 1930, voir la *Revue générale des routes et de la circulation routière*. Aussi G. Reverdy, *Histoire des routes de France*, et *Histoire des grandes liaisons*, op. cit.

¹⁸¹ Un grand nombre de *Circulaires* traitent des divers types de revêtements y compris les bétons.

¹⁸² *Revue du T. C. F.*, 1930, page 192, et Reverdy op. cit.

Après les péripéties que nous avons relatées, l'année 1930 venait de voir enfin la mise en place d'une nouvelle organisation des routes, avec le doublement du réseau des routes nationales en 1930 par le classement de 40 000 km de voies d'intérêt général, quand la crise économique éclata.

La principale traduction de la crise dans le domaine des transports fut l'apparition d'un déficit explosif des compagnies de chemins de fer, en 1930 précisément, déficit qui incombait à l'État du fait des garanties que celui-ci apportait à ces services publics.

Le budget des routes, qui n'avait pourtant guère réussi jusque là à obtenir qu'une part minime des montants des impôts prélevés sur l'automobile, se vit alors systématiquement attaqué au motif que l'automobile était à l'origine des déficits du rail¹⁸³.

Les techniques routières changent rapidement, tandis que se développent de nouvelles entreprises de travaux routiers¹⁸⁴. L'administration s'efforce, par des essais scientifiques *in situ*, de faire des choix entre les nouveaux types de chaussées. Une piste expérimentale est établie dans le Bois de Vincennes vers 1930 (voir l'Annexe B, Illustration 179). Les Laboratoires de l'École nationale des Ponts et chaussées se développent et on envisage de leur donner une autonomie qui ne sera effective qu'après la guerre¹⁸⁵

Une série de *Circulaires* et de *Décrets* codifie les caractéristiques souhaitables pour les routes et les nouvelles pratiques techniques.

Durant les années 1920, il n'y a que quelques textes épars, sur les revêtements des chaussées¹⁸⁶, la signalisation ou les virages¹⁸⁷.

C'est à partir de l'année 1929¹⁸⁸ que sont établies de nouvelles instructions concernant les

¹⁸³ Ces deux problématiques – internationales – sont au centre du *Congrès de la route* de Washington en 1930, dans ses questions « 4. Budget des routes » et « 5. Transports sur route. Corrélation et coordination avec les autres modes de transport ».

¹⁸⁴ Sur l'industrie des travaux publics routiers voir Arnaud Berthonnet, *Un siècle de construction routière*, éditeur *Revue générale des routes et aérodromes*, 302 pages, 2005.

¹⁸⁵ *Décret* n° 49-190 du 9 février 1949 créant le *Laboratoire central des Ponts et chaussées*.

¹⁸⁶ *Circulaires* sur le traitement des chaussées des 2 mai 1921, 16 mars 1925, 3 avril 1925, 6 juin 1925, 19 mars 1926, 20 mars 1926, 31 mars 1927, et 20 juillet 1928. Pour les textes sur la signalisation voir en III ci-après.

¹⁸⁷ *Circulaires* sur les virages du 9 avril 1924 et 3 avril 1925.

¹⁸⁸ Liste des *Circulaires*, *Décrets* et *Décrets-lois*. Ils concernent les routes nationales, sauf exception indiquée. On a omis la mention « *Circulaire* » pour simplifier.

16 janvier 1929. Précautions à prendre pour faciliter la circulation hippomobile sur les chaussées goudronnées.

18 février 1929. Passages à niveau. Interdiction d'installations nouvelles ; suppression, mesure de sécurité.

7 mars 1929. Relèvement des virages. Corrections des tournants dangereux. Rappel des circulaires du 9 avril 1924 et du 3 avril 1925.

7 septembre 1929. Routes nationales. Entretien des accotements.

10 janvier 1930. Routes nationales. Rechargements cylindrés.

30 mai 1930. Suppression des passages à niveau sur les routes nationales. Étude de la combinaison financière. (Premier programme de 250 passages à niveau).

28 juillet 1930. Conditions techniques d'aménagement des routes nationales. Instructions générales. Coordination des circulaires des 3 juillet 1905, 13 décembre 1920, 9 avril 1924, 3 avril 1925, 23 août 1928, 16 janvier 1929, 7 septembre 1929.

5 janvier 1931. *Revêtements des chaussées. Rappel des circulaires du 2 mai 1921, 16 mars 1925, 3 avril 1925, 6 juin 1925, 19 mars 1926, 20 mars 1926, 31 mars 1927, 20 juillet 1928, 16 janvier 1929, 5 août 1929, 10 janvier 1930 et 24 mars 1930.*

29 mars 1933. Conditions techniques d'aménagement. Instruction générale. Rappel des circulaires antérieures. Empiètements. Déclivité. Largeur. Suppression des courbes trop faibles. Suppression des bombements. Relèvement des virages. Accotements. Saignées. Cassis. Dos d'âne. Plantations. Bandes colorées sur le sol.

chaussées, les passages à niveau, la correction des tournants dangereux, l'entretien des accotements, les rechargements de chaussée, couronnées par les *Circulaires* du 28 juillet 1930 et du 29 mars 1933 d' « *Instructions générales sur les Conditions techniques d'aménagement des routes nationales* » et la *Circulaire* du 5 janvier 1931 sur les « *revêtements des chaussées* ». Des précisions sont apportées ultérieurement au sujet des plantations d'alignement, des pistes cyclables, des bordures et des barrières de sûreté, etc.

Le 30 octobre 1935, des *décrets-lois* simplifient radicalement les formalités d'acquisitions foncières : servitudes de visibilité et d'élargissement, alignements, déclaration d'utilité publique. Ils sont suivis de divers textes d'application.

En 1931, on lance une première tranche de 506 km d'un programme d'élargissement à 9 mètres des routes nationales. Elle concernait les sorties de Paris jusqu'à Senlis, Melun, Nemours, Rambouillet, Étampes, Mantes et Pontoise, plus quelques sorties de grandes villes.

En 1937, on le complète par un programme d'élargissement à 7 mètres d'autres itinéraires.

Signalons, à côté des programmes concernant les routes nationales, divers programmes de subventions à l'entretien des routes départementales et chemins vicinaux.

26 février 1934. Tenue des accotements.

21 octobre 1935. Exécution de travaux sur les grands itinéraires internationaux. Tracé, largeur, constitution de la chaussée, pistes cyclables, plantations, passages à niveau.

30 octobre 1935. *Décret-loi*. Création de servitudes de visibilité sur les voies publiques.

30 octobre 1935. *Décret-loi*. Simplification des formalités d'approbation des plans d'alignement.

30 octobre 1935. *Décret-loi*. Création de servitudes à la charge des terrains nécessaires à l'amélioration des routes nationales.

30 octobre 1935. *Décret-loi*. Simplification de la déclaration d'utilité publique en matière de routes nationales.

16 juin 1936. Règles concernant les plantations sur les routes nationales. Liste des circulaires précédentes non abrogées. (Extrêmement détaillé).

17 juillet 1936. Instructions générales sur les conditions techniques d'aménagement des routes nationales. Modification de la circulaire du 29 mars 1933. Largeur des chaussées dans les courbes. Relèvement des virages.

5 novembre 1936. Création de servitudes de visibilité sur les voies publiques. Application des trois *décrets-lois* du 30 octobre 1935.

27 novembre 1936. Élagage des haies en bordure des routes de la grande voirie. Haies des riverains dans la zone de servitude rabattues à un mètre.

20 février 1937. *Décret* réglementaire. Servitudes à la charge des terrains nécessaires à l'amélioration des routes nationales. Application du *décret-loi* du 30 octobre 1935.

20 août 1937. Déclaration d'utilité publique des travaux. Arrêté préfectoral type.

23 novembre 1937. Substitution de barrières aux banquettes de sûreté. Barrières en pierre, maçonnerie ou béton. Croquis.

28 avril 1937. Programme d'élargissement des chaussées à 7 mètres. (Liste complète des voies concernées).

24 mai 1938. *Décret* relatif à la réglementation routière de la traversée des agglomérations par les grands itinéraires. Interdiction d'accès sur les déviations.

18 juillet 1938. Application du *décret-loi* n° 20 du 30 octobre 1935, relatif aux servitudes de visibilité sur les voies publiques. Établissement d'un programme.

25 août 1938. Pistes cyclables.

5 septembre 1938. Bordures de trottoir.

22 septembre 1938. Élargissement des chaussées. Application des instructions du 28 avril 1938. Disparition du programme d'élargissement à 9 mètres.

25 octobre 1938. *Décret* portant codification des règles applicables aux chemins départementaux.

28 octobre 1938. Grands itinéraires internationaux. Aménagement des carrefours. Largeur dans les traverses.

27 mars 1939. Construction de bordures de caniveau dans la traversée des communes. Répartition des dépenses.

16 mai 1939. Grands itinéraires internationaux. Raccordement des déviations.

7 juin 1939. Disposition des bordures.

28 août 1939. Établissement des bordures et caniveaux le long des chaussées des routes nationales.

À partir de 1934, dans le cadre de la lutte contre le chômage, eut lieu le lancement de l'aménagement de quatre « *grands itinéraires internationaux* », Paris-Strasbourg, Calais-Vitry le François, Paris-Auxerre-Lyon, et Paris-Tours, sur lesquels on se proposait de « *débomber* » les chaussées, de les élargir à 7 ou 9 mètres, de rectifier les virages et les carrefours, et de dévier les agglomérations aux traversées difficiles.

En 1936, un autre programme de lutte contre le chômage s'attaque à la modernisation d'autres itinéraires.

À partir de 1938, les difficultés budgétaires ralentirent tous ces programmes¹⁸⁹.

Un texte fondamental, le *Décret-loi* du 24 mai 1938 permet d'interdire aux riverains l'accès aux déviations liées aux grands itinéraires du *Décret-loi* du 30 octobre 1935. Diverses *Circulaires* précisent les conditions techniques particulières qui leur sont applicables.

En pratique, l'aménagement de quatre « *grands itinéraires internationaux* » commença par le traitement des chaussées. Il y eut très peu de réalisations d'envergure. Ainsi, sur l'itinéraire Paris-Auxerre-Lyon, outre quelques élargissements, la seule déviation terminée avant la guerre parmi celles entamées fut celle de la RN 6 à Sermizelles (à une dizaine de km au nord-ouest d'Avallon) en 1938¹⁹⁰.

L'établissement et le lancement des chantiers d'autres programmes, aménagement de la région parisienne ou construction d'autoroutes (lancée en 1935), n'eurent pas le temps d'aboutir avant la guerre.

II-8 LA NAISSANCE DES AUTOROUTES.

Jusqu'en 1961 – ou même 1970 –, la politique française vis-à-vis des autoroutes peut être considérée comme très en retard par rapport à celles d'autres pays industrialisés.

Il est de bon ton de faire remonter ce retard à l'entre-deux-guerres.

Qu'en fut-il exactement ?

Sans entreprendre une étude détaillée sur le sujet, on peut en rappeler quelques éléments¹⁹¹.

On partira d'un fait incontestable : la « *déclaration d'utilité publique* » de l'autoroute de l'Ouest par *Décret* du 4 mai 1935, immédiatement suivie de l'ouverture du chantier¹⁹².

Un projet de route touristique à péage Paris-Versailles avait été présenté le 7 juillet 1927 au Conseil général des Ponts et chaussées et repoussé¹⁹³.

¹⁸⁹ Voir la *Revue générale des routes*, juin 1937, janvier 1938, février 1939.

¹⁹⁰ Voir par exemple, Georges Reverdy, *Histoire des grandes liaisons françaises*, éditeur Revue générale des routes et des aérodromes, 1982, 2 tomes, 237 et 326 pages. Sur Paris-Auxerre-Lyon, voir tome 2, page 77.

¹⁹¹ Pour une synthèse « historique » : George Reverdy, *L'époque des pionniers*, in *100 ans de routes en France*, n° spécial de la *Revue Générale des routes et aérodromes*, décembre 2000. Notamment pages 44-52.

Il y signale une dizaine de projets précoces que nous ne reprenons pas ici.

Selon lui le premier projet serait celui de Kern-Marceau qui proposait une autoroute Paris-Trouville par la rive gauche de la Seine pratiquement sur le tracé actuel de A 13 ; voir *Revue générale des routes*, mai 1927.

¹⁹² Voir Reine, *op. cit.*, pages 330-331 et 346-347.

¹⁹³ Voir un plan de ce premier projet aux Archives départementales de Paris. La traversée en surface du parc de Saint-Cloud avait notamment été critiquée.

Une *Commission interministérielle* (travaux publics, beaux-arts, agriculture, air et guerre), avait alors été mise en place par un *Arrêté* du 20 janvier 1932 pour étudier un nouveau projet et elle avait abouti au projet autoroutier qui fut déclaré d'utilité publique le 4 mai 1935. La plupart des terrains appartenaient à l'État, ce qui laissait du temps pour les quelques expropriations nécessaires.

Sur le plan juridique, la *Loi sur l'aménagement de la région parisienne* du 14 mai 1932 prévoit de nouvelles voies. Un *Décret-loi d'application de la Loi sur l'aménagement de la région parisienne*, du 25 juillet 1935, précise à son article 17¹⁹⁴ :

« Il pourra être créé des voies spéciales qui ne seront pas ouvertes à la circulation générale mais seront exclusivement réservées à la circulation automobile ; elles seront classées dans la grande voirie et soumises à une réglementation spéciale par des règlements d'administration publique. »

Le *Décret-loi* du 25 juillet 1935, et notamment son article 17 cité ci-dessus, est étendu en dehors de la région parisienne à toute la France par un *Décret-loi* du 30 octobre 1935¹⁹⁵, qu'on peut tenir comme le fondement de la législation du réseau autoroutier.

Enfin, deux autres autoroutes au Nord et au Sud furent étudiées dans le même cadre de l'aménagement de la région parisienne.

L'interdiction d'accès des riverains et « l'adoption de dispositions propres à éviter tout cisaillement de circulation sur le grand itinéraire [... avec les] voies publiques ou privées à créer qui devront soit [les] traverser, soit y aboutir [...] » (c'est la suppression des carrefours à niveau) sont obtenues en vertu du *Décret-loi* du 24 mai 1938 concernant les grands itinéraires définis par le *Décret-loi* du 30 octobre 1935 et dont l'autoroute de l'Ouest faisait partie¹⁹⁶.

La France avait donc un politique autoroutière...

Elle fut analogue – en termes de réalisations avant 1939 – à celles de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, et fut plus efficace que celles de la Belgique, de la Suisse ou de l'Espagne.

C'est la dictature italienne qui inventa l'autoroute, suivie dix ans après par la dictature allemande ; toutes deux réalisèrent des réseaux très étendus dans l'entre-deux-guerres¹⁹⁷.

La première « *autostrade* » Milan-Les Lacs (Côme et Varèse), sur 58 km, mise en chantier le 26 mars 1923, avait été inaugurée en Italie en 1926¹⁹⁸. Elle avait été construite par une société privée dirigée par l'ingénieur Puricelli¹⁹⁹ et financée par un péage avec une avance remboursable de l'État (accordée par Mussolini). Plus tard, l'État reprendra à son compte les

¹⁹⁴ PTQ 1935, *Décret-loi sur l'aménagement de la région parisienne* du 25 juillet 1935, pages 490-497 (Reine indique par erreur la date du 25 janvier 1935).

¹⁹⁵ PTQ 1935, 30 octobre 1935, *Décret-loi : extension des dispositions du décret du 25/07/1935*, pp. 824-825.

¹⁹⁶ PTQ 1938, *Décret relatif à la traversée des agglomérations par les grands itinéraires*, pp. 387-389. articles 1 et 4.

¹⁹⁷ L'ouvrage de référence est Philippe Reine, *Trafic automobile et réseau autoroutier, Les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*, Pédone, 1944. Il indique un grand nombre de références d'époque.

Un ouvrage récent : Ingrid Strohkark, *Die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*, Thèse d'Ingénieur-docteur de la Hochschule der Künste de Berlin sous la direction du Pr. Dr Joachim Wolschke-Bulmahn, 23.11.2001. Dans une optique particulière, mais avec une bibliographie très complète. http://edocs.tu-berlin.de/diss_udk/2001/strohkark_ingrid.pdf

¹⁹⁸ Sur Milan-Les Lacs, *Revue générale des routes*, mai 1926, pages 163-165. Bergame-Milan, amorce de Milan-Venise est inaugurée le 24 septembre 1927. *Omnia*, octobre 1927, p. 434.

¹⁹⁹ Piero Puricelli (1883-1951), ingénieur et entrepreneur milanais, avait réalisé l'autodrome de Monza en 1922 pour l'Automobile-Club de Milan. Il dirigera la construction du réseau italien, et sera nommé sénateur.

concessions. Le réseau italien comptera, en 1939, 575 km plus divers chantiers en cours²⁰⁰ (voir l'Annexe B, *Illustration 187*).

L'autostrade Milan-Les Lacs est présentée au Congrès international de la route de Milan en 1926. On constate dans son compte-rendu que la plupart des congressistes sont à la fois admiratifs et réticents. Les délégués officiels de Grande-Bretagne et des États-Unis refusent de s'associer aux conclusions du Rapporteur général en faveur des autoroutes, surtout préoccupés, à bien les entendre, de problèmes de financement. Edmond Chaix, qui rapporte pour la France sur la question, se déclare favorable aux autoroutes.

Des projets apparaissent partout dès 1927²⁰¹. Le premier chantier allemand est ouvert en octobre 1929 (Cologne-Bonn, 20 km)²⁰². En août 1932, l'Allemagne n'a pas encore entrepris d'autre réalisation, la Grande-Bretagne a réalisé un très court tronçon Édimbourg-Glasgow et la Suisse, l'Espagne et les Pays-Bas en sont encore au stade des projets²⁰³. Mais, dès 1931, la Grande-Bretagne avait adopté une politique « *no-motorway* ».

Un *Office international des autoroutes* se crée à Genève en 1931 sous l'impulsion de l'industriel français Lucien Lainé²⁰⁴, avec l'aide de Puricelli et d'Albert-Thomas²⁰⁵, directeur du Bureau International du Travail. Ce dernier est motivé par l'intérêt social de ce type de grands travaux pour la résorption du chômage. Il organise deux Congrès internationaux à Genève du 31 août au 2 septembre 1931 et à Milan les 18-20 avril 1932, et propose un programme international de 14 000 km d'autoroutes²⁰⁶.

Un projet à péage de Lyon à Évian par Chambéry et Annecy est présenté en 1932 par la Compagnie des Autoroutes du Sud-Est de la France, présidée par Lucien Lainé, secondé par l'ingénieur des Ponts et chaussées Pigelet et par Éric Layotte²⁰⁷. Il a l'appui d'un groupe de parlementaires locaux²⁰⁸. Le projet fut examiné par une Commission du Conseil général des

²⁰⁰ Sur l'ensemble de la politique italienne voir P. Reine, *op. cit.*, pages 193-205.

²⁰¹ *Omnia*, février 1927, page 860, présente les futurs projets allemands, suisses, italiens et espagnols.

²⁰² *Omnia*, avril 1930, page 688, décrit le projet en cours de réalisation qui se prolongera jusqu'à Düsseldorf. C'est le premier tronçon du plan Hafraba (**Hambourg-Francfort-Bâle**) qui n'est pas un plan national. À l'époque, en effet, les réseaux allemands sont gérés par les provinces héritières des anciens États du 2^{ème} Reich ou par des collectivités plus petites. L'organisation Hafraba n'arrivait pas à convaincre le gouvernement national.

²⁰³ *Omnia*, août 1932, pages 147 e. s.

²⁰⁴ Lucien Lainé est un industriel du textile, président de la Manufacture française de tapis et couvertures, à Beauvais, et vice-président du Comité national des loisirs français.

²⁰⁵ Albert Thomas, dit Albert-Thomas (1878-1932), normalien, agrégé d'histoire, collabore à des publications socialistes dès 1905 et est rédacteur en chef de la *Revue socialiste* en 1909. Il est élu député socialiste à Sceaux en 1910 et réélu en 1914, puis réélu dans le Tarn de 1919 à 1921. Sous-secrétaire d'État puis ministre de l'Armement de 1914 à 1917, il est ambassadeur en Russie auprès du gouvernement révolutionnaire. L'un des artisans du traité de Versailles qui stipule la création du Bureau International du Travail, il est choisi par la Société des Nations pour diriger celui-ci.

Il est probable qu'il fut autant que Lainé à l'origine des Congrès de l'*Office international des autoroutes*. Sa mort prématurée en mai 1932 (après le Congrès d'avril) est peut-être à l'origine de l'arrêt de cette initiative.

Voir Denis Guérin, *Albert Thomas au BIT. De l'internationalisme à l'Europe*. Publications Euryopa, Institut européen de l'Université de Genève. 1996.

²⁰⁶ P. Reine, *op. cit.*, pages 206-211.

²⁰⁷ P. Reine, *op. cit.*, pages 162, 165, 171. Aussi *Omnia*, août 1932, pages 147 e. s. Ce projet est présenté dans un ensemble d'autoroutes allant de Paris à Dijon puis couvrant le Sud-Est.

²⁰⁸ Ces parlementaires du Rhône, de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie présentent le projet au ministre des travaux publics en 1932. Voir le *Moniteur des travaux publics*, mars et septembre 1932.

Ponts et chaussées, puis présenté par Layotte au Conseil Supérieur des Travaux Publics le 5 janvier 1933. Voir les projets de Pigelet et Lainé en *Annexe B, Illustration 190*.

Il existe d'autres projets, comme un Paris-Lille-Calais²⁰⁹. La crise financière des chemins de fer, la coordination et la réunion des routes dans une « *direction générale des chemins de fer et des routes* » entre 1934 et 1936, ne facilitaient pas l'acceptation des demandes d'aide des promoteurs privés d'autoroutes à péage. Lainé présentera au Congrès Économique Européen de Bruxelles en 1935 un plan de 10 autoroutes.

Les Congrès internationaux de la route, dont la direction est assurée par les français Mahieu et Le Gavrian font une large place aux autoroutes, ainsi que la *Revue générale des routes*, inspirée par le même Mahieu.

Les associations d'usagers françaises sont réservées. Henry Defert, l'ex-président du T. C. F., se déclare indifférent au projet Lyon-Évian lors de sa présentation au Conseil Supérieur des Travaux Publics le 5 janvier 1933 « *parce que cette autoroute n'intéressait pas le tourisme* ». Le vicomte de Rohan, président de l'A. C. F, repousse la réalisation d'autoroutes par l'État en 1932, sans toutefois exclure le financement privé par des péages :

« *Je suis hostile à une politique qui amènerait le gouvernement à prélever sur les crédits d'entretien de l'ensemble de notre réseau routier des sommes importantes pour la création de quelques kilomètres de routes de luxe.*²¹⁰ »

En 1942, de Rohan aura changé d'avis et sera partisan de la création d'un réseau autoroutier national²¹¹.

En 1933, Hitler, arrivé au pouvoir en janvier dans une Allemagne qui compte quelques dizaines de km d'autoroutes, donne une impulsion nouvelle aux projets de l'Hafraba en lançant un grand programme d'État (voir l'*Annexe B, Illustration 188*).

Il « *donne le premier coup de bêche* » de l'autoroute Francfort-Darmstadt le 23 septembre 1933 (voir l'*Annexe B, Illustration 189*). Il ne précède ainsi que d'un an et demi le lancement de l'autoroute de l'Ouest en France. Au 1^{er} juillet 1939, l'Allemagne avait ouvert 3 077 km d'autoroutes et 2 095 km étaient en chantier²¹².

En France²¹³, les premiers projets « *officiels* » d'autoroutes sont des autoroutes en sortie d'agglomération. Ils sont liés au « *Plan d'aménagement pour la région parisienne* » envisagé par la *loi* du 14 mai 1932, puis précisé par la *loi* du 28 février 1934 qui organise un plan de grands travaux contre le chômage et le *décret* du 4 mai 1935. Un *décret* du 29 août 1938 y ajoutera des projets pour la région lyonnaise (il y a aussi un projet marseillais)²¹⁴.

²⁰⁹ *Omnia*, août 1932. Le projet est dû à Pigelet, ingénieur ordinaire des Ponts à Hesdin dans le Pas-de-Calais.

²¹⁰ *Bulletin de l'A. C. F.*, mai 1932. de Rohan trouve quand même des qualités aux autoroutes et n'est pas hostile à des projets privés auto-financés : « *Je pense que nous sommes appelés à voir, dans l'avenir, ce réseau [des routes nationales] doublé de quelques grandes artères du genre de celles de Paris-Lille et Paris-Évian. [ce sont les projet Pigelet Lainé...] L'État ne pourrait-il les encourager, par exemple à l'aide d'une garantie d'intérêt du capital investi ?* ».

²¹¹ Le 20/10/1942, de Rohan, au nom de l'Union routière, approuve pleinement les autoroutes en proposant au sortir de la guerre d' « *entreprendre un programme de construction de véritables autoroutes qui permettra à la France renaissante où aura repris une circulation automobile plus active encore qu'autrefois, de jouer dans l'économie européenne et mondiale le rôle qui lui sera dévolu.* » Il propose aussi des autoroutes à péage.

²¹² P. Reine, pages 215-253. Voir aussi *Die Reichsautobahnen. Principes pour la formation et la construction. Publié par le Volk und Reich Verlag par ordre de l'Inspecteur Général des Routes Allemandes*, 1936, AN CAC.

²¹³ Sur le détail des projets en régions parisienne, lyonnaise et marseillaise, P. Reine, *op. cit.*, pages 311-391.

²¹⁴ Reine, *op. cit.*, *Les autoroutes de la région lyonnaise*, pages 318 et suivantes.

Parmi les adversaires des autoroutes on compte alors les tenants du rail comme Dautry :

« Dans son ensemble, l'organisation routière française forme un tout harmonieux, merveilleusement construit, qui aux yeux de l'étranger est un modèle. [...] Il faut mettre un frein à cette tendance mortelle et indéfinie à la création de nouveaux moyens de transports, à l'illogisme de toute concurrence qui n'est pas fondée sur l'économie.²¹⁵ »

Ironie, l'amélioration du « réseau modèle » de Dautry est la deuxième priorité – après les « autoroutes de sortie des grandes villes » – pour Jacques Bouulloche, le directeur des routes

« Au début de l'année 1937, la politique suivie par le Ministère des Travaux publics répond aux directives suivantes :

- Constructions d'autoroutes pour les sorties des grandes villes et peut-être, dans l'avenir, à titre exceptionnel, sur de faibles parcours reliant deux grands centres.
- Création des grands itinéraires internationaux ayant les caractéristiques suivantes : aménagement rationnel de la chaussée [...], suppression des passages à niveau [...], dispositions spéciales aux croisements avec les autres voies de terre [...], contournement des agglomérations [...] ²¹⁶»

On notera les réserves de Bouulloche : politique « datée » de 1937, possibilité ultérieure de créer des autoroutes de liaison entre grands centres.

En 1940-1941, sous la pression de l'occupant, le Conseil général des Ponts et chaussées établit un plan de « Jonction des grands itinéraires et des autoroutes étrangères », titre dont on admirera le balancement²¹⁷. Ce plan (*Annexe B, Illustration 191*) ressemble furieusement au réseau autoroutier de l'an 2000... Si le texte de la délibération du Conseil général des Ponts et chaussées évite soigneusement de préciser si ces itinéraires seront de type routier ou autoroutier, tout en admettant que certains seront des voies nouvelles, l'inspecteur général François Lévêque, rapporteur de l'affaire, conclut très clairement que ces voies seraient de type autoroutier²¹⁸. On remarque que, dans la discussion du *Rapport* au Conseil, le Secrétaire général du ministère, Maurice Schwartz, (entre autres) est lui aussi totalement partisan d'un réseau de type autoroutier.

Pour en revenir aux réalisations, la France s'était dotée de la législation nécessaire à la

²¹⁵ Dautry, préface à *Le Rail, la Route et l'Eau*, cité avec d'autres par P. Reine, *op. cit.*, page 315 e. s.

La position des tenants de la coordination est répétée par de nombreux articles dans des revues générales, comme l'*Illustration* en 1933 (citée par P. Reine) qui justifie le refus des autoroutes par la « préservation » des voies ferrées :

« Ne construisons d'autoroutes que si vraiment nous avons besoin d'autoroutes. [...] L'Allemagne, l'Italie [...] qui savent que l'extrême vitesse des transports est aujourd'hui primordiale dans la paix tout autant que dans la guerre, cherchent à suppléer à l'insuffisance évidente de leurs réseaux par la construction d'immenses canaux en ligne droite qui relient entre elles les grandes villes.

De la France au contraire contemplez le réseau routier ! Louis XIV et Napoléon Ier ont fait dessiner très larges les lits de ces « fleuves qui marchent » que sont les grandes routes. [...]

Les voies ferrées sont venues et, précisément, elles longent les grandes routes !

Dès lors, pourquoi dépenser des milliards à construire, à côté de nos grandes routes, des super-grandes routes qui n'auraient d'autre effet que de tuer les voies ferrées ? Regardons de plus près, et nous verrons que nos autoroutes de demain, ce sont précisément nos voies ferrées ! »

²¹⁶ In *Science et Industrie*, n°54 bis hors série *La route*, 1937, pages 5 e. s. Cité par P. Reine, *op. cit.*, p. 316.

²¹⁷ Affaire n° 221 de 1940, *Jonction des grands itinéraires et des autoroutes étrangères*, Avis de la 1^{ère} Section du C. G. P. C. fonctionnant comme commission, 20 mars 1941, AN, CAC 78 0154, art. 92. Aussi, Reine, *op. cit.*

²¹⁸ Le volumineux *Rapport* de Lévêque fait état d'enquêtes auprès des ingénieurs départementaux des Ponts et chaussées et des entreprises routières, qui penchent plutôt pour l'affectation prioritaire des crédits à l'entretien des réseaux existants. Ce qui n'empêche nullement Lévêque de prendre parti pour les autoroutes.

réalisation des autoroutes entre 1935 et 1938. La « *déclaration d'utilité publique* » de l'autoroute de l'Ouest le 4 mai 1935 et sa mise en chantier immédiate avaient validé cette procédure nouvelle exorbitante du droit ancien. Seule la guerre arrêtera la mise en œuvre de nouvelles autoroutes, dont celles prévues à Lyon (*Décret* du 29 août 1938) et Marseille.

En conclusion, le retard du réseau autoroutier des années 1960-1970 ne peut guère être imputé aux décisions des années 1930. La France avait suivi rapidement le mouvement et avait conçu un projet structuré. Que le choix ait été fait de commencer par des « *sorties de grandes villes* » était logique vis-à-vis de la géographie : position centrale de Paris dans le réseau, accès difficiles aux sites encaissés de Lyon et Marseille. Et puis, il fallait bien commencer quelque part !

En fait, le véritable problème fut que les financements restèrent insuffisants. Nous verrons que cette contrainte ne sera levée que très tard après la guerre, dans le courant des années 1960.

II-9 LA VOIRIE ET LA CIRCULATION URBAINES.

Émile Massard, dès son *Rapport* de 1910, avait pratiquement fixé toutes les bonnes pratiques de l'exploitation et de la sécurité de la circulation urbaine (voir le *chapitre 5, 7* ci-dessus). Réélu constamment au Conseil de Paris, y occupant des fonctions de plus en plus élevées, Massard s'évertuera jusqu'à sa mort en 1932 à les faire appliquer par les préfets de police et de Paris successifs²¹⁹.

On généralisa à Paris les sens uniques²²⁰, les giratoires, l'aménagement des grands carrefours, les séparations des sens par des bornes sur les voies les plus larges, les « *passages cloutés* »²²¹, les interdictions de stationnement, la création de parcs de stationnement, les passages dénivelés (sur les boulevards des Maréchaux), etc.

On améliora les chaussées, notamment en supprimant les glissantes chaussées en bois.

Les signalisations lumineuses, déjà expérimentées avant 1914, furent mises au point non sans quelques difficultés.

Le remplacement des tramways par des autobus améliora la circulation et la sécurité²²².

Les autres villes suivirent Paris, avec plus ou moins de rapidité et en empruntant parfois des cheminements techniques un peu différents.

La signalisation de danger et de circulation fut mise sur pied au titre des Conventions internationales, et les expérimentations parisiennes n'y apportèrent pas grand chose (voir *chapitre 7, III-5* ci-après).

Il en alla de même dans le domaine de la signalisation lumineuse dont les techniques furent unifiées par l'État, à l'issue d'expériences locales variées.

La mesure des trafics et la science de la circulation apparaissent vers la fin des années 1930, sur la base des techniques américaines, mais ne sont pas encore vraiment appliquées (voir *chapitre 7, I-4* ci-dessus).

²¹⁹ Pour une histoire détaillée des réalisations de l'entre-deux-guerres à Paris, voir M. Flonneau, *thèse, op. cit.* Massard produisit un grand nombre de *Rapports* après la guerre, que nous n'examinerons pas.

²²⁰ On passe de 37 sens uniques en 1922, à 83 en 1925 et 357 en 1938.

²²¹ Les passages protégés pour piétons avaient été expérimentés avant 1914 sous la forme de passages peints sur la chaussée mais qui se dégradèrent trop rapidement. Le « passage clouté » offrit vers 1925 une solution durable.

²²² En 1910, Massard s'était déjà préoccupé des aménagements de sécurité des accès aux stations de tramway souvent situées en pleine voie.

Bref, il n'apparut pratiquement rien de nouveau. La gestion des voiries urbaines devenait affaire de budget, de réalisation d'aménagements, de développement technique abaissant le coût des appareils, de volonté dans le contrôle des pratiques à risques, etc.

CONCLUSION : LES MOYENS DE LA ROUTE MODERNE SONT EN PLACE.

En conclusion, l'augmentation – un triplement – de la circulation dans l'entre-deux-guerres se fit donc sur des réseaux pratiquement inchangés, à l'exception des chaussées elles-mêmes, de la signalisation et de travaux dispersés, élargissements ou rectifications des tracés.

En fait, le grand-œuvre des années 1930 fut l'émergence d'une nouvelle organisation des routes, avec le doublement du réseau des routes nationales en 1930 par le classement de 40 000 km de voies d'intérêt général, la constitution des « chemins départementaux », la mise en place d'un « statut des autoroutes », la création d'une « Direction des routes » définitivement autonome en 1937, la disparition de la « vicinalité » et la réunification de la gestion des routes nationales et départementales, la mise en place de moyens statistiques dans le domaine des accidents, etc.

III La mise au point du *Code de la route*.

... les dispositions du code de la route, dans lesquelles le législatif n'a pas à intervenir car il s'agit d'un privilège de l'exécutif ...
député Henri Lacaze, 1955 ²²³

Le 20 août 1939, deux semaines avant la guerre, paraît un nouveau *Code de la route*²²⁴. En fait, ce *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage* est fort différent du *Code* de 1921-1922. Les modifications intervenues en 18 ans sont nombreuses et fondamentales. Cette « *mise au point* » administrative sera pérenne pour sa plus grande partie.

En effet, les principes ainsi établis dans l'entre-deux-guerres ne subiront plus de modification notable jusqu'aux années 1970 qui verront s'ajouter aux dispositions existantes la limitation générale des vitesses en rase campagne, ainsi qu'une toute nouvelle forme de prise en compte de la sécurité des usagers du véhicule lui-même.

Nous nous bornerons à la présentation et à l'analyse des réglementations prises, sans nous attarder aux vaines discussions entre experts avec leurs oppositions irréductibles²²⁵, aux justifications des palinodies administratives (le cas de la « *priorité* » est exemplaire) et des mesures protectionnistes intérieures (les limites imposées aux poids lourds sous prétexte de sécurité – en fait pour avantager le rail) ou extérieures (les « *phares jaunes* »), ou aux ressassements des oppositions entre administrations, et entre celles-ci et les associations.

C'est pourquoi nous n'utiliserons ici ni les discussions de la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, ni celles des administrations ayant trempé dans l'élaboration de ces règles, ni celles du Conseil d'État. Notre exposé, le lecteur va le voir, est suffisamment complexe et long pour faire l'économie de la relation des déclarations internes aux Commissions de tel ou tel représentant administratif ou associatif, sauf lorsqu'on constate que des oppositions virulentes entre les membres se sont exprimées à travers la presse.

²²³ Henri Lacaze, Rapporteur de la commission de la justice et de la législation, *Débat de la Chambre des députés, Discussion du projet de loi sur la police de la circulation routière*, 24 mai 1955, page 2 922.

²²⁴ Voir 20 août 1939, *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage. PTQ 1939*, pages 669-707. Cette mise à jour complète du *Code* récapitule toutes les modifications survenues depuis 1922, plus les modifications résultant des *décrets* des 27 février et 21 août 1940 et du 18 octobre 1941.

²²⁵ La vanité de ces discussions apparaît quand Baudry de Saunier, l'un des deux « *rapporteurs* » de la CCACG, se livre à une attaque virulente contre le *Code* de 1921 (*Omnia*, article *Le Code de la route n'est pas notre ami*, juillet 1921). Puis, il proposera son propre *Code de la route* en 1931, in *L'Illustration*, 2 mai 1931 et *Omnia*, juillet 1931.

III-1 LES MODIFICATIONS DE LA LOI SUR LA POLICE DU ROULAGE ET DU CODE DE LA ROUTE.

Le *Code de la route* du 27 mai 1921, modifié le 31 décembre 1922, avait fondu les textes de 1896 et 1899 concernant le cyclisme et l'automobile avec ceux qui réglaient la circulation attelée. Il concernait donc maintenant l'ensemble des usagers de la route, piétons, cavaliers et conducteurs d'animaux et de véhicules attelés, cyclistes et automobilistes.

Sa forme était un *Décret d'application* de la *Loi sur la police du roulage* du 30 mai 1851.

Les modifications du *Code de la route* se font à travers onze *Décrets d'application* de la *Loi sur la police du roulage*, mais aussi par quatre « *Décrets-lois* ».

En effet, il fallut modifier la *Loi sur la police du roulage* de 1851 elle-même par ces quatre *Décrets-lois* afin de déroger à son principe fondamental de la non-limitation du poids et de la taille des véhicules²²⁶.

Outre ces *Décrets* et *Décrets-lois*, de nombreuses *Circulaires* et *Arrêtés* précisent les modifications des usages de la route. Parfois, comme dans le cas de la signalisation, ces textes ne font pas référence à la *Loi sur la police du roulage* ni au *Code de la route*.

L'analyse de ces modifications ne peut évidemment pas suivre un plan chronologique. Toutefois, on trouvera en *Annexe A 19*, un tableau chronologique récapitulant l'ensemble des modifications du *Code* de 1923 à 1941.

Il nous faut donc faire un examen « thématique » de cet ensemble de *décrets*, *arrêtés* et *circulaires*. On peut regrouper toutes ces évolutions en quelques catégories seulement :

- l'interdiction en 1933 d'utiliser normalement le milieu de la chaussée,
- la définition du réseau de routes prioritaires,
- les équipements de sécurité (ou de diminution des nuisances) des véhicules : échappement, éclairage et signalisation de position, bandages des roues, rétroviseur, essuie-glace, limiteur ou enregistreur de vitesse, freins, etc.,
- la réglementation des poids lourds (transports en commun et camions) dont la circulation se développe très rapidement ; la plupart des équipements de sécurité ont été d'abord imposés aux poids-lourds avant de l'être aux autres véhicules ;
- le permis de conduire,
- la signalisation et la publicité aux abords des routes,
- la « *coordination rail-route* » qui impose, à partir de 1933, des contraintes dans l'usage de la route aux transports en commun de voyageurs et aux transports de marchandises, dans le but principal de protéger les marchés des chemins de fer.

APPARITION DES « REGLEMENTS VIDES ».

Sous ce terme énigmatique de « *règlement vide* », nous voulons attirer l'attention sur une catégorie de nouveaux textes qui ont pour seul objet de faire face à une argutie juridique d'un usager en défaut, mais qui a donné (ou aurait pu donner) lieu à un jugement en sa faveur.

²²⁶ Ces *Décrets-lois* sont pris en application d'une *Loi de finances* d'exception, du 28 février 1934, autorisant le gouvernement à légiférer par *décrets* pour des raisons économiques. Ils firent néanmoins après coup l'objet d'approbations purement formelles par le Parlement.

Ces formules, qui encombrant le *Code de la route* actuel, ont une apparition bien datée.

L'exemple princeps est l'article 11 du *Code de la route*, concernant le « stationnement ». Sa rédaction d'origine était la suivante en 1921-1922 :

« *Il est interdit de laisser sans nécessité un véhicule stationner sur la voie publique.*
[suivent 3 autres paragraphes ...] »

En 1928, on éprouva le besoin de remplacer les termes « *sans nécessité* » par « *sans motif légitime* », le reste étant inchangé²²⁷. Cela résultait d'un « *sage avis du Conseil d'État* » sur une contestation judiciaire²²⁸ :

« *Ainsi, dorénavant, le propriétaire d'une voiture qui la laisse devant sa porte pendant son déjeuner, ou devant le magasin où il va faire une emplette, pourra invoquer un motif légitime et être à l'abri d'une contravention injustifiée.* »

Un autre cas encore plus significatif : en 1937, on précise que le port du « *triangle jaune sur fond bleu* » par les véhicules traînant une ou plusieurs remorques, imposé en 1935, doit se faire « *de jour et de nuit* », le fait que ce signal soit « *éclairé par transparence* » ayant sans doute pu laisser plaider que ledit signal n'était nécessaire que de nuit²²⁹.

L'INTERDICTION D'UTILISER LE MILIEU DE LA CHAUSSEE EN 1933.

Un *Décret* du 19 janvier 1933 interdit de circuler au milieu de la chaussée. Cette mesure, certainement fondamentale pour la sécurité, avait une longue histoire : décidée en 1793, elle avait été abandonnée, mais avait été reprise dans le ressort de la préfecture de police en 1851.

La Commission de 1909 y avait évidemment réfléchi, avant de la repousser, tout comme les rédacteurs ultimes du *Code* de 1921.

Si la possibilité d'occuper le milieu de la chaussée avait été conservée en 1921, c'est que c'était le positionnement traditionnel des voitures attelées. Dès lors que celles-ci ne constituèrent plus qu'un trafic résiduel face au trafic motorisé et cycliste, cet usage dangereux n'avait plus de raison d'être. On peut donc tenir la date de 1933 pour celle de la fin du cheval.

Il avait donc fallu plus de 80 ans pour étendre à toute la France l'obligation de tenir sa droite édictée par l'*Ordonnance* du 7 août 1851 à Paris et dans ses faubourgs.

LES NOUVEAUX DEVOIRS DES PIETONS EN 1937.

Le *Code* de 1922 avait imposé aux piétons une obligation de prudence dans son article 55 :

« *Les conducteurs de véhicules quelconques sont tenus d'avertir les piétons de leur approche. Les piétons, dûment avertis, doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, cycles, bêtes de trait, de charge ou de selle.* »

Les prescriptions plus détaillées élaborées dans les villes avant 1914, à Paris notamment, n'ont pas été reprises par les rédacteurs du *Code*. Le vague de ces dispositions est donc

²²⁷ 21 août 1928. *Décret sur la police de la circulation et du roulage. Stationnement des véhicules sur la voie publique. Permis de conduire. PTQ 1928*, pages 546-548. C'est nous qui avons souligné.

²²⁸ *Omnia*, n°100, 1928, page 168. On aurait pu s'en tenir à une décision jurisprudentielle. Sans doute a-t-on voulu faire l'économie d'une décision parallèle de la Cour de cassation.

²²⁹ 17 janvier 1935. *Décret. Police de la circulation et du roulage. Article 29. PTQ 1935*, pages 22-24.

18 décembre 1937. *Décret réglementaire. Code de la route. Article 29. PTQ 1937*, pages 737-752.

vivement critiqué par les automobilistes et les associations.

La révision devient indispensable dès lors que la Cour de cassation pose par « *l'arrêt Jand'heur* » qu'il appartient à l'automobiliste de faire la preuve d'une faute inexcusable de la victime, cycliste ou piéton. Des jurisprudences définissent les cas de telles fautes inexcusables en 1933 et obligent à incorporer dans le *Code* ces nouveaux devoirs du piéton²³⁰.

En 1937, la formulation ci-dessus de l'article 55 du *Code* de 1921 est complétée ainsi²³¹ :

« Les piétons circulant sur la chaussée [...] avertis de l'approche de tous véhicules ou animaux doivent se ranger [...] Ils doivent le faire également dans les virages, aux bifurcations, croisées des chemins et carrefours, au sommet des côtes, ainsi qu'à proximité de ces endroits et, plus généralement, lorsque la visibilité est imparfaite.

Ils ne doivent traverser la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger.

Lorsque des trottoirs et contre-allées sont aménagés spécialement à l'usage des piétons le long de la voie publique, ceux-ci doivent s'y tenir ; en cas d'impossibilité, ils ne doivent emprunter la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger. »

Ces nouvelles dispositions sont saluées par les revues automobiles :

« Les prescriptions relatives aux piétons [...] seront bien accueillies des automobilistes qui ont trop souvent souffert, soit de leur indiscipline, soit de leur ignorance absolue des règles élémentaires de la circulation.

Mais qui se chargera de leur apprendre leurs nouveaux devoirs, et surtout de les faire respecter ?²³² »

III-2 LA REGLEMENTATION DU VEHICULE.

La réglementation des véhicules se résumait en 1921 à des prescriptions héritées des voitures à chevaux et des machines à vapeur : exercer une pression au sol limitée, avoir un éclairage la nuit, ne pas faire (trop) de bruit ni de fumées, centraliser les organes de contrôle et de direction, avoir une bonne visibilité vers l'avant, etc.

La réglementation des véhicules va désormais être édictée, non plus en termes généraux, mais en règles portant sur certains composants.

Diversification des catégories de véhicules.

Deux catégories de véhicules s'ajoutent aux « *automobiles* », « *motocyclettes* », « *véhicules à propulsion mécanique dont l'objet principal est la culture des terres* » et aux diverses catégories de poids lourds du *Code* de 1922. Elles obéissent à des règles simplifiées.

Les « *cycles à moteur mécanique* » doivent peser moins de 30 kg, rouler à moins de 30 km/h en palier, et conserver un pédalier ; ce sont les ancêtres des « *cyclomoteurs* » actuels²³³.

²³⁰ Sur l'arrêt Jand'heur et ses jurisprudences d'application, voir ci-après, *chapitre 8, II-3*.

²³¹ 18 décembre 1937. *Décret réglementaire. Code de la route. Article 55*.

²³² *La Vie automobile*, 10-1-1938, page 15. On verra que les associations vont s'atteler à l'éducation des piétons.

²³³ *Décret* du 12 septembre 1925. *PTQ 1925*, pages 460-462. La *Circulaire* du 29 mai 1926 fixe dans le détail les caractéristiques de ces véhicules et de leur utilisation. *PTQ 1926*, pages 317-324.

Ils sont dispensés de l'immatriculation et du permis de conduire. Leurs équipements de sécurité sont allégés par rapport à ceux des motocyclettes, mais ils doivent être munis d'un silencieux.

Les « *véhicules qui peuvent être conduits sans permis* » doivent peser au plus 150 kg à vide, avoir une cylindrée inférieure à 100 cm³ et ne pas excéder 20 km/h en palier²³⁴.

Par contre, la catégorie purement fiscale des « *cyclecars* » créée en 1920²³⁵ reste assimilée aux automobiles du point de vue du *Code*. En fait, il s'agit d'automobiles légères « *pesant moins de 350 kg, carrosserie nue comprise* » et dont la cylindrée ne dépasse pas 1 000 cm³.

LES NUISANCES : POUSSIERE, BRUITS ET EBRANLEMENTS.

La question de la poussière se règle au fur et à mesure du goudronnage des rues et des routes. Le *Recensement de la circulation sur les routes nationales* de 1935 ne distingue plus les types de chaussées (avec 80 000 km, le réseau national recouvre alors à peu près les anciens réseaux de routes nationales et routes départementales avant leur déclassement).

Le bruit des moteurs reste une préoccupation majeure. La seule réglementation nouvelle est la suppression totale de l'échappement libre dès 1925, alors qu'il était encore possible d'en utiliser un hors agglomération²³⁶. Plusieurs *Circulaires* appellent les services des mines à la vigilance²³⁷. Ainsi, en 1928, une *Circulaire* (à propos des motocyclettes) constate que :

« [Certains] *dispositifs, reçus par le service des mines, n'avaient de silencieux que le nom* » et leur enjoint en conséquence :

« *de veiller très rigoureusement à ce que les véhicules présentés à leur réception soient munis d'un dispositif silencieux efficace ne permettant pas de rétablir facilement l'échappement libre* »

Le problème des silencieux est encore loin d'être réglé dans les années 30 pour les voitures « *de sport* » et les motocyclettes²³⁸.

Mais, il reste bien d'autres bruits vers 1933²³⁹. L'usage systématique de l'avertisseur imposé par le *Code de la route* est vite considéré comme gênant la nuit en agglomération :

« *On est déjà arrivé à modifier l'usage de l'avertisseur en le remplaçant par les phares, à partir de minuit. Il n'apparaît pas que cette prescription, en usage à Paris, ait augmenté le nombre des collisions, puisque l'absence d'avertisseur incite les*

²³⁴ Décret du 18 décembre 1937. *PTQ 1937*, page 746. La *Circulaire* du 29 octobre 1938 fixe dans le détail les mentions à apposer sur la carte grise et le procès-verbal de réception. *PTQ 1938*, pages 842-843.

²³⁵ *Loi de finances*, art. 36, du 31 juillet 1920 et *Circulaire (travaux publics)* du 28 février 1921. Dans *PTQ*.

²³⁶ Décret du 21 août 1925. *PTQ 1925*, pages 460-462.

²³⁷ *Circulaires* des 10 septembre 1924, 29 mai 1926 et 15 août 1928. Citation in *PTQ 1928*, page 518.

²³⁸ En juillet 1933, la *Revue générale des routes et de la circulation routière*, dans un article sur *Les bruits occasionnés par la circulation des véhicules*, pages 251-252, considère que :

« *En ce qui concerne l'échappement libre on peut dire qu'à l'heure actuelle et pour la généralité des voitures de tourisme, le problème est résolu. Mais, [...] il y a les voitures dites de "Sport" et les motocyclettes pour lesquelles il semblerait que certains constructeurs, pour répondre à une certaine fantaisie ou mentalité de leur clientèle, se sont ingéniés à rendre les bruits correspondants aussi accentués que possible, en réduisant le "silencieux" à sa plus simple expression.* »

²³⁹ L'ordre adopté ici résulte d'une « *sélection* » par ordre d'importance (après les bruits d'échappement) proposée en juillet 1933 par l'article de la *Revue générale des routes et de la circulation routière*, cité à la note précédente.

*conducteurs à plus de prudence. Cette formule, appliquée à la Route et aux mêmes heures, serait très appréciée et assurerait une certaine tranquillité.*²⁴⁰ »

Le bruit de roulement a deux composantes, le bruit audible proprement dit, et les « bruits solidiens », c'est-à-dire les vibrations à basses fréquences transmises par le sol.

*« Ce bruit qui est particulièrement intolérable, surtout celui causé par les poids-lourds, est arrivé à provoquer des ébranlements sur les édifices et les travaux d'art. De diverses études il ressort que le véhicule muni de bandages pleins doit produire un bruit 10 fois plus fort que celui qui correspond aux véhicules montés sur pneumatiques.*²⁴¹ »

La *Revue générale des routes et de la circulation routière* signale encore le bruit des freins qui « tient une place assez modeste dans le concert des bruits du véhicule » et « ceux de la transmission qui sont surtout imputables à des camions usagés.²⁴² »

LA SECURITE DU VEHICULE : FREINS, PNEUMATIQUES, RETROVISEUR, VITRES, CARROSSERIE.

Les équipements de sécurité.

Parmi les équipements de sécurité proprement dits, notons l'imposition à tous les véhicules :

- du « rétroviseur » en 1933 (alors qu'il n'était obligatoire que pour les poids lourds de plus de 3 000 kg depuis 1922),
- et de l'« essuie-glace automatique » en 1937.

L'« indicateur de changement de direction mécanique et non exclusivement lumineux » est imposé à tous les véhicules dans le ressort de la préfecture de police à compter du 1^{er} janvier 1927. Le *Décret* du 18 décembre 1937 étend son obligation à toute la France pour tous les poids lourds de plus de 2 mètres de large. Pour les véhicules légers, il faudra attendre l'après-guerre.

D'autres dispositifs spéciaux seront imposés aux poids lourds, mais ne feront jamais l'objet d'une transposition aux véhicules légers. On les examinera ci-après avec les réglementations propres aux poids lourds.

Les freins.

De nouveaux systèmes apparaissent avec les freins à tambour « autoserreurs²⁴³ », les servo-

²⁴⁰ *Ibidem*. En fait un premier *arrêté* de 1929 interdisant l'avertisseur avait dû être rapporté et transformé en prescrivant un appel de phares. Ce n'est qu'en 1954 que le klaxon sera interdit « sauf nécessité » de jour comme de nuit.

²⁴¹ *Ibidem*.

²⁴² *Revue générale des routes*, juillet 1933, article cité.

²⁴³ Ces freins développés par Bendix comportent deux mâchoires ; l'action du conducteur ne se fait que sur la première mâchoire (dite *commandée* ou *primaire*) ; le frottement de celle-ci plaque par un levier la seconde mâchoire (dite *secondaire*) contre le tambour ; c'est cette dernière qui produit la majeure partie du freinage. Rapidement, apparurent des systèmes plus raffinés, à doubles mâchoires primaires ou secondaires, etc.

freins, les freins à commande hydraulique. Le freinage traditionnel sur les roues arrières est remplacé par le freinage sur les roues avant ou sur les quatre roues, dit « *freinage intégral* ». En 1926, un long et documenté article sur le sujet conclut de façon très optimiste :

« *Cette rapide étude [...] suffit à montrer les énormes progrès qui ont été réalisés ces derniers temps dans la question du freinage. Celle-ci paraît complètement résolue par le freinage intégral et les servo-freins [...] et l'on peut prédire que ces deux perfectionnements seront bientôt d'un emploi général pour le plus grand bien des automobilistes et de la circulation.*²⁴⁴ »

Dès le milieu des années 1920, des *arrêtés* municipaux imposent que les véhicules soient munis de freins avant. La presse automobile a beau se déclarer totalement favorable aux freins avant, ces *arrêtés* font l'objet de nombreuses contestations médiatiques et judiciaires²⁴⁵.

Le freinage est réglementé par deux décisions nouvelles à partir de 1929²⁴⁶ :

- des *Arrêtés* du ministre des travaux publics pourront fixer « *les conditions dans lesquelles doivent être réalisées l'indépendance et l'efficacité du freinage* » ;
- les remorques de plus d'une tonne de poids en charge devront disposer de leur propre freinage.

En pratique, il ne semble pas y avoir eu de prescriptions nationales concernant le freinage prises par arrêté avant 1939. Le secteur reste donc relativement peu réglementé techniquement. Cette relative absence des pouvoirs publics dans le domaine du freinage va persister, comme on le constate avec l'ABS qui s'est développé librement à partir de 1990 (sauf pour les poids-lourds).

Les bandages et les pneumatiques.

Les bandages des roues font l'objet d'une amélioration rapide. La suppression des bandages métalliques pour les voitures particulières et les poids-lourds neufs est effective en 1921, avec une mise en conformité au 1^{er} juin 1926.

De plus, les poids-lourds sont incités à supprimer plus vite leurs bandages élastiques par une limitation des vitesses plus sévère pour ceux-ci (voir ci-dessous).

Puis, la généralisation des « *pneumatiques ou de dispositifs reconnus suffisants au point de vue de l'élasticité* » est prévue par un *Décret* du 19 janvier 1933 avec un délai de mise en conformité jusqu'au 1^{er} janvier 1938.

Une *Commission de réception des bandages élastiques* est instituée le 21 février 1933²⁴⁷.

Lors du *Recensement de la circulation sur les routes nationales* de 1935, on constate que seulement 0,5 % des autocars et 12,25 % des camions recensés n'ont pas encore de pneumatiques. Les véhicules particuliers non munis de pneumatiques sont si peu nombreux qu'ils ne sont pas discriminés dans le recensement. La France ne paraît donc pas avoir été en retard dans la généralisation des pneumatiques, par rapport aux États-Unis par exemple²⁴⁸.

²⁴⁴ Jacques Thomas, in *Revue générale des routes*, septembre 1926, pages 251-260.

²⁴⁵ *La Vie automobile*, 25-01-1933, pages 30-31.

²⁴⁶ 5 octobre 1929. *Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922. Art. 23. PTQ 1929*, pages 394-397.

²⁴⁷ 21 février 1933. *Arrêté. Commission de réception des bandages élastiques. PTQ 1933*, pages 102-103.

²⁴⁸ *La Revue générale des routes et de la circulation routière* indique en avril 1930, page 115, que 29 % des véhicules avaient des bandages pleins aux États Unis en 1921, et encore 4,7 % en 1929. Voir aussi Mathieu

Les pneus câblés apparaissent ainsi que les pneus dits « *basse pression* » (5 à 6 kg/cm²).

Les vitrages de sécurité.

On avait reconnu depuis longtemps la grande dangerosité des vitres en cas d'accident. C'est une des raisons qui font que les voitures attelées avaient de préférence des « rideaux » jusqu'au XIX^{ème} siècle. Diverses études statistiques avaient confirmé ce danger dans les accidents d'automobile²⁴⁹.

Les premiers vitrages de sécurité utilisés sont des « *verres armés* » avec un grillage d'acier ou d'aluminium pris dans la masse. Puis, les vitrages en « *verre feuilleté* » du type Triplex apparaissent en 1910. Baudry, toujours au premier rang de l'actualité technique, fait lui-même des essais comparatifs de choc sur des vitres armées et du Triplex en 1912 et conclut à la grande supériorité de ce dernier²⁵⁰. Mais, le Triplex ne sera pas commercialisés avant 1914.

Ils sont vite suivis des « *verres trempés* » du type Securit. Ces vitrages de sécurité se diffusent très lentement en France, alors qu'ils sont montés en série aux États-Unis dans les années 1920. Des *arrêtés* préfectoraux imposent les vitres de sécurité aux véhicules de transport en commun²⁵¹. Un article de *La Vie automobile* de 1933 présente diverses initiatives à ce sujet, dont l'arrêté pour les transports en commun du préfet du Gard, la mise à l'étude d'un arrêté analogue par le préfet de police en 1932, ou une initiative des compagnies d'assurance accordant une réduction de prime de 5 % pour les automobiles particulières dotées de vitres de sécurité à partir du 1^{er} mars 1932²⁵².

Le même article déplore que :

« *lorsqu'il s'agit d'automobiles appartenant à des particuliers, imposer le verre de sécurité à toutes les voitures semble contraire à la liberté individuelle. [Mais, ...] un père de famille a-t-il bien le droit d'exposer sa femme et ses enfants au risque d'affreuses blessures, simplement pour réaliser une économie ?* »

C'est la première fois qu'on entrevoit clairement la problématique du refus des aménagements de sécurité du véhicule uniquement destinés à la protection des occupants eux-même. Cette question va rester ouverte jusqu'au début des années 1970, lorsqu'on imposera enfin la ceinture de sécurité, le casque de moto, des dispositions de sécurité concernant la carrosserie, etc.²⁵³

La généralisation de la « conduite intérieure » et l'amélioration des carrosseries.

La conduite intérieure se généralise. Charles Faroux salue en 1926 « *La mort du torpedo* » aux États-Unis²⁵⁴. Ils seront bientôt suivis par la France où « *le torpedo disparaît à peu près*

Flonneau, *op. cit.*, pages 259-260, sur des préoccupations parisiennes concernant les vibrations de 1921 à 1934.

²⁴⁹ *La Vie automobile*, 25-01-1933, pages 30-31.

²⁵⁰ Voir Baudry, *Le déchiquetage par les vitres*, in *Omnia*, 9 mars 1912, pages 109-111. Le Triplex a été inventé par le hollandais Édouard Benedictus en 1910.

²⁵¹ ADIL, S1869. Arrêté du préfet d'Indre-et-Loire du 26 janvier 1933. *La Vie automobile*, 25-01-1933, page 31 mentionne un arrêté analogue du préfet du Gard d'août 1932 et du *Code de la route* algérien du 1^{er} octobre 1932.

²⁵² *La Vie automobile*, 25-01-1933, pages 30-31. Aussi, *ibidem*, 10-10-1933, pages 517-520.

²⁵³ L'imposition des vitres de sécurité aux véhicules particuliers se fera après la guerre.

²⁵⁴ *La Vie automobile*, 25-01-1926, éditorial. En 1925, 78 % des voitures américaines sont à conduite intérieure.

complètement » au Salon de l'Automobile de 1927²⁵⁵.

On n'envisage toutefois pas encore que la carrosserie ait un rôle déterminant à jouer dans la sécurité. Ainsi, lorsque *La Vie automobile* rend compte du 1^{er} Congrès de la sécurité de 1933, elle relate que celui-ci n'a examiné sous la rubrique « *Aménagement des carrosseries* » que les questions de bonne visibilité, de normalisation des pédales, d'accessibilité du levier de frein à main, de confort du conducteur²⁵⁶.

LA SIGNALISATION DES VEHICULES.

L'éclairage et la signalisation des véhicules, reconnus comme fondamentaux pour la sécurité depuis 1852, font l'objet d'une amélioration continue organisée par les pouvoirs publics²⁵⁷. Le sujet passionnait les revues automobiles, où l'on pourrait suivre l'évolution des préoccupations, la première étant « *l'éblouissement* » qui apparaît après guerre.

On ne détaillera pas cette évolution qui repose sur :

- la diversification et l'amélioration des « *feux de signalisation* » avant et arrière,
- des feux et dispositifs spéciaux pour les poids lourds et les remorques,
- l'apparition du « *dispositif supprimant l'éblouissement* ».

Les feux de signalisation (dits « *lanternes* ») sont diversifiés selon les types de véhicules, avec une position « *stationnement* », un feu arrière pour les motocyclettes, puis pour tous les cycles, des feux améliorés pour les voitures hippomobiles ou à bras, etc.

Les feux de signalisation des poids lourds font l'objet de prescriptions complexes, avec des « *feux oranges* » sur les côtés ainsi que sur leurs remorques (s'ils font plus de 2 mètres de large).

Et, surtout, tout véhicule (même léger) traînant une remorque est astreint à « *porter dans sa partie supérieure un panneau carré faisant apparaître par transparence, de l'avant et de l'arrière, un triangle jaune clair [...] sur un fond bleu foncé*²⁵⁸ »

Enfin, les poids lourds de plus de 3 tonnes doivent être munis à partir de 1933 d'un « *amplificateur de sons permettant au conducteur de percevoir les avertissements sonores des usagers qui veulent le dépasser* ».

Puis, à partir de 1937, d'un « *dispositif d'avertissement visible de l'avant et de l'arrière [...] permettant à son conducteur de signaler à l'arrière qu'il a perçu le signal sonore du conducteur qui s'apprête à le dépasser* »²⁵⁹. Ce dernier dispositif, matérialisé par un « *feu vert* » à l'arrière du poids lourd, ne fut réellement mis en œuvre que par le grand Décret du 10 juillet 1954, qui réforma le *Code de la route*, et un Arrêté d'application du 18 janvier 1955 qui

²⁵⁵ Article de *L'Excelsior* du 6 octobre 1927, cité par Jean Sauvy, *Survol du système automobile*, pages 14-30, in *Culture technique n° 25, Automobile et progrès, op. cit.*

²⁵⁶ *La Vie automobile*, 10-10-1933, pages 527-532.

²⁵⁷ En plus de dispositions modifiées par les décrets de 1927, 1929, 1933, 1935, 1937, 1939 (voir Annexe A), on trouve dans PTQ de nombreux arrêtés et circulaires concernant l'éclairage.

²⁵⁸ 19 janvier 1933. Décret. *Police de la circulation et du roulage*, Art. 24. PTQ 1933, pages 35-46.

²⁵⁹ Article 22 des Décrets des 19 janvier 1933 et 18 décembre 1937, *op. cit.*

en limita l'usage aux « *ensembles de véhicules* » dépassant 17 mètres²⁶⁰.

Cet avertisseur resta une « *spécialité française* » inconnue ailleurs en Europe, fut très critiqué²⁶¹ et finira par être supprimé en 1966²⁶².

L'ECLAIRAGE.

Le Code (art. 22) prévoit un « *agrément* » des « *appareils d'éclairage* » (dit « *phares* »).

Dès 1923, l'Arrêté qui fixe les prescriptions qui leur sont applicables se préoccupe de « *l'éblouissement* » lié à l'éclairage électrique²⁶³. Celui-ci devient de plus en plus efficace grâce aux progrès techniques continus, notamment avec les « *phares scellés* » (“*sealed beams*”).

En 1926, le ministre institue une *Commission chargée de donner son avis sur les types de dispositifs d'éclairage des automobiles*, comprenant 4 fonctionnaires et deux représentants de l'Automobile-Club de France et du Comité national français de l'éclairage²⁶⁴.

Pour lutter contre *l'éblouissement*, les « *appareils d'éclairage* » éclairant à 100 mètres comme prévu par le Code de 1921, font l'objet en 1929 de l'imposition d'un :

« *dispositif supprimant l'éblouissement [qui] doit, toutefois, laisser subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer efficacement la chaussée jusqu'à une distance d'au moins 25 mètres*²⁶⁵. »

Après des essais de « *défecteurs* » sur une paire unique de phares, le système qui se généralisera sera celui de 4 phares distincts, les 2 moins puissants éclairant à 25 m seulement. Ce sont nos modernes « *feux de code* » (dont le nom est ici « *éclairé* »).

La Commission sera très active, comme en témoigne la quinzaine de textes produits de 1926 à 1939 reproduits dans les recueils Potiquet (il y en eut évidemment d'autres).

Dès 1929, on met en place un classement des phares et des essais officiels préalables à l'agrément. Un système de contrôle est établi, avec la pose d'une « *plaque de garantie de conformité* » sur chaque appareil²⁶⁶. Au-delà des questions de sécurité, on peut penser à la mise en place de pratiques protectionnistes, accompagnées de tracasseries administratives envers les produits étrangers²⁶⁷.

Signalons l'apparition d'une autre « *spécialité française* », les « *phares jaunes* » fournissant une prétendue « *lumière sélective* ». Ils vont durer jusqu'en 1993, date à laquelle la

²⁶⁰ Décret, 10/7/1954, art. 77 et 92, JO 14/7/1954 et Arrêté, 18/1/1955, JO 22/3/1955. Tous deux dans le BTO.

²⁶¹ L'auteur se souvient de l'angoissante étrangeté de ce signal mettant le « *dépasseur* » à la merci du camionneur.

²⁶² Arrêté du 22 avril 1966, BTO 1966. Sur les motifs de cette suppression en 1966, voir la *Circulaire* du 12 janvier 1963, BTO 1963, qui limitait déjà son domaine d'application.

²⁶³ 28 juillet 1923. Arrêté du ministre des travaux publics fixant les conditions auxquelles doivent répondre les dispositifs d'éclairage des véhicules automobiles. PTQ 1923, pages 467-468.

²⁶⁴ 22 mai 1926. Arrêté instituant une commission chargée de donner son avis sur les types de dispositifs d'éclairage des automobiles. PTQ 1926, pages 306-307. Les archives de la Commission se trouvent aux Archives nationales, Centre des archives contemporaines, cote 770054, art. 1-49, couvrant les années 1926-1966.

²⁶⁵ 5 octobre 1929. Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922. Art. 24. PTQ 1929, pages 394-397.

²⁶⁶ 8 octobre 1929. Arrêté sur l'éclairage des automobiles. Modification de l'arrêté du 28 juillet 1923. PTQ 1929, pages 398-400.

²⁶⁷ Arrêté sur l'estampillage des projecteurs d'automobiles de fabrication étrangère du 16/7/1931, in PTQ.

France reviendra aux phares blancs qui équipaient toujours le reste du Monde²⁶⁸. Ici encore, le motif protectionniste nous paraît avoir primé sur les prétendus avantages techniques²⁶⁹ ou sur une demande des Armées, comme on le lit couramment²⁷⁰.

III-3 LE PERMIS DE CONDUIRE.

Le permis, tel que le définissait le *Code* de 1921-1922, était défini par des règles minimales : condition d'âge minimum, examen décrit succinctement.

Durant la guerre, puis dans les années 1920 et 1930, les conditions de délivrance du permis de conduire évoluent considérablement. Les réformes se regroupent ainsi :

- l'apprentissage de la conduite à l'armée durant la guerre va entraîner la conversion des permis militaires en permis civils et se pérenniser ;
- la connaissance du *Code de la route* de 1921 est vérifiée lors de l'examen ;
- le nombre croissant des candidats conducteurs entraîne la dévolution des examens à deux organisations, l'Armée et l'U. N. A. T., ce qui soulage le service des mines ;
- les conditions d'apprentissage sur la voie publique vont être réformées ;
- on impose des exigences spéciales pour les conducteurs de transport en commun et de poids lourds ;
- on définit les incapacités physiques incompatibles avec la conduite.

LA DELIVRANCE DU PERMIS PAR L'ARMEE ET L'U. N. A. T.

La délivrance des permis par l'Armée.

Un *Décret* du 20 juin 1915 crée, pour la durée de la guerre, un « *brevet spécial* » de chauffeur valable exclusivement pour la conduite des voitures de l'armée²⁷¹. Il précise que :

« *Article 2. Ce brevet, soumis aux mêmes épreuves techniques que le certificat de capacité ordinaire, sera délivré gratuitement soit par les préfets et après examen passé devant le service des mines, soit par l'autorité militaire après examen passé devant des commissions spéciales [...] Il ne sera valable que tout le temps de présence sous les drapeaux et pour la conduite exclusive des voitures de l'armée.* »

L'article 3 du *décret* prévoit que « *ledit brevet pourra être converti ultérieurement, sur la demande des intéressés, en un certificat de capacité ordinaire* » sans nouvel examen, moyennant l'acquittement des droits exigés pour le certificat de capacité.

²⁶⁸ Sur cette réglementation, voir Vincent Guigueno, *French cars, yellow lights : a scientific controversy about car and safety in French Inter War Context*, 11 pages, CD-ROM d'Annales de la *Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)*, Paris, September 2006.

²⁶⁹ Une longue controverse opposa les promoteurs du phare jaune à divers grands scientifiques qui n'y trouvaient aucun intérêt (voir par exemple un article résolument anti phares jaunes dans *La Vie automobile*, 25-03-1934, page 127). On y rencontre un bel « *actant* » (au sens de Lucien Sfez) : le phare jaune était crédité par ses promoteurs d'une « *lumière sélective* », terme tautologique mais qui séduisait les journalistes. Les grandes revues automobiles rendaient compte de ces discussions avec délectation.

²⁷⁰ Rien, dans le dossier réuni par Vincent Guigueno avec l'aide de l'auteur, n'indique une intervention des militaires sur ce sujet à l'époque. Il s'agit certainement d'une réalité ou d'un mythe postérieurs.

²⁷¹ 20 juin 1915. *Décret créant, pour la durée de la guerre, un brevet spécial en faveur des militaires, pour la conduite des automobiles. PTQ 1915-16*, page 258.

Dès le 7 janvier 1918, une circulaire organise les modalités pratiques de cette conversion²⁷². Ce qui permet de restreindre drastiquement le passage du certificat de capacité ordinaire, au motif que les services des mines, dégarnis par la mobilisation et des tâches nouvelles (gérer les pénuries de charbon, etc.), ne peuvent plus assurer le passage du permis²⁷³.

La conversion des certificats de capacité militaires délivrés pendant la guerre est massive. Rappelons que l'Armée disposait à la fin de la guerre de 120 000 véhicules automobiles, sans compter les motocyclettes.

Mais, très rapidement, on doit reprendre le passage des *certificats de capacité* ordinaires. Il semble que la demande émane surtout des démobilisés non titulaires du certificat militaire plutôt que de nouvelles classes d'âge (rappelons qu'il n'y avait pas encore de limite d'âge).

Un *Décret* du 26 mars 1921 prolonge le *décret* du 20 juin 1915, théoriquement limité à la durée des hostilités, en créant un « *brevet spécial d'automobiliste* » militaire réclamé par l'armée et les nouveaux appelés. Il est précisé par un arrêté du 17 octobre 1923. Bien entendu, ce brevet est convertible en permis civil, comme pendant la guerre²⁷⁴.

Ce mode d'obtention du permis devient très important, et le restera jusqu'à la suppression du service militaire à la fin du XX^{ème} siècle. Des textes ultérieurs mettront en accord le permis militaire avec les modifications du permis civil²⁷⁵.

L'examen de la « connaissance du Code de la route ».

La connaissance du *Code de la route* est exigée par une *Circulaire*²⁷⁶ du 16 juin 1921 :

« tous les candidats au certificat de capacité [...] seront soumis à un examen portant non seulement sur les conditions d'habileté, de pratique et de sang-froid déjà exigées, mais en outre sur la connaissance complète des devoirs qui découlent pour les automobilistes du décret du 27 mai 1921 réglementant la police la circulation et du roulage. »

Les modalités de cet examen ne seront pas fixées de façon détaillée avant 1939.

²⁷² 7 janvier 1918. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux préfets. Automobiles. Certificat de capacité pour la conduite des voitures. Conversion en permis de conduire ordinaire du brevet de chauffeur militaire institué par le décret du 20 juin 1915. Instructions. PTQ 1918, pages 7-8.*

²⁷³ 12 janvier 1918. *Arrêté des ministres des travaux publics et des transports, de la guerre, de l'armement et des fabrications de guerre, visant les examens aux brevets de capacité pour la conduite des automobiles. PTQ 1918, page 30.* Alors que, auparavant, les examinateurs se déplaçaient dans le département, les examens n'ont plus lieu qu'une fois par mois au chef-lieu. Cette restriction est supprimée par une *Circulaire* du 11 janvier 1919.

24 janvier 1918. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux préfets. Examen pour la conduite des voitures automobiles. Mesures à prendre pour l'application de l'article 11 du décret du 10 mars 1899. PTQ 1918, pages 45-47.*

²⁷⁴ Les titulaires du permis militaire se sont organisés en associations pour pérenniser ce mode d'obtention.

²⁷⁵ 3 mai 1933. *Décret. Automobiles. Brevet spécial et certificat de capacité d'automobiliste. PTQ 1933, 182-183.*

1er juillet 1933. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Automobiles. Permis de conduire. Conversion de brevet militaire en permis civil : équivalences. PTQ 1933, p. 206-207.* Le permis militaire pour les « camions, tracteurs à roues ou à chenilles, automitrailleuses, caterpillars » est équivalent au permis « A, mention poids lourd », alors que le permis pour les « autos-chenilles » est convertible en permis A seulement.

4 juin 1934. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Conversion de brevet militaire en permis de conduire civil. Fraude consistant à redemander la conversion ailleurs après annulation. PTQ 1934, page 227.*

²⁷⁶ 16 juin 1921. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef. Certificats de capacité pour la conduite des automobiles. Interrogation des candidats sur le code de la route. PTQ 1918, pages 7-8.*

La délivrance du permis par l'Union Nationale des Associations de Tourisme.

L'examen du certificat de capacité avait tôt été « sous-traité », tout en restant de la responsabilité du préfet « *sur l'avis favorable du service des mines* » (article 11 du *Décret* du 10 mars 1899). Ainsi, dès 1903 :

« *l'avis favorable du service des mines [peut] être émis, non seulement lorsque les candidats font directement la preuve de leur capacité par la voie des examens, mais aussi lorsqu'ils produisent des justifications probantes, sous la forme d'attestations ou de brevets émanant d'associations dûment agréées à cet effet par mon administration.*²⁷⁷ »

L'Association Générale Automobile (A. G. A.), notamment, « *obtient l'autorisation ministérielle de contrôler et de consacrer officiellement [les] aptitudes [des chauffeurs] et de faire passer des examens* » avant 1906²⁷⁸.

En 1918, pour soulager les services des mines, le ministre exclut de l'examen les hommes mobilisés et mobilisables, au motif qu'ils pouvaient passer le brevet militaire²⁷⁹.

La pérennisation du brevet spécial militaire, convertible, rentrait dans la même logique de sous-traitance de l'examen du permis. Cependant, les services des mines restaient débordés et durent même recruter des contractuels en fin 1923²⁸⁰.

En 1924, la dévolution totale des examens à des organismes privés est mise en œuvre.

Les droits perçus au titre d'une loi du 5 janvier 1907, sont séparés en 1924 entre un « *droit d'examen de 15 F* » et un « *droit de brevet de 50 F* » (réduit à 20 F pour les salariés ayant touché moins de 800 F par mois)²⁸¹. Un crédit de 750 000 F est prévu dans le Budget par la *Loi* du 5 janvier 1924, qui va permettre la rémunération de ces organismes privés.

Le 4 avril 1924, l'*Union Nationale des Associations de Tourisme* (U. N. A. T.) est habilitée à fournir des avis sur la capacité des candidats au permis de conduire les automobiles, sauf dans 19 départements, généralement peu peuplés²⁸². Elle délivre sur le champ au candidat ayant réussi les épreuves une « *attestation provisoire [tenant lieu] de carte rose en attendant le titre définitif* ». Le service des mines exerce un contrôle sur le service des examens de l'U. N. A. T., habilite les experts et effectue une partie du travail administratif. Sur le « *droit*

²⁷⁷ 25 novembre 1903. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Délivrance des autorisations de conduire des automobilistes, sur le vu d'attestation délivrée par les associations agréées par l'administration des travaux publics. PTQ 1903-04*, p. 337-338. L'A. G. A., créée en 1902, semble être à l'origine de cette nouveauté.

²⁷⁸ Souvestre, *op. cit.*, 1907, page 541. Il ne donne pas de date, mais c'est évidemment avant 1907.

²⁷⁹ 12 janvier 1918, *Arrêté interministériel, PTQ 1918*, pages 30-31, et 24 janvier 1918, *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux préfets, PTQ 1918*, pages 45-47.

²⁸⁰ 7 novembre 1923. *Décret relatif aux fonctions d'examineur en vue de la délivrance aux automobilistes du permis de conduire. PTQ 1923*, pages 672-673. Les examinateurs contractuels sont payés 3 francs par examen jusqu'à 5 000 examens par an et 2 francs au-delà.

²⁸¹ *Loi du 5 janvier 1924 et circulaire du 26 janvier 1924.*

²⁸² 4 avril 1924. *Arrêté du ministre des travaux publics, [...] portant fixation d'un nouveau régime des examens pour l'obtention des permis de conduire. (Arrondissements minéralogiques)*. Les départements exclus sont les suivants : Eure, Eure-et-Loir, Yonne, Ardèche, Lozère, Corrèze, Creuse, Indre, Ain, Savoie, Haute-Savoie, Hautes-Alpes, Drôme, Haute-Marne, Haute-Saône, Ariège, Aveyron, Gers et Lot. *PTQ 1924*, pages 352-354.

18 avril 1924, *Circulaire du ministre des travaux publics, [etc.] aux préfets. Automobiles. Examen des candidats au permis de conduire. Nouveau régime. Instructions. PTQ 1924*, p. 422-423.

La Creuse, la Corrèze et l'Yonne sont sortis du lot par des *Arrêtés* des 1^{er} et 22 août 1924.

d'examen » de 15 francs, l'U. N. A. T. ne percevait que 10 francs²⁸³.

L'U. N. A. T. est aussi chargée de tenir un fichier centralisé des permis²⁸⁴.

Le service des examens de l'U. N. A. T. est étendu à toute la France en 1926. De plus, le ministre précise aux préfets que l'U. N. A. T. peut remettre directement le permis définitif²⁸⁵ :

« *Je ne verrais aucun inconvénient à ce que vous chargiez les inspecteurs de l'U. N. A. T. de remettre en votre nom, le jour même de l'examen, au candidat dont les épreuves sont manifestement satisfaisantes, le titre définitif les habilitant à conduire* ».

Quelques textes complémentaires préciseront en 1932 les conditions de réinscription après un échec et, en 1934, celles de la transformation du permis militaire.

L'U. N. A. T. revendique, en 1928, 600 000 adhérents dont plus de 200 000 appartiennent au Touring-Club de France. Ce dernier est « *le principal animateur* » de l'U. N. A. T. et en fournit le président²⁸⁶. L'U. N. A. T. fait passer 267 487 examens en 1927 et 559 651 en 1930.

Le système fait toutefois l'objet de plaintes de candidats recalés, relayées par de vives attaques politiques. Ainsi, le Conseil général d'Indre-et-Loire délibère le 5 mai 1926 pour demander que l'examen du permis de conduire soit retiré à l'U. N. A. T. et confié à un service de l'État. Il reviendra à la charge avec un *Vœu* analogue le 30 avril 1930²⁸⁷.

Une offensive en règle est menée en 1938, ce qui amène le nouveau président du T. C. F. Henry Gasquet à publier une longue défense de l'U. N. A. T. contre, dit-il : « *un projet qui a trouvé un certain écho dans les milieux parlementaires – il aurait même, si j'en crois un communiqué, été pris en considération par une grande commission de la Chambre.* »²⁸⁸

Ces attaques n'aboutiront à la suppression de la délégation des examens à l'U. N. A. T. et à la création d'un service d'État que dans les années 1960.

LES PERMIS SPECIAUX POUR LES VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN ET DE POIDS LOURDS.

Le *Décret* du 31 décembre 1922 pose le principe dans son article 29 que :

« [Le permis] *ne pourra être utilisé pour la conduite soit des voitures affectées à des transports en commun, soit des véhicules dont le poids en charge dépasse 3 000 kg, que s'il porte une mention spéciale à cet effet.*²⁸⁹ »

Un arrêté du 16 mars 1923 précise que le permis spécifique pour les poids lourds et les transports en commun comporte « *une ou plusieurs épreuves directes permettant d'apprécier*

²⁸³ *La Vie automobile*, 25/04/1933, page 163. Le versement de 10 francs de 1924 n'avait pas été réévalué en 1933.

²⁸⁴ 7 juillet 1924. *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière. PTQ 1924*, voir page 632.

²⁸⁵ 18 juillet 1926. Arrêté autorisant l'Union nationale des associations de tourisme à fournir des avis sur la capacité des candidats au permis de conduire les automobiles. Et 18 juillet 1926. *Circulaire relative à la délivrance du permis de conduire par l'U. N. A. T.* Citation dans *PTQ 1926*, page 398.

²⁸⁶ Sur un bilan de l'U. N. A. T. en 1933, voir *La Vie automobile*, 25-04-1933, pages 163-164.

²⁸⁷ ADIL S 1869, Dossier « *Session d'août 1926, automobiles, etc.* » et « *Session d'avril 1930, réorganisation du service des examens* ». Ces dossiers sont très complets : délibérations, lettres du préfet, réponses du ministre, de responsables de l'U. N. A. T., etc.

²⁸⁸ *Revue du T. C. F.*, janvier 1939, éditorial, pages 1-3. La guerre arrêtera cette attaque qui aurait pu mener loin.

²⁸⁹ 16 mars 1923. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets, suivie d'un arrêté portant réglementation nouvelle du « permis de conduire » des véhicules automobiles. PTQ 1923*, pages 105-113.

leur aptitude à conduire et à manœuvrer les véhicules auxquels s'appliquera le permis ». C'est ce texte qui introduit les dénominations de « modèle A » pour le permis automobile, « modèle A avec mention spéciale » pour les deux permis poids lourd ou transport en commun et « modèle B » pour le permis motocyclette. Il est confirmé et précisé le 18 juillet 1926²⁹⁰.

En 1934, les conditions de passage pour les *permis modèle A avec mention spéciale* sont encore durcies. Le permis pour les transports en commun devra être passé sur un véhicule de 10 places au minimum. Il faut aussi que celui-ci pèse plus de 3 000 kilos pour que le permis soit valable sur les autocars dépassant ce poids. Il existe donc alors deux variantes du permis pour le transport en commun de voyageurs²⁹¹.

LA SUSPENSION ADMINISTRATIVE DU PERMIS.

Aux termes de l'article 29 du *Code de la route* de 1922, le préfet pouvait retirer le permis « après une contravention aux dispositions du décret²⁹² », donc sans attendre la condamnation.

L'importante *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière*²⁹³, du 7 juillet 1924, premier texte à proposer un programme de lutte contre les accidents de la route, indique que :

« Un projet de loi actuellement soumis au Parlement doit, d'ailleurs, conférer aux tribunaux répressifs le droit de prononcer également le retrait du permis de conduire.

[...] Le fichier central tenu par l'Union Nationale des Associations de Tourisme [en] dépistant toute tentative de fraude [...] est appelé à donner toute sa valeur pratique à la privation du droit de conduire. »

En fait, ce projet n'aboutira pas sous cette forme ; le retrait du permis va rester de la seule compétence préfectorale.

Le *Décret* du 12 avril 1927 modifie divers articles du *Code*, et notamment l'article 29 sur le permis. Il donne au préfet la faculté supplémentaire de suspendre ou annuler le permis en cas d'homicide ou blessures par imprudence (articles 319 et 320 du code pénal). Il précise que le permis doit être « obligatoirement » retiré par le préfet quand le titulaire est condamné « soit par application des articles 319 et 320 du code pénal, soit pour une contravention aggravée, ou par l'ivresse, ou par le délit de fuite ».

Une nouvelle rédaction *Décret* du 12 avril 1927 est faite en 1928 ; elle ne comporte aucune nouveauté des dispositions sur le permis de conduire, mais de simples détails de rédaction²⁹⁴.

Toutefois, la nouvelle rédaction de 1927 ne reprenait pas expressément la formulation ancienne concernant le retrait après une simple contravention (non aggravée), et un arrêt du Conseil d'État du 25 novembre 1935 jugea que la suspension par le préfet après une simple

²⁹⁰ 18 juillet 1926. Arrêté relatif à la délivrance du permis de conduire. PTQ 1926, pages 390-393.

²⁹¹ 7 septembre 1934. Arrêté du ministre des travaux publics. Permis de conduire les véhicules de transport en commun. Et 7 septembre 1934. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Permis de conduire les véhicules de transport en commun. PTQ 1934, pages 449-450 et 450-451.

²⁹² Le retrait est « obligatoire en cas de contravention aggravée par l'ivresse et d'incapacité permanente dûment constatée ». Mais, on ne parle pas du cas des conducteurs condamnés pour blessures ou homicides involontaires.

²⁹³ 7 juillet 1924. Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière. PTQ 1924, citation page 632.

²⁹⁴ 21 août 1928. Décret sur la police de la circulation et du roulage. Stationnement des véhicules sur la voie publique. Permis de conduire. PTQ 1928, pages 546-548.

contravention ne pouvait plus intervenir de façon préventive en attente d'une condamnation²⁹⁵. La décision du préfet est désormais liée à une condamnation effective. On ne reviendra sur cette question qu'en 1951

Le *Décret* du 12 avril 1927 établissait auprès de chaque préfet une « *commission technique spéciale* » chargée de convoquer le contrevenant et d'examiner ses observations²⁹⁶.

LA CONDUITE EN ETAT D'IVRESSE.

La vieille loi sur l'ivresse publique du 23 janvier 1873 avait été modernisée par une loi du 1^{er} octobre 1917. Notons toutefois que la conduite en état d'ivresse « *sur les voies publiques* » pouvait déjà être sanctionnée depuis 1873. Ainsi, l'*Ordonnance générale du préfet de police* du 31 août 1897, qui codifiait des textes antérieures, le rappelait dans son article 24 :

« *Il est défendu, sous les peines portées par la loi du 23 janvier 1873, à tout cocher ou conducteur d'une voiture quelconque de conduire en état d'ivresse.* »

La conduite « *en état d'ivresse manifeste* » est sanctionnée par un retrait obligatoire du permis par l'article 29 du *Décret* du 31 décembre 1922. C'est la première mesure effective contre l'alcool au volant inscrite dans le *Code de la route*. Elle ne fut guère appliquée.

L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE.

On a vu que le brevet militaire devient, durant la guerre, une des filières principales d'apprentissage, qu'il est toutefois difficile de quantifier. Ses modalités sont mal connues.

Les leçons de conduite sur la voie publique sont peu à peu réglementées. Des *arrêtés* municipaux indiquent les voies sur lesquelles elles peuvent avoir lieu selon des horaires déterminés. Dans certains départements, les apprentis conducteurs doivent faire une déclaration préalable, qui donne lieu à la délivrance d'un document provisoire officiel. Enfin, à Paris, les dispositifs de double commande de freins et de débrayage sont rendus obligatoires dans les voitures écoles par un arrêté du 1^{er} août 1925.

Une réglementation nationale, sous la forme d'*arrêtés* préfectoraux, est prise par une *Circulaire* du 5 juillet 1930²⁹⁷ :

- elle interdit « *de délivrer aux intéressés tout récépissé de déclaration ou autorisation temporaire, titres incompatibles avec le principe même du permis de conduire et susceptibles de donner lieu à des abus* » ;
- elle impose la présence d'un « *moniteur titulaire du permis de conduire du modèle correspondant à la catégorie de véhicules utilisés par l'apprentissage* » ; celui-ci peut toutefois ne pas être un professionnel ;

²⁹⁵ Voir *La Vie automobile*, 25-12-1937, page 604.

²⁹⁶ 12 avril 1927. *Décret modifiant le code de la route, articles 10, 24, et 29. PTQ 1927*, pages 165-167.

6 mai 1927. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Police de la circulation et du roulage : priorité de passage au croisement et bifurcation. Éclairage des automobiles en stationnement. Retrait des permis de conduire par mesure administrative. Application du décret du 12 avril 1927. PTQ 1927*, pages 259-262.

²⁹⁷ 5 juillet 1930. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Réglementation des leçons de conduite de véhicules automobiles sur la voie publique. (Recommandations sur l'emploi, obligatoire à Paris, du dispositif de double commande).* PTQ, 1930, pages 284-287.

- elle recommande aux maires des grandes villes d'imposer la double commande, ce qui ne peut être fait en pratique que sur les véhicules spécialisés d'auto-écoles.

La professionnalisation des moniteurs est donc imposée *de facto* à Paris et dans les grandes agglomérations par ce biais de l'obligation d'utiliser une double commande.

L'INSTAURATION DU CONTROLE MEDICAL.

1930 voit le début de l'instauration d'un contrôle médical des conducteurs. Un arrêté²⁹⁸ impose aux candidats au « *permis transport en commun* » la production d'un « *certificat d'un docteur, désigné par le préfet, attestant qu'ils peuvent, sans danger pour la sécurité publique, conduire lesdits véhicules* ». Une circulaire définit les conditions de cet examen médical, avec la nomination des médecins agréés, mais ne précise pas encore les motifs d'incapacité²⁹⁹.

En 1931, on institue une « *Commission permanente chargée d'établir une liste indicative des incapacités physiques pour lesquelles le permis de conduire ne pourrait être délivré et de donner son avis sur toutes les questions soulevées à l'occasion de la délivrance de ce permis* »³⁰⁰.

Dès 1933, la Commission a achevé un premier travail, et l'examen médical (*Annexe B, Illustration 205*) est étendu aux conducteurs de poids lourds par un arrêté qui édicte une :

« *Liste indicative des incapacités physiques pour lesquelles le certificat médical d'aptitude à conduire les voitures automobiles affectées aux transports en commun de personnes et les voitures pesant en charge plus de 3 000 kg ne pourra être délivré* »³⁰¹.

Cette liste très détaillée est un document fondamental, point de départ de toute la législation sur les incapacités. Les incapacités retenues sont liées à des troubles de l'appareil cardio-vasculaire, de l'audition, de la vue, de l'état intellectuel et mental, et à des lésions neurologiques ou motrices dues notamment des amputations.

Notons que l'alcool n'est pas oublié ; en effet, la liste comprend :

« *Toute toxicomanie, notamment l'alcoolisme chronique ou aigu.* »

En novembre 1934, on étend le contrôle d'aptitude physique à tous les candidats au permis A pour automobile ordinaire et au permis B pour motocyclettes³⁰². Cette décision fondamentale, proposée dès 1927 lors d'un débat à la Chambre³⁰³, avait été fortement

²⁹⁸ 1^{er} août 1930. Arrêté du ministre des travaux publics. *Permis de conduire. PTQ 1930*, p. 327-328.

²⁹⁹ 1^{er} août 1930. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets et ingénieurs en chef des mines. *Automobiles. Conditions de délivrance du permis de conduire. Institution du certificat médical et instructions. PTQ 1930*, p. 329-330.

³⁰⁰ 28 mars 1931. Arrêté du sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics. *Institution d'une commission chargée d'établir la liste des incapacités physiques de conduire les automobiles. PTQ 1931*, pages 88-89.

³⁰¹ 23 janvier 1933. Arrêté du ministre des travaux publics. *Automobiles. Permis de conduire. Véhicules de transport en commun et de poids-lourd. Certificat médical. Incapacités. PTQ 1933*, pages 51-56.

23 janvier 1933 Une Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. *Application de l'arrêté précédent*, établit la création d'une commission départementale d'appel en cas de refus du certificat médical d'aptitude. *PTQ 1933*, pages 56-58.

³⁰² 23 novembre 1934. Circulaire du ministre des travaux publics au directeur du service des examens pour la conduite des automobiles. *Détermination des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention du permis de conduire en général. Condition à exiger, dans certains cas, des dispositifs destinés à remédier à l'impotence des candidats. Motif de refus malgré un examen satisfaisant. PTQ 1934*, pages 1071-1078.

³⁰³ *Débats de la Chambre*, séance du 4 novembre 1927, pages 27-34.

combattue par certains membres du milieu automobile.

L'examineur est chargé de détecter « *l'état physique alarmant* » du candidat ayant néanmoins subi avec succès les épreuves techniques et de le signaler. Le candidat doit alors subir un examen médical, basé sur la liste des inaptitudes pour les permis de transport en commun et de poids-lourd, avec quelques adoucissements. Notamment, les infirmités des membres inférieurs peuvent être compensées par des aménagements spéciaux du poste de conduite des automobiles et motocyclettes. Le candidat refusé peut aussi faire appel devant la commission départementale. Dès 1936, l'examineur doit signaler tous les candidats ayant des problèmes physiques, même s'ils sont ajournés pour ne pas avoir réussi les épreuves techniques³⁰⁴.

Quelques textes ultérieurs de 1938 et 1939 précisent encore le détail des incapacités³⁰⁵.

Les accords internationaux sur les permis de conduire de 1909 sont renouvelées par une *Convention internationale de Paris* en 1926. En 1930, on instaure un « *permis international de conduire* » en exécution de cette convention³⁰⁶.

Enfin, le *Décret* du 18 décembre 1937, article 29, introduit une dispense du permis de conduire pour les véhicules automobiles présentant les conditions suivantes : peser au plus 150 kilos en ordre de marche, avoir une cylindrée au plus égale à 100 cm³, ne pas pouvoir dépasser en palier 20 km/h. C'est l'origine des « *voiturettes sans permis* », qui vont exister en France jusqu'à nos jours, avec des modifications ultérieures substantielles, en matière de vitesse maximale notamment³⁰⁷.

En résumé, le permis de conduire avait subi des évolutions importantes de 1922 à 1939 :

- la délivrance du permis est assurée d'une part par l'Armée avec ses permis militaires transformables et, d'autre part, par l'Union Nationale des Associations de Tourisme ; le service des mines se trouve en retrait et le ministère se contente de superviser l'U. N. A. T. ;
- l'apprentissage est réglementé au plan local (lieux et horaires) ; la présence d'un moniteur – qui peut être occasionnel – devient obligatoire ; mais, à Paris et dans les

³⁰⁴ 4 novembre 1936. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Incapacités physiques incompatibles avec l'obtention du permis de conduire les automobiles. Examen médical. PTQ 1936*, pages 870-871.

³⁰⁵ Tous les textes ci-après sont dans *PTQ*. – 9 février 1938. *Arrêté du ministre des travaux publics. Liste des incapacités physiques incompatibles avec la délivrance du permis de conduire les véhicules de transport en commun et de poids-lourd. Modification de l'arrêté du 23 janvier 1933*. – 25 juillet 1939. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Permis de conduire les automobiles affectées à des transports en commun de personnes, ou dont le poids total en charge dépasse 3000 kg. Mutilation des doigts*. – 16 août 1939. *Arrêté du ministre des travaux publics modifiant l'arrêté du 18 juillet 1926, relatif au permis de conduire des véhicules*. – 16 août 1939. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Incapacités physiques incompatibles avec l'obtention du permis de conduire en général*.

³⁰⁶ Tous les textes ci-après sont dans *PTQ*. – 30 juin 1927. *Décret sur la circulation routière internationale. Exécution de la convention internationale du 24 avril 1926*. – 2 décembre 1930. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Circulation automobile. Application de la convention internationale du 24 avril 1926*. – 7 février 1930. *Décret de création du « certificat international pour automobiles » et du « permis international de conduire » à la place du « certificat international de route »*.

³⁰⁷ 18 décembre 1937. *Décret réglementaire. Code de la route. Article 29. PTQ 1937*, pages 737-752.

29 octobre 1938. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Code de la route, article 29 : véhicules automobiles dispensés du permis de conduire. PTQ 1938*, pages 842-843. Elle prescrit de porter sur la carte grise l'indication que le conducteur du véhicule peut circuler sans permis.

- grandes villes, ce moniteur est forcément un « professionnel » du fait de l'utilisation obligatoire d'une double commande sur le véhicule d'apprentissage ;
- le permis se diversifie en 5 types (outre les « véhicules sans permis ») : permis motocyclette B, permis automobile A, permis poids-lourd (plus de 3 000 kg) et permis pour le transport en commun (subdivisé en deux selon que l'autobus ou l'autocar fait moins ou plus de 3 000 kilos) ;
 - le refus du permis pour incapacité physique apparaît pour les véhicules de transport en commun, puis est étendu au poids-lourd et, enfin, aux automobiles ordinaires et aux motocyclettes. Une Commission spécialisée est mise en place, qui définit précisément les motifs d'incapacité ;
 - le retrait du permis de conduire est durci, avec le retrait obligatoire dans un certain nombre de cas, notamment pour la conduite en état d'ivresse ;
 - *a contrario*, le retrait du permis par le préfet sur simple contravention est suspendu par l'arrêt du Conseil d'État de 1935 ;
 - un permis de conduire international est mis en place en Europe.

III-4 LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

LES LIMITATIONS DE VITESSE ET L'AMELIORATION DES BANDAGES.

Nous avons vu que l'augmentation du poids et des vitesses des autobus et des véhicules utilitaires avait suscité des mesures de limitation des vitesses par le préfet de police ou les autorités municipales juste avant la guerre. Les bandages rigides et les bandages « élastiques discontinus » (*Annexe B, Illustration 66*) entraînaient, en effet, des vibrations particulièrement mal acceptées par les riverains.

Accessoirement, l'augmentation des vitesses accroissait l'usure des chaussées en macadam. Ce qui avait d'ailleurs amené la Commission du Projet de *Code de la route* à faire réaliser des enquêtes poussées à ce sujet.

Le *Code de la route* imposa donc des limites générales de vitesse aux poids-lourds, sans préjudice des réglementations locales plus contraignantes. Ces limites furent liées à la nature des bandages de roues. Ainsi, une substitution progressive des pneumatiques aux bandages rigides ou simplement élastiques fut poursuivie de façon très systématique de 1921 à 1939.

Le *Code de la route* de 1921 avait prescrit pour les véhicules de plus de 3 000 kg la disparition des bandages rigides en 5 ans (art. 2).

Il avait fixé (art. 31) des limite de vitesse variant de 5 à 40 km/h selon l'usage (transport de personnes ou de marchandises), le poids et les types de bandages des véhicules (en distinguant les « bandages rigides » qui restaient encore autorisés durant 5 ans et les « bandages élastiques » à qui on permettait des vitesses plus élevées). Il y a 4 catégories de poids (échelonnées entre 3 000, 4 500, 8 000 et plus de 11 000 kg), 1 catégorie à bandages rigides, et 2 catégories à bandages élastiques (*transport de personnes* et *autres véhicules*) qui ne distinguaient pas les pneumatiques des bandages élastiques pleins.

Tous les véhicules avec une remorque étaient soumis à une limitation générale de vitesse de 40 km/h, ou à la limite propre au tracteur s'il pesait plus de 3 000 kg³⁰⁸ (article 32-B).

³⁰⁸ Au cas où le poids de la remorque dépasse 50 % du poids à vide du tracteur, on prend en compte le poids total

Ultime vestige de la réglementation des locomotives routières de 1866, les « *trains de véhicules* » comportant plus d'une remorque restent soumis à une autorisation préfectorale visant leur itinéraire, qui précise aussi la vitesse applicable au train (art. 32-C³⁰⁹).

Notons enfin que l'article 14 du *décret* de 1921 prévoit que les transports exceptionnels des « *objets indivisibles de dimension ou de poids considérable* » font l'objet d'une autorisation par les préfets au cas par cas, indiquant notamment la vitesse maximale autorisée.

Une des modifications intervenues le 31 décembre 1922 fut la suppression du tableau des vitesses inséré à l'article 31 dans le *Décret*, et son remplacement par la fixation des limites de vitesse par *arrêtés*, ce qui permettait une évolution plus souple de cette réglementation.

Le premier *Arrêté*, reproduisant le texte du *Code* de 1921, fut pris le 25 janvier 1923³¹⁰.

Dès 1924, les préfets étaient invités par le ministre à faire pression sur les Compagnies de transport en commun soumises à leurs contrôles (article 30 du *Décret* du 31 décembre 1922) pour qu'elles équipent leurs autocars d'un enregistreur de vitesse sauf ceux « *ne circulant que dans les agglomérations ou sur des parcours non difficiles* »³¹¹.

La tolérance de 5 ans envers les bandages rigides expirait le 1^{er} juin 1926. Naturellement, il en subsistait et il y eut des demandes de dérogation. Une *Circulaire* du ministre des travaux publics dut donc rappeler cette date limite de tolérance aux préfets, et leur demander :

« *de donner des instructions précises aux autorités de police de votre département pour que toute infraction aux prescriptions de l'article 2 du code de la route fasse l'objet d'un procès-verbal en vue de l'application sans faiblesse des sanctions prévues par la loi.*³¹² »

Une *Circulaire* analogue demanda aux préfets de réprimer l'usage des fusées ou moyeux trop saillants, eux-aussi tolérés jusqu'au 1^{er} juin 1926³¹³.

Un *Arrêté* de 1932 modifie une première fois les vitesses autorisées en fonction des bandages et des poids³¹⁴. Il y a 3 catégories de poids échelonnées entre 3 000, 6 500 et plus de 10 000 kg, et on ne distingue plus les camions des transports de voyageurs. Il distingue les « *bandages élastiques* » (20 à 30 km/h) et les « *bandages pneumatiques* » (45 à 65 km/h). Les véhicules de plus de 2,20 mètres de largeur sont limités à 50 km/h.

tracteur plus remorque.

³⁰⁹ Voir des dossiers d'autorisation aux ADIL, S 1884. Il subsiste aussi d'autres contraintes : 2 chauffeurs au minimum, contrôle du mode de freinage, etc.

³¹⁰ 25 janvier 1923, *Arrêté des ministres de l'intérieur et des travaux publics fixant les vitesses maxima des véhicules automobiles dont le poids en charge dépasse 3 000 kilogs*. PTQ 1923, pages 28-30.

³¹¹ 7 juillet 1924, *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière. [...] Dispositifs limitant automatiquement les vitesses des véhicules de transport en commun [...]*. PTQ, 1924, pages 631-637, voir plus précisément pages 634-635.

³¹² 6 juillet 1926. *Circulaire du ministre des travaux publics et du ministre de l'intérieur aux préfets. Pression exercée sur le sol par les véhicules. Bandages de roues des automobiles. Application du code de la route, articles 2 et 60*. PTQ 1926, pages 383-384. La *Circulaire* vise aussi le respect de la limite de 150 kilogrammes par centimètre de jante imposée aux véhicules attelés, qui avait fait aussi l'objet d'une tolérance de 5 ans.

³¹³ 25 août 1926. *Circulaire B-49 du ministre des travaux publics aux préfets et aux ingénieurs en chef. Code de la route. Saillie des fusées ou moyeux des véhicules*.

³¹⁴ 17 août 1932. *Arrêté des ministres de l'intérieur et des travaux publics. Automobiles. Maxima de vitesse des véhicules de poids-lourd*. Et 24 août 1932, *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Automobiles. Maxima de vitesse des véhicules de poids-lourd. Application de l'arrêté interministériel du 17 août 1932*. PTQ 1932, pages 305-306.

Notons que le ministre, dans sa *Circulaire d'envoi de cet Arrêté*, appelle les préfets³¹⁵ :
« à exiger avec fermeté l'observation par les intéressés des maxima de vitesse [...] et à déférer aux tribunaux répressifs tout manquement constaté à ces prescriptions. »

La crise des chemins de fer va durcir la réglementation des poids-lourds et son contrôle, et accroître encore la pression administrative pour qu'ils s'équipent de bandages plus coûteux.

La « *Commission de réception des bandages élastiques* » institué en 1933³¹⁶ est chargée de « donner son avis sur les affaires concernant la réception des types de bandages élastiques au sujet desquelles elle aura été consultée par le ministre ». Elle va œuvrer à la disparition rapide des bandages élastiques au profit des pneumatiques, ce qui, outre les gains pour l'environnement et les chaussées, avait l'avantage de renchérir les transports routiers.

La *Commission* édicte le 11 janvier 1937 une réglementation des bandages élastiques prévoyant un « *indice d'élasticité minimum* », des essais, un agrément et un « *marquage d'épaisseur minimum* » permettant de contrôler l'usure. Un nouveau tableau des vitesses minimales est édicté, dans lequel les vitesses permises varient de 15 à 25 km/h en fonction de l'*indice d'élasticité* et du « *poids en charge de l'essieu le plus chargé* »³¹⁷.

Une *Circulaire* de 1934 du ministre des travaux publics constate que certaines lignes de transports publics « *font valoir auprès du public la rapidité de la durée du trajet* » qui ne peut être obtenue qu'en dépassant les vitesses permises en rase campagne et dans les agglomérations. Il appelle les préfets « à vérifier si l'horaire indiqué peut être observé sans que soient enfreintes les prescriptions administratives relatives à la vitesse et, en cas de négative, de nouvelles propositions devront être exigées ». Il leur demande de contrôler si les horaires sont respectés et de faire dresser contravention dans le cas contraire³¹⁸.

Enfin, vers la même époque, les préfets exercent – sur la base du *contrôle des transports en commun* (art. 62 du *Code*) – une forte pression sur les exploitants de transports en commun de voyageurs pour qu'ils utilisent des pneus plus performants que ceux prescrits par les articles 2 (bandages) et 60 (délais de mise en conformité) du *Code*³¹⁹.

LA LIMITATION DES POIDS ET DES LONGUEURS.

La crise des chemins de fer va aussi entraîner des limitations du poids et de la longueur des poids lourds, en contradiction avec la *Loi sur la police du roulage* de 1851, qui établissait la liberté du poids des véhicules.

³¹⁵ 24 août 1932. *Circulaire. Application de l'arrêté interministériel du 17 août 1932*. PTQ pages 311-312.

³¹⁶ 21 février 1933. *Arrêté du ministre des travaux publics, PTQ 1933*, pages 102-103.

Le lien entre la création de la *Commission de réception des bandages élastiques* et le début des mesures de restriction du transport routier est évidemment logique. On peut l'appuyer sur la concomitance des mesures. La *Commission* est créée le 21 février 1933 et la première limitation du poids date du 19 janvier 1933.

³¹⁷ 11 janvier 1937. *Arrêté du ministre des travaux publics. Réception des types de bandages assimilés aux bandages pneumatiques, PTQ 1937*, pages 37-42. *Arrêtés modificatifs* les 1^{er} septembre et 21 décembre 1937.

³¹⁸ 29 mars 1934. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Transports publics par automobiles. Application des règlements concernant la vitesse. PTQ 1934*, pages 53-54.

³¹⁹ Voir une décision en ce sens du Conseil d'État du 10 mai 1935, citée par *La Vie automobile, Causerie judiciaire*, 10/11/1935, page 576.

Un *Décret* du 19 janvier 1933 limite le poids à 10 tonnes sur l'essieu le plus chargé³²⁰. Ce *décret* étant illégal car contraire à la *Loi* de 1851, il fallut recourir ultérieurement à une *Loi*.

Un *Décret-loi* du 30 juin 1934 limitera donc le poids total en charge des véhicules à 15 tonnes, ou à 4 tonnes par mètre entre 2 essieux, ou à 7 à 10 tonnes pour l'essieu le plus chargé, valeur modulée selon la proximité de l'essieu le plus proche³²¹.

Une « *Commission pour l'adaptation des poids lourds aux nécessités de la circulation* » est mise en place le 2 avril 1933³²². Comme bien l'on pense, il s'agissait de justifier par des considérations liées à la circulation la politique de freinage de la croissance des transports routiers dont le prodrome avait été le *Décret* du 19 janvier 1933 sur la limitation des poids.

Devant les protestations, ce décret va être modifié en 1935. Le poids des véhicules avec remorque ou des véhicules articulés est porté à 18 tonnes, mais leur longueur est limitée à 12 mètres³²³.

La situation restait intenable, aussi le gouvernement dut-il augmenter les poids des camions simples à 19 tonnes et des camions avec remorque ou des véhicules articulés à 21 tonnes³²⁴. Il prévoyait un délai jusqu'au 30 septembre 1939 pour la disparition des véhicules plus lourds.

Une nouvelle édition complète du *Code de la route* parue le 20 août 1939 augmente encore les limites à 23 tonnes pour les camions simples à 3 essieux et 25 tonnes pour les camions avec remorque et les véhicules articulés. Il accordait des délais pour les véhicules pesant jusqu'à 28 tonnes jusqu'au 31 décembre 1939 ou 1940 selon leur date de mise en service (art. 60)³²⁵.

Pour en terminer avec l'historique des limitations de poids, divers textes de 1940 prorogent les délais accordés aux véhicules pesant jusqu'à 28 tonnes « *jusqu'à la fin des hostilités* ».

Le *Code de la route* refondu de 1939 prévoit pour la première fois des dérogations au principe de « *l'autorisation des transports exceptionnels au cas par cas* » en permettant d'accorder des « *autorisation permanentes* » dans certains cas. De telles autorisations permanentes sont établies par un *Arrêté* du 10 avril 1940 pour les pièces de grande longueur d'un usage courant dans la construction³²⁶. La vitesse maximale est fixée à 25 km/h.

³²⁰ 19 janvier 1933. *Décret réglementaire. Police de la circulation et du roulage. PTQ 1933*, pages 35-46.

³²¹ 30 juin 1934, *Décret, Circulation des véhicules sur les voies publiques, PTQ 1934*, pages 299-302. Ce texte est expressément relié à l'article 36 de la *loi de finances* du 28 février 1934 qui autorise le gouvernement à prendre par *décret* des mesures d'économies pour équilibrer le budget. Il limite aussi les gabarits en largeur.

³²² 2 avril 1933. *Arrêté du ministre des travaux publics. Institution d'une Commission pour l'adaptation des véhicules de poids-lourd aux nécessités de la circulation. PTQ 1933*, page 152.

La fonction de la commission est définie de façon fort vague : « *Il est institué au ministère des travaux publics une commission chargée d'élaborer toutes dispositions législatives ou réglementaires destinées à adapter les caractéristiques des véhicules de poids-lourd et les conditions de leur circulation aux nécessités actuelles* ». En fait, c'est une commission commune aux ministères des travaux publics et de l'intérieur.

³²³ 30 octobre 1935. *Décret relatif au poids et à la longueur des véhicules articulés et des ensembles constitués par un véhicule et sa remorque. PTQ 1935*, pages 889-890.

³²⁴ 28 mai 1936. *Décret réglementaire. Poids des véhicules autorisés à circuler sur les routes. PTQ 1936*, pages 329-330. Des dérogations transitoires pour les véhicules existants sont précisées par un *Arrêté* du 16 juin 1936.

³²⁵ 20 août 1939. *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage. PTQ 1939*, pages 669-707. On augmente aussi la longueur des véhicules articulés à 14 mètres au lieu de 12 mètres en 1935.

³²⁶ 20 août 1939, *Décret*, article 6, § 3. – 10 avril 1940. *Arrêté des ministres de l'intérieur et des travaux publics fixant les conditions spéciales de transport des pièces de grande longueur d'un usage courant dans la construction*. – 18 avril 1940. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Transport de pièces de grande longueur. Application de l'article 6, § 3, du décret du 20 août 1939*.

LE LIMITEUR OU L'ENREGISTREUR DE VITESSE.

En 1937, un *Décret*³²⁷ impose aux plus gros poids lourds « dont le gabarit ou le chargement dépasse 2,20 mètres de largeur ou 8 mètres de longueur, remorques comprises [...] à l'exception de ceux assurant des services urbains » :

- soit un « limiteur de vitesse [...] réglé en palier pour la vitesse maximum autorisée »,
- soit « un enregistreur de vitesse dont les bandes seront conservées trois mois au moins et tenues à la disposition des agents chargés de la police de la route. »

En 1938, un nouvel *Arrêté* abaisse les vitesses permises depuis 1932 aux véhicules de transport de marchandises munis de pneumatiques, comme le montre le tableau suivant³²⁸.

Véhicules munis de pneumatiques	Arrêté de 1932		Arrêté de 1938	
	Tous véhicules		Voyageurs	Marchandises
Poids total en charge (kg)				
3 001-6 500	65 km/h		65 km/h	60 km/h
6 501-10 000	55 km/h		55 km/h	50 km/h
Plus de 10 000	45 km/h		45 km/h	40 km/h

Il abaisse aussi à 40 km/h pour les camions la vitesse pour les véhicules encombrants fixée à 50 km/h en 1932 et qui reste cependant autorisée aux autocars.

Il permet aussi d'augmenter les vitesses des autocars de 10 km/h par rapport aux vitesses du tableau ci-dessus, dans les cas où « des correspondances ferroviaires, routières ou postales l'exigent impérieusement » (art. 3).

APPARITION DU « CONTROLE TECHNIQUE ».

Il y a plusieurs *propositions de loi* pour imposer un contrôle technique des organes de sécurité à partir de 1932³²⁹. Celui-ci se développe dans divers pays étrangers et des organisations réclament son instauration, créent des « stations de contrôle » comme certains Automobile-Clubs, ou, comme *Les Vieux du volant*, organisent des contrôles volontaires, dans la Seine notamment, qui font apparaître que « 72 % des voitures volontairement soumises à leur vérification étaient défectueuses »³³⁰.

Un *décret* du 13 juillet 1935 impose aux véhicules de transport public de marchandises un « contrôle périodique » dont les modalités sont pour le moins sommaires : « le propriétaire fait évoluer son véhicule devant le contrôleur et exécute, au signal de celui-ci, un freinage. Le contrôleur, après avoir mesuré sur le sol la distance d'arrêt, apprécie, compte tenu du poids et de la vitesse du véhicule, si sa puissance de freinage est suffisante.³³¹ »

³²⁷ 26 mai 1937. *Décret réglementaire. Largeur des véhicules routiers, PTQ 1937*, pages 342-343.

³²⁸ 2 décembre 1938. *Arrêté des ministres de l'intérieur et des travaux publics relatif à vitesse des véhicules encombrants et de poids lourds. PTQ 1938*, pages 962-963. Sa *Circulaire d'envoi* du 5 décembre fait remarquer que les dérogations ne sont prises qu'à titre d'essai. Un *Arrêté* quasi identique est pris le 29 juin 1939 : il ajoute un article rappelant le droit des maires de fixer des maxima inférieurs à ceux fixés par l'État.

³²⁹ Députés Fiori, 24 novembre 1932, Annexe n°3 880, page 174 ; Blanc, 28 septembre 1936, Annexe n°1 195, page 9 ; Périn, 5 novembre 1936, Annexe n°1 261, page 68.

³³⁰ Voir *L'Organisation de la Sécurité Routière*, « *Circulaire n°6* » de novembre 1936. ADL, 5 M 162.

³³¹ *Revue générale des routes*, février 1937, page 33. L'article indique que la revue *La Sécurité Routière* de novembre 1936 « estime que cette procédure n'offre pas toutes les garanties désirables »...

Mais, on en restera aux poids lourds et le contrôle périodique des voitures particulières ne sera pas instauré avant longtemps.

En conclusion, on peut dire que le *Code de la route* du 20 août 1939, qui collationne tous les changements intervenus depuis 1922, avec les dispositions annexes concernant la signalisation, est une œuvre (presque) achevée. Il témoigne de l'intense travail de réflexion lié à l'avènement de l'automobile, poursuivi dans les conditions difficiles de l'entre-deux-guerres.

Il aura peu changé lorsqu'une nouvelle *Loi* remplacera en 1958 la *Loi* de 1851, et il constitue l'essentiel du *Code de la route* actuel malgré les modifications intervenues depuis.

III-5 SIGNALISATION ET PRIORITE.

La signalisation se développe rapidement après la guerre³³². Une réforme importante était intervenue après une campagne de pétitions menée par les Associations et Michelin en 1912 : l'indication de la numérotation des routes nationales et chemins vicinaux sur les bornes³³³.

C'est le début d'une mutation de l'évergétisme : aux associations désintéressées des débuts se sont ajoutés des « *marchands* ». Le précurseur Michelin est rejoint par les constructeurs, Peugeot, Renault et Citroën et des équipementiers comme Dunlop. Mais, ces derniers ne proposent que des bornes et signaux de direction, les signaux de danger leur paraissant incompatibles avec une publicité commerciale (voir l'*Annexe B, Illustration 197*).

En 1919, l'État crée la signalisation de direction par « *panneaux* » et lance sur les « *routes à grand trafic* » en cours de définition (en fait, les routes nationales) un programme de signalisation de direction et d'obstacles (avec son propre budget)³³⁴, dont on trouve trace dans les Archives départementales (*Annexe B, Illustration 196*)³³⁵.

Comme pour la période antérieure, nous laisserons de côté le détail de la signalisation de direction. L'histoire de la signalisation de danger et de circulation est dominée par cinq questions :

- l'insatisfaction vis-à-vis des règles de priorité adoptées en 1921,
- l'évolution des signaux de danger et de circulation,
- la dangerosité des passages à niveau,
- l'apparition de la signalisation au sol,
- la lutte contre l'envahissement des abords des routes par la publicité.

On posera les grandes problématiques telles qu'elles apparaissent lors des premières

³³² Voir Marina Duhamel, *Un demi-siècle de signalisation routière. Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894-1946*, op. cit. – Marina Duhamel et Jacques. Nouvier, *La signalisation routière en France de 1946 à nos jours*, AMC Éditions, 302 pages, 1998. – Jacques Nouvier, *Une histoire de la signalisation en France à travers les numéros de la RGRA*, op. cit.

³³³ *Circulaire du ministre des travaux publics* du 17 mars 1913 et *Circulaire du ministre de l'intérieur* du 12 avril 1913, *PTQ 1913*, pages 102-105 et 129-130. Elles ne concernent pas les signaux de danger et d'obstacles.

³³⁴ 9 août 1919, *Circulaire du sous-secrétaire d'État. Routes à grand trafic. Signalisation. PTQ 1919*, pages 359-365. C'est l'apparition des panneaux de direction modernes remplaçant les « *plaques indicatrices* » antérieures.

³³⁵ Exemple sur la N51 à Pithiviers (Loiret), ADL 206W 46413.

décisions prises, et on indiquera les grandes étapes des changements.

LE CASSE-TETE DES VOIES PRIORITAIRES.

Le *Code* de 1921, inchangé sur ce point en 1922, prescrivait dans son article 10 :

- la priorité aux « *routes nationales et routes et chemins qui leur seraient officiellement assimilés* » hors agglomération,
- la « *priorité à droite* » si les deux voies appartiennent à cette catégorie,
- la « *priorité à droite* » dans les autres croisements et bifurcations³³⁶,
- les mêmes règles en agglomération, sauf prescriptions contraires des autorités locales.

Une première réforme se fait en 1925. Parce qu'on n'arrivait pas à définir les « *routes et chemins officiellement assimilés aux routes nationales* » qu'il eût fallu signaler comme ces dernières, on supprima leur mention dans l'article 10 du *Code*³³⁷.

Le Comité permanent de la circulation routière de la Société des Nations réuni à Paris du 20 au 24 avril 1926 proposa une « *règle unique de priorité* » – à droite pour la circulation à droite –, sans changement quel que soit le type de voies³³⁸, que la France appliqua dès 1927³³⁹.

Devant les protestations « *de nombreux conseils généraux et de la quasi-unanimité des associations touristiques* », la priorité aux routes nationales est rétablie en 1929, mais hors agglomération seulement³⁴⁰, ce qui entraîna l'apparition d'un nouveau signal destiné à indiquer l'approche d'une route nationale :

un « *panneau triangulaire d'obstacle, la pointe en bas, portant la lettre N, peinte en blanc sur fond rouge* » placé « *à proximité du croisement* »³⁴¹.

La *Loi de finances* décida en 1930 l'incorporation dans le réseau national de 40 000 km de voies départementales et vicinales, à réaliser en 3 tranches, le portant à 80 000 km³⁴².

L'équipement de ces 80 000 km s'annonçant long du fait des difficultés budgétaires, on sélectionna en 1932 des « *routes à grande circulation* » à l'intérieur de ce nouveau réseau national. Leur nomenclature fut fixée par un *Décret* du 25 septembre 1932³⁴³.

Cette catégorie reprenait simplement la place des « *routes nationales et routes et chemins qui leur seraient officiellement assimilés* » ayant priorité sur toutes les autres, prévue par

³³⁶ On utilisera le terme générique de « *carrefours* » au lieu de la formule officielle « *croisements et bifurcations* ».

³³⁷ 12 septembre 1925. *Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922*. *PTQ* 1925, pages 461-463.

³³⁸ La ratification de la *Convention* de 1926 n'est faite que le 24 octobre 1929.

Le *Décret de promulgation de la Convention* du 7 février 1930 (*PTQ* 1930, pages 62-68) ne fait pas mention de l'accord sur la règle unique de priorité, puisque la France l'avait abandonnée entre-temps.

³³⁹ 12 avril 1927. *Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922*. *PTQ* 1927, pages 165-167. 6 mai 1927, *Circulaire d'application du Décret du 12 avril 1927*. *PTQ* 1927, pages 259-262.

³⁴⁰ 5 octobre 1929. *Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922*. *PTQ* 1929, pages 394-397.

³⁴¹ 20 octobre 1929. *Circulaire d'application du décret du 5 octobre 1929*. *PTQ* 1929, pages 405-408. Citations pages 406 et 407.

³⁴² 16 avril 1930. *Loi : budget de l'exercice 1930-1931, articles 146, 147, 148 : Classement de routes et chemins dans la voirie nationale*. *PTQ* 1930, pages 178-185.

³⁴³ 25 septembre 1932. *Nomenclature des voies à grande circulation. Application des Décrets du 31 décembre 1922 (art. 10) et 25 septembre 1929 (Code de la route)*. *Journal Officiel* du 30 octobre 1929, page 10 588.

l'article 10 du *Décret du Code* de 1921, qui fut modifié à nouveau en conséquence en 1932³⁴⁴.

Cette signalisation est applicable aussi en agglomération contrairement à la précédente. Les pouvoirs des maires sur les « routes à grande circulation » sont limités par un *Décret-loi* du 30 octobre 1935³⁴⁵. Mais, à Paris, il n'y eut pas de voie prioritaire, par décision du préfet de police.

Le signal marquait donc une « obligation de céder le passage ». Cela entraîna le remplacement du signal rouge des routes nationales de 1929 par un « signal dit “de priorité” constitué par un triangle pointe en bas à fond jaune clair et à bordure bleu foncé »³⁴⁶ placé à 150 mètres environ du croisement. Il devait être accompagné d'une « bande jaune transversale » de 40 cm de large peinte sur le sol de la voie affluente à 1 mètre environ de la chaussée de la voie prioritaire³⁴⁷.

Les conditions d'utilisation de ce panneau sont précisées par une *Circulaire* du 14 janvier 1933³⁴⁸. Elle précise que la priorité existe même s'il n'y a pas de signalisation :

« Une signalisation méthodique de tous les croisements s'impose, bien que le décret du 25 septembre se soit gardé intentionnellement d'en faire une condition matérielle de l'existence ou de la non-existence du droit de priorité de passage et qu'il n'ait à aucun degré rendu cette signalisation obligatoire pour les collectivités et les services de voirie chargés de la gestion des voies publiques. »

Elle indique notamment que la signalisation « ne vise que les voies affluentes “praticables à la circulation automobile” ».

Le remplacement de la bande jaune transversale par une « balise » au débouché de la voie affluente est annoncé par une *Circulaire* du 22 novembre 1935³⁴⁹.

La signalisation des routes à grande circulation est fixée de façon définitive et détaillée par un *Arrêté* et une *Circulaire* du 31 décembre 1935³⁵⁰. Outre le « signal de priorité » à 150 m environ sur la voie affluente et sa « balise » (non encore définie en 1935) près du carrefour, il est prescrit la pose d'un « signal de prudence » sur la voie à grande circulation.

La balise et sa disposition dans le carrefour sont définies en 1937³⁵¹. La balise ou « poteau de priorité » porte un triangle pointe en bas jaune à encadrement bleu sur un poteau blanc large de 20 cm environ, placé à 1 mètre environ du bord de la chaussée prioritaire. Il est prévu qu'elle puisse recevoir « un éclairage par cataphote ou appareils analogues [...] de couleur orange et disposés exclusivement aux trois sommets du triangle jaune ».

C'est la toute première apparition dans la réglementation des dispositifs de réflectorisation.

Le signal de priorité sera le seul utilisé jusqu'à l'introduction, en 1955, du signal « STOP »

³⁴⁴ 25 septembre 1932, *Décret modifiant le règlement du 31 décembre 1922*. *PTQ* 1927, page 339.

³⁴⁵ *Décret-loi* du 30 octobre 1935. *PTQ* 1935, page 890.

³⁴⁶ Le signal avait déjà été défini dans la nouvelle signalisation du 11 août 1931.

³⁴⁷ 30 septembre 1932. *Arrêté des ministres de l'intérieur et des travaux publics. Signaux et indications annonçant les voies à grande circulation*. *PTQ* 1932, pages 353-354.

5 octobre 1932. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Bifurcations, croisées de chemins et carrefours. Priorité de passage. Signaux et indications annonçant les voies à grande circulation*. *PTQ* 1932, pages 355-357. Elle précise que c'est l'impossibilité d'équiper toutes les futures nationales qui a motivé ce choix.

³⁴⁸ *Circulaire* du 14 janvier 1933, *PTQ* 1933, pages 31-35. Citations pages 31 et 33.

³⁴⁹ 22 novembre 1935. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Signalisation des routes à grande circulation. Instructions provisoires*. *PTQ* 1935, page 961.

³⁵⁰ *Arrêté et Circulaire* du 31 décembre 1935. *PTQ* 1935, pages 1039 à 1064.

³⁵¹ *Arrêté* du 25 mars 1937 et *Circulaire* du 6 avril 1937. *PTQ* 1937, pages 187-188 et 194-196.

qui marque une « obligation d'arrêt ».

PRIORITE A DROITE OU PRIORITE A GAUCHE ?

La règle de « *priorité à droite* » définie en 1921 subsiste toujours actuellement. Elle avait été proposée par le Code Perrigot fin 1904, puis adoptée par les Associations au *1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* de décembre 1905.

La Commission du *Code de la route* de 1909 avait proposé une autre solution : la hiérarchisation de toutes les voies en 6 catégories, chacune ayant la priorité sur la catégorie inférieure.

Puis, le *Code* du 27 mai 1921 avait repris la proposition de Perrigot de priorité à droite, ultérieurement confortée par la Convention internationale de 1926.

Pourtant, la « *priorité à droite* » allait être l'objet de remises en cause permanentes en faveur de la « *priorité à gauche* », non pas seulement par tel ou tel journaliste automobile dès les années 1920-1930, mais par les grandes Associations en 1944 (voir ci-après), ou même par l'Administration des routes, notamment dans les années 1960³⁵².

La principale raison de cette insatisfaction permanente était que cette règle avait une grande importance juridique, car elle servait au juge pour déterminer les responsabilités dans les collisions en carrefour. Or, elle est imparfaite, de ce point de vue, dans de nombreux cas de figure.

Donnons un exemple des contradictions juridiques : un véhicule venant d'une voie non prioritaire pouvait s'être engagé et attendre sur la route prioritaire pour tourner à gauche, et être percuté par un conducteur circulant sur celle-ci, distrait ou pressé. L'application brutale de la règle désignait comme « *responsable de l'accident* » le conducteur qui avait été prudent. Les décisions des tribunaux variaient, les uns appliquant « bêtement » la règle de priorité, d'autres tenant que « *le droit de priorité ne confère pas [...] le droit de circuler impunément à toute vitesse et sans prendre de précaution* »³⁵³. *A contrario*, la priorité à gauche aurait dégagé de toute responsabilité ce conducteur n'ayant pas priorité mais engagé jusqu'au milieu.

Ce type de contradiction emplissait les chroniques judiciaires des revues automobiles³⁵⁴.

L'Administration ne pouvait qu'être sensible au fait que la proportion des « collisions » se développait avec l'automobile (on a vu qu'elle était négligeable dans la circulation traditionnelle), ce qui focalisait l'attention sur les accidents en carrefour.

De plus, on a vu ci-dessus que la priorité existait même l'en absence de toute signalisation. D'où d'incessantes réclamations de pose de signaux dès qu'il y avait eu un accident, et des jugements mettant en cause les gestionnaires des voies.

Dès 1928, l'Automobile-Club de l'Ouest organise un « *concours de dispositifs de sécurité* » soumis à un « *Jury* » présidé par Charles Faroux et recueille « *57 propositions* »

³⁵² Témoignage de l'ingénieur général des Ponts et chaussées François Leygue, alors chargé de mission à la direction des routes. La vive croissance du nombre des tués relançait alors les querelles sur la priorité et la position du volant.

³⁵³ Voir un beau commentaire d'un Arrêt de la Cour d'appel de Rennes en ce sens par Jean Lhomer dans *La Vie automobile*, 10/3/1935, pages 103-104.

³⁵⁴ Les grandes revues automobiles de l'entre-deux-guerres, *Revue du T. C. F.*, *Omnia*, *La Vie automobile*, regorgent d'articles juridiques et de propositions de changement de la règle. L'inévitable Baudry de Saunier prit largement part à cette agitation, comme il l'avait fait pour la circulation à gauche et la place du conducteur.

[... qui] réclament toutes la suppression de l'aveugle priorité à droite », demande que Faroux appuie³⁵⁵.

Les propositions de « *priorité à gauche* », supposée améliorer la sécurité, étaient donc permanentes dans les années 1928-1940³⁵⁶. Nous n'entrerons pas dans le détail byzantin de leurs argumentations surtout basées, outre les arguments juridiques, sur l'appréciation subjective des avantages de visibilité des deux formules, comme l'avait été la querelle du siège à droite ou à gauche que nous avons longuement décrite. Contrairement à celle-ci, on ne pouvait s'appuyer sur aucune « expérimentation » ni, donc, sur aucune statistique.

Et, bien entendu, la dimension « éthologique » d'une différence de perception du danger entre droite et gauche est totalement absente des débats à cette époque.

Les arguments en présence furent même portés tardivement devant la *Commission Centrale des automobiles et de la circulation générale*.

Maurice Berger, vice-président de la puissante Société des Ingénieurs de l'Automobile, - mais « *spécialiste de la normalisation des pièces détachées automobiles* » ricanait ses adversaires, - s'était fait le promoteur de la « *priorité à gauche* ». Il réussit à faire déposer une demande officielle par l'Automobile-Club de France le 4 septembre 1944, suivie le 23 octobre 1944 par la Société des Ingénieurs de l'Automobile et le 4 avril 1945 par le Touring-Club. Un *Rapport* fut donc présenté au nom de ces associations à la *Commission Centrale des automobiles et de la circulation générale*, le 7 mai 1945 (nous n'en connaissons pas l'auteur). Cette proposition, encore d'actualité en 1947, ne fut finalement pas retenue.

Signalons un article fouillé de 1947 de Chr. Guéritte, « *inspecteur au service d'examen pour le permis de conduire* », qui analyse ce *Rapport* de 1945 et en réfute point par point les arguments – croquis à l'appui –, pour conclure en faveur de la priorité à droite³⁵⁷.

LA SIGNALISATION VERTICALE DE SECURITE ET DE CIRCULATION.

Jusqu'en 1926, on utilise les 4 « *signaux d'obstacle* » ronds définis en 1909.

Comme en 1909, les avancées se firent au rythme de Conférences internationales, désormais tenues dans le cadre de la Société des Nations. Cette formule était certainement apparue comme la seule permettant d'éviter la stérilité de débats nationaux.

En effet, au début des années 1920, de nouveaux panneaux sont apparus en ville ; on hésite toujours entre des inscriptions ou des symboles, par exemple pour les sens uniques à Paris (*Annexe B, Illustrations 198 et 201*)³⁵⁸.

Donc, le *Comité permanent de la circulation routière* de la Société des Nations réuni à Paris du 20 au 24 avril 1926³⁵⁹ produit une *Convention internationale* :

³⁵⁵ C. Faroux, *Contre l'aveugle priorité à droite*, Éditorial de *La Vie automobile*, 25-12-1928. Et Faroux de conclure : « *La vérité est en marche. Elle triomphera encore, cela est absolument hors de doute.* »

³⁵⁶ Voir un bon exemple d'article « *pro-priorité à gauche* » de H.-J. Jenkins in *La Vie automobile*, 25/8/1936. pages 341-342. Voir aussi « *Contre la priorité à gauche* » de Marcel Reichel, in *La Vie automobile*, 25/12/1946.

³⁵⁷ Chr. Guéritte, *Contre le projet de priorité à gauche*, in *La Vie automobile*, 25/3/1947, pages 38-41.

³⁵⁸ *Congrès de la route* de 1923, *Rapport* n°54 de Massard et Biette et de 1926, *Rapport* n°40 des mêmes.

³⁵⁹ Le *Décret de promulgation de la Convention* du 7 février 1930 (*PTQ 1930*, pages 62-68 comporte la liste des signataires. La *Convention* n'est pas signée par les États-Unis qui sont déjà trop engagés en 1926 dans un système reposant sur des principes totalement différents.

- qui adopte une forme triangulaire pointée en haut pour les 4 anciens panneaux de danger ;
- avec des inscriptions blanches sur fond bleu,
- et ajoute un panneau « *passage à niveau non gardé* » à côté de l'ancien signal représentant une « *barrière* » désormais réservé aux passages gardés.

Sans attendre la ratification de la *Convention*, le ministre prescrit le 19 août 1926 de poser ce type de signaux³⁶⁰.

De nouvelles propositions sont faites, notamment en juin 1928, par l'Union Internationale des Villes et l'Association Internationale des Automobile-Clubs sur la base de la signalisation des villes suisses ; on y voit apparaître une bonne partie des signaux modernes : sens unique, interdiction de stationner, etc.

Une nouvelle réunion tenue à Genève aboutit à la *Convention internationale* du 30 mars 1931 qui remanie complètement le système des signaux de sécurité et de circulation. La *Convention* est ratifiée en France par la *Loi* du 3 juillet 1934³⁶¹. Le système est mis en application non obligatoire en 1932, puis rendu obligatoire par un *Décret* du 11 avril 1935.

C'est une *Circulaire* du 31 décembre 1935 qui fixe de façon détaillée les panneaux de signalisation et de présignalisation et leurs positions sur le terrain³⁶².

Le système comporte désormais 4 catégories : « *de danger* », « *de prescription absolue* », « *d'obligation à exécuter* » et « *de prudence* », plus des « *signaux d'indication* » n'ayant pas de lien direct avec la sécurité. On trouvera ces signaux en *Annexe B, Illustration 199 et 199 bis*.

Les 5 « *signaux de danger* » de 1931, toujours en forme de triangle pointé en haut, portent maintenant leur symbole en bleu foncé sur fond crème. Ils sont complétés par deux autres :

- le « *signal de priorité* » déjà défini ci-dessus,
- un « *signal de dangers divers* » portant une « *barre verticale* » bleu foncé.

Il y a 12 « *signaux de prescription absolue* ». De forme ronde, ils combinent les couleurs rouge, blanc et noir (sauf les panneaux d'interdiction de stationner et de sens obligatoire qui utilisent aussi le bleu foncé). Ils sont analogues aux signaux actuels. Ils se divisent en deux catégories :

- 9 « *signaux marquant une interdiction* » :
 - Circulation interdite à tous les véhicules,
 - Sens interdit ou entrée interdite,
 - Circulation interdite aux automobiles,
 - Circulation interdite aux motocyclettes,
 - Circulation interdite à tous les véhicules automobiles,
 - Limitation de poids (tous véhicules),

³⁶⁰ 19 août 1926. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef du service ordinaire des ponts et chaussées. Routes nationales. Signalisation des obstacles. Nouveaux types de signaux. PTQ 1926*, p. pages 439-440. La Convention proposait un 6^{ème} signal, évidé au centre, pour les régions où les conditions climatiques et la neige rendaient illisibles les signaux pleins. La France ne l'adopta pas.

³⁶¹ 3 juillet 1934. *Loi sur la ratification de la Convention internationale sur l'unification de la signalisation routière signée, à Genève, le 30 mars 1931. PTQ 1934*, page 315. Promulgation le 15 avril, *JO* du 28 mai.

³⁶² *Circulaire* du 31 décembre 1935. *PTQ 1935*, pages 1040 à 1064. L'*Arrêté* de la même date fixe la présignalisation des voies à grande circulation. On y trouve les dessins, dimensions et couleurs des panneaux,

- Interdit aux automobiles dont le poids dépasse X tonnes,
- Vitesse maximale,
- Interdiction de stationner,
- 3 « *signaux marquant une obligation à exécuter* »,
 - Interdiction de parquer,
 - Sens obligatoire,
 - Arrêt obligatoire à proximité d'un poste de douane.

Les 6 « *signaux de prudence* » sont de forme carrée et fond bleu avec un triangle jaune pointe en haut portant un dessin. Eux-aussi sont analogues aux signaux actuels.

- Ralentissement (un triangle sans dessin),
- Croisée de route. Ce signal, marqué d'une croix de Saint André, rappelle le signal de danger « *croisement* » mais, contrairement à celui-ci, il peut-être posé sur les routes ayant priorité ;
- Passage pour piétons,
- École,
- Travaux,
- Passage d'aveugles.

Ainsi, la *Convention internationale de Genève* de 1931 avait défini les grands principes de la signalisation moderne et proposé les panneaux actuels les plus importants.

Quelques autres signaux vont encore apparaître jusqu'en 1939 (dont certains sont seulement en expérimentation dans la Seine à partir de 1932) :

- Pont mobile (*Circulaire* du 7 janvier 1935),
- Interdiction de dépasser (*Circulaire* du 30 mai 1938),
- Interdiction des avertisseurs sonores,
- Cessation d'une interdiction³⁶³,
- Piste obligatoire pour cycliste,
- Circulation interdite aux poids lourds,
- Voie interdite aux véhicules à marche lente,
- Impasse,
- Double limitation de vitesse (*Circulaire* du 30 mai 1938).

Aujourd'hui, les « *signaux de danger* » sont passé de 5 à une trentaine, et ont changé de couleur (dessin noir sur fond blanc et bordure rouge). Ils ont repris des types abandonnés (descente dangereuse), ont raffiné le « *virage dangereux* » (4 variantes) ou ne font que décliner le type de danger (vache, mouton, cerf, cycliste, cavalier, chute de pierres, vent latéral, etc.).

De même, les 9 signaux « *marquant une interdiction* » sont devenus une quarantaine.

Les 3 « *signaux marquant une obligation à exécuter* » ont connu une descendance encore plus vaste, la palme allant sans doute au « *sens obligatoire* » qui se décline en 11 variantes.

Mais, la suite de l'histoire de la signalisation de sécurité n'a apporté pratiquement aucun principe nouveau à l'édifice, sauf le panneau « STOP » d'arrêt absolu en 1955, qui était déjà utilisé aux États-Unis dans les années 1920³⁶⁴ et avait été proposé en France dès 1929³⁶⁵.

³⁶³ Ce signal et les interdictions de dépasser et d'utiliser l'avertisseur ont été proposés par le Comité permanent de la sécurité routière de la Société des Nations en 1935. Voir *La Vie automobile*, 10-03-1936, page 106.

³⁶⁴ Le panneau STOP est déjà utilisé aux États-Unis dans les années 1920. Voir Edmond Marcotte, *La signalisation routière aux États-Unis*, in *Omnia*, 1931, page 372.

³⁶⁵ Proposition de l'Automobile-Club du Limousin, in *La Vie automobile*, 25-04-1929, page 159.

Dès 1935, Charles Faroux (entre autres) s'élève contre « l'inflation » de signaux de danger en général et, en particulier en montagne ou aux carrefours ayant connu plusieurs accidents³⁶⁶.

« On multiplie les signaux à tel point que, par leur répétition même, ils ne signifient plus absolument rien. »

Cette prolifération sera une préoccupation constante, qui donnera lieu à des campagnes de suppression dont les effets seront régulièrement annihilés par de nouvelles implantations.

Une mesure particulière de signalisation de danger est proposée en 1928 : « le blanchissage des arbres à la chaux [...] augmente considérablement la visibilité pendant la nuit et est particulièrement précieux dans les tournants »³⁶⁷. Une longue Circulaire de 1933³⁶⁸ sur l'aménagement des routes reprend la préconisation de ce type de balisage, et précise que :

« lorsqu'il n'existe pas d'arbres [...] on pourra recourir de préférence pour baliser le tournant, à des poteaux ou des fûts peints en blanc ayant environ 1,75 mètre de hauteur au-dessus de l'accotement, 0,20 mètre de diamètre extérieur et espacés de 8 à 10 mètres d'axe en axe. »

La peinture des arbres ou le même type de balises est préconisé pour visualiser les carrefours. On doit voir ici l'origine des balises latérales actuelles.

UNE MISE EN PLACE DIFFICILE, OU « COMMENT DECOURAGER LES EVERGETES ? »

La mise en place du système de signalisation de sécurité et de direction apparaît comme un peu chaotique. Il convient d'expliquer ces cafouillages apparents.

En effet, par le passé, on avait laissé proliférer des panneaux de types disparates et non réglementaires³⁶⁹, posés par des Associations, par des entreprises, par les Mairies, ou même par les services ordinaires des Ponts et chaussées et les services vicinaux...

Des entreprises concurrencent Michelin pour poser des panneaux de direction, comme Renault, Citroën et des fabricants de pneumatiques (voir l'Annexe B, Illustration 197).

Une série de Circulaires va donc s'attacher à réaliser leur « unification » en combinant le maniement de la carotte et du bâton.

Le bâton d'abord. Une Circulaire du ministre de l'intérieur du 7 février 1928 demande l'unification des panneaux des voies départementales et vicinales.

Puis, une Circulaire (travaux publics) du 26 août 1929 interdit aux services des ponts et chaussées de poser des panneaux non conformes sur les routes nationales et les invite à éliminer rapidement ceux qui existent³⁷⁰.

³⁶⁶ Charles Faroux, *L'excès en tout est un défaut*, in *La Vie automobile*, 10 octobre 1935.

« Mais que, sur une route de montagne, on place par-ci par-là des panneaux indiquant un virage, alors qu'on vient de virer sans signaux une dizaine de fois, je n'en vois réellement pas l'utilité. »

³⁶⁷ 3 septembre 1928. Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef du service ordinaire des ponts et chaussées. Routes nationales. Nettoyage des chantiers après exécution d'un relevé à bout, d'un convertissement ou d'un rechargement. Signalisation des détours de circulation. Blanchissage des arbres à la chaux. PTQ 1928, pages 569-570.

³⁶⁸ 29 mars 1933. Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef du service ordinaire. Routes nationales. Conditions techniques d'aménagement. PTQ 1933, pages 132-151. Voir pages 148-149.

³⁶⁹ La pose des panneaux offerts était le plus souvent faite par les services de voirie, mais il existait de nombreux cas de pose faite par les donateurs eux-mêmes.

³⁷⁰ 26 août 1929. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Routes nationales. Signalisation.

Mais, en novembre 1929, le ministre doit céder devant Michelin qui veut poser des « bornes d'angle » non conformes sur la prestigieuse Nationale 7 Paris-Nice ; il l'autorise « à l'essai », tout en rappelant que « l'unicité [de la signalisation] est la condition de son efficacité »³⁷¹. La propagande de la firme Michelin en a fait abusivement le pionnier incontesté de la signalisation et des Guides³⁷². Mais, on pourrait s'interroger sur les effets négatifs de ses actions, notamment par les retards qu'elle imposa (avec d'autres entreprises, fouettées par sa concurrence...) à la mise en place d'une signalisation cohérente.

Une *Circulaire (intérieur et travaux publics)* du 2 avril 1930 recommande aux préfets :

« de ne donner votre assentiment, à des programmes ou à des dépenses [du département et des communes] intéressant la signalisation routière, que si les projets satisfont aux présentes instructions ».

Une *Circulaire* du 23 août 1930³⁷³ enjoint aux préfets de soumettre l'octroi de subventions d'État aux départements et communes au respect des règles. De nombreux textes ultérieurs rappellent ces demandes, en prescrivant aux services la dépose des signalisations « d'organismes privés » le 22 janvier 1934, et l'approbation des projets de « signalisation municipale » le 7 décembre 1934³⁷⁴ (en cas de refus du service, le ministre tranchera), etc.

C'est la *Loi ratifiant la Convention de Genève* du 3 juillet 1934, qui établit le principe de l'interdiction de la pose de panneaux sur le domaine public par des organismes privés :

« Le droit de placer en vue du public par tous les moyens appropriés des indications ou des signaux concernant à un titre quelconque la circulation n'appartient qu'aux administrations nationale, départementales ou communales chargées des services de voirie.

Les administrations peuvent faire usage des signaux qui leur sont offerts gratuitement, mais à la double condition qu'ils soient conformes au type réglementaire déterminé dans les conditions prévues à l'article 2 ci-dessus et que la mention du donateur ne dépasse pas un huitième de la surface totale du signal. »

Un *Décret-Loi* de 1935 prévoit des amendes de 16 à 300 francs pour toute infraction à la *Loi* de 1934³⁷⁵. On dispose enfin du moyen de réprimer la pose privée de signalisations.

Il fallait aussi faire accepter en douceur par les Associations l'unification nécessaire. En effet, cette démarche était une source de conflits, auxquels s'ajoutaient des récriminations à propos des anciens panneaux sur lesquels certains services des ponts et chaussées supprimaient le nom de l'association donatrice lorsqu'ils les repeignaient³⁷⁶.

(Disparités des signaux utilisés), *PTQ* 1929, page 359.

³⁷¹ 15 novembre 1929. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Routes nationales. Signalisation. Bornes d'angle. Complément à la Circulaire du 26 août 1929. PTQ* 1929, page 422.

La *Circulaire complémentaire* du 17 février 1931 traite à nouveau des bornes Michelin. *PTQ* 1931, page 35.

³⁷² Guides et cartes touristiques existaient bien avant Michelin. Voir un exemple en *Annexe B, Illustration* 98.

Nous ne visons pas ici que les livres d'Olivier Darmon, *Le grand siècle de Bibendum*, 1997, ou de Herbert Lottman, *Michelin, 100 ans d'aventures*, 1998, *op. cit.*, plus ou moins ouvertement inspirés par la firme actuelle, mais ceux d'historiens comme Marina Duhamel *op. cit.* Il est par exemple significatif de cette réécriture de l'histoire que le nom d'André Michelin, l'industriel, soit toujours cité, alors qu'il semble bien que ce soit son frère Édouard qui ait été le promoteur des actions publicitaires.

³⁷³ 2 avril 1930. *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics. Signalisation routière. Unification des types de panneaux. PTQ* 1930, pages 154-157.

³⁷⁴ *Circulaires* du 23/1/1934 et 7/12/1934, *PTQ* 1934, pages 28 et 628-629.

³⁷⁵ 30 octobre 1935. *Décret-Loi, Signalisation routière, PTQ* 1935, page 888.

³⁷⁶ 29 janvier 1932 *Circulaire du ministre des transports aux ingénieurs en chef du service ordinaire des ponts et*

Une « *Commission de signalisation* » est mise en place le 31 janvier 1928. Elle réunit les représentants des Associations et de l'industrie automobile avec ceux des ministères de l'intérieur et des travaux publics. Son président est celui de l'U. N. A. T.³⁷⁷.

Ce « *groupement* » a un statut non officiel mal défini³⁷⁸ et n'apparaîtra jamais dans les annuaires du ministère avant 1940³⁷⁹, au contraire de la Commission centrale des automobiles et de la circulation et des cinq commissions (ou comités) concernant le permis, l'éclairage, les services automobiles, la réception des bandages et la sécurité routière mis en place avant 1939.

La démarche (tactique) suivie par le ministère fut de faire établir par la Commission de signalisation des brochures intitulées « *La Signalisation officielle*³⁸⁰ » diffusées par circulaire auprès des services départementaux.

La première brochure est envoyée par la *Circulaire* du 2 avril 1930 (déjà citée). Elle fait une large place aux signalisations du TCF et des industriels. Le ton de la *Circulaire* est à la fois patelin envers les associations et industriels « *les plus dévoués* », « *les plus qualifiés des représentants des usagers* », etc., et comminatoire (« *faire disparaître les poteaux et plaques non réglementaires* ») et refuser les projets départementaux et municipaux non réglementaires) tout en admettant des exceptions (pour les panneaux « *dans les agglomérations* »).

Une seconde brochure « *La Signalisation officielle* » est diffusée en 1932, avec les nouveaux signaux définis par la Convention internationale de Genève de 1931, sans que ceux-ci soient déjà obligatoires.

Le *Décret* du 11 avril 1935 rend obligatoire la nouvelle signalisation en France³⁸¹.

Elle sera définie par un *Arrêté* et une *Circulaire* du 31 décembre 1935 qui fixent les moindres détails des panneaux (formes, tailles, dessin, couleurs, hauteur au-dessus du sol, etc.), très proches de ceux de la brochure *La Signalisation officielle* de 1932³⁸². Mais, ils interdisent tous les signaux privés, sauf les « *bornes et superbournes Michelin [...] dont l'emploi est admis jusqu'à nouvel ordre* ». On peut considérer ces documents fondamentaux comme l'origine de toute la signalisation moderne.

Notons ici que la *Convention de Genève* de 1931 n'a pas réussi à amener les divers pays

chaussées. Routes nationales. Signalisation. Entretien des inscriptions des panneaux offerts à l'administration. PTQ 1932, pages 26-27. Elle enjoint aux services de rénover aussi le nom du donateur lorsqu'ils repeignaient les panneaux.

³⁷⁷ Voir sa composition dans la brochure *La Signalisation officielle* de 1930. Elle comprend alors 30 membres dont, outre le président de l'U. N. A. T., 1 représentant de l'intérieur, 3 des travaux publics, des représentants de l'Automobile-Club de France, du Touring-Club, de l'Union des fédérations des syndicats d'initiative, de l'Union vélocipédique de France, de l'Office national du tourisme, de la Chambre syndicale du cycle de l'automobile, de la Chambre syndicale des fabricants de cycles et motocycles, de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles, ainsi que des industriels impliqués dans la pose de panneaux comme Peugeot, Renault, Citroën, Michelin, Dunlop. Comme on le voit, l'Administration se faisait modeste.

³⁷⁸ Elle ne fait pas l'objet d'un *Arrêté* de mise en place, mais la *Circulaire* du 26 août 1929 (*PTQ 1929*, page 359) « *fait savoir* » aux préfets l'existence d'un « *groupement* » auquel le ministère « *a confié [...] l'étude des voies et moyens propres à remédier [...] à l'insuffisance de la signalisation routière et surtout [aux] inconvénients qui résultent de la disparité des signaux utilisés* ».

³⁷⁹ Un *Arrêté* du 4 février 1948 instituera une *Commission permanente de la signalisation*.

³⁸⁰ On trouve les brochures de 1930 et 1932 dans des Archives départementales, par exemple ADIL, S 1866.

³⁸¹ 11 avril 1935. *Décret sur la convention internationale sur l'unification de la signalisation routière, signé à Genève le 30 mars 1931. PTQ 1935*, pages 164-174. On y trouve le dessin des signaux.

³⁸² *Arrêté et Circulaire* du 31 décembre 1935. *PTQ 1935*, pages 1039 à 1064. Appareils Michelin page 1064.

signataires à une unification européenne, même approximative³⁸³. On peut émettre l'hypothèse que – pour bien des pays – ces conventions internationales avaient surtout servi à juguler les disputes nationales, sous couverture d'une unification internationale vite oubliée.

De même, la *Circulaire* française de 1935 n'empêchera pas, comme au bon vieux temps des années 1900-1914, les petits inventeurs de proposer de nouveaux systèmes et de nouveaux panneaux³⁸⁴. Ni les fabricants de vendre des panneaux non réglementaires³⁸⁵. Ni les municipalités et départements de les utiliser ou d'expérimenter de nouveaux panneaux de leur cru, bel exemple du « *narcissisme des petites différences* » freudien.

La suppression des panneaux non réglementaires et la lutte contre l'utilisation de ceux-ci pour la publicité continuèrent de plus belle. On doit interdire l'utilisation de l'envers des panneaux lumineux pour la publicité en 1936³⁸⁶. La N^{ème} Circulaire sur la suppression de publicités illicites comporte une « *Annexe. Pour la Sécurité de la route* »³⁸⁷ pour bien marquer l'importance de la motivation de sécurité ; elle ne sera d'ailleurs pas la dernière.

Enfin, dans les années 1920, apparaissent les premiers panneaux lumineux ou réflectorisés³⁸⁸. Ils font l'objet d'expérimentations nombreuses, mais ne sont pas préconisés par l'administration

Le film auto-réfléchissant est inventé, lui, en 1939 aux États-Unis³⁸⁹.

Signalons encore les efforts pour assurer la visibilité des croisements et des signaux, notamment par l'élagage des arbres et la taille des haies³⁹⁰.

LA POLITIQUE DES PASSAGES A NIVEAU : SUPPRESSION ET SIGNALISATION.

On a vu que les dangers des passages à niveau préoccupaient tellement les congressistes du Congrès de la route de 1908, qu'un des 4 « *signaux d'obstacles* » de la Convention de 1909 qui s'ensuivit leur était consacré. Rien ne prouve que le danger ait été plus grand statistiquement que ceux liés par exemple aux fortes déclivités, pour lesquelles il n'y avait pas de signalisation, mais tel était l'état d'esprit général. Il va se perpétuer après guerre.

On ajoute un nouveau signal de « *passage à niveau non gardé* » en 1926 à côté de l'ancien, réservé aux passages gardés.

³⁸³ Voir par exemple les grandes différences entre la Grande-Bretagne, pourtant signataire de la Convention de Genève et la Belgique, la France et l'Allemagne qui affichent des systèmes assez proches entre eux, in M. Duhamel et J. Nouvier, *La signalisation routière en France de 1946 à nos jours*, op. cit., page 53.

³⁸⁴ Plusieurs articles dans *La Vie automobile* ou la *Revue générale des routes et de la circulation routière*. Voir aussi des exemples in M. Duhamel, *Un demi-siècle de signalisation routière*, op. cit., pages 86-92.

³⁸⁵ *Ibidem*, pages 92-100.

³⁸⁶ 29 octobre 1936, *Circulaire, Signalisation routière lumineuse. Interdiction de la publicité sur les appareils*. PTQ 1936, pages 846-848.

³⁸⁷ 5 novembre 1936. *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Signalisation routière. Application de la loi du 3 juillet 1934 sur l'unification de la signalisation. Enlèvement de panneaux installés par les particuliers sur le domaine public et les propriétés privées. Annexe « Pour la sécurité de la route »*. PTQ 1936, pages 875-876.

³⁸⁸ M. Duhamel, *Un demi-siècle de signalisation routière*, op. cit., pages 101-112. Il y en a de nombreux types.

³⁸⁹ *Ibidem*, pages 112-113. c'est le fameux *Scotchlite*, de la Minnesota Mining & Manufacturing Co Ltd (3M).

³⁹⁰ Par exemple la *Circulaire du 27 novembre 1936 sur l'élagage des haies*, PTQ 1936, p.926-927.

Les premières études pour la suppression des passages à niveau les plus dangereux sur les routes nationales datent de 1927, suivies d'une interdiction d'en réaliser de nouveaux en 1928, et d'un recensement en vue d'améliorer leurs mesures de signalisation en 1929³⁹¹.

Un premier programme de suppression de 250 passages à niveau est lancé en 1930³⁹². Il sera activement poursuivi durant les années 1930³⁹³.

Au ras des voies ferrées elles-mêmes (et non plus seulement en présignalisation sur la route), on pose une nouvelle signalisation des passages à niveau sans barrière, déclinée en fonction du type de voies (voie unique, plusieurs voies) par des signaux en « *croix de Saint-André* »³⁹⁴.

L'APPARITION DE LA SIGNALISATION HORIZONTALE ET L'INTERDICTION DE CIRCULER AU MILIEU DES VOIES.

C'est dans la grande *Circulaire* du 29 mars 1933³⁹⁵ que l'utilisation de « *bandes colorées au sol* » apparaît. Elle précise que « *leur usage a été peu répandu jusqu'à présent* » en France, mais cette technique était déjà largement utilisée dans les pays comme l'Angleterre, qui interdisaient l'usage du milieu de la chaussée.

L'apparition du marquage au sol est tout simplement la conséquence de l'interdiction « *d'utiliser le milieu de la chaussée* » comme le permettait jusqu'alors le *Code de la route*, et qui n'intervint que le 19 janvier 1933³⁹⁶.

Les bandes sont donc destinées « *à indiquer aux conducteurs la place qu'ils ont intérêt à occuper sur la chaussée* ». « *La couleur employée sera le jaune, le choix du ton, clair ou foncé, étant dicté par le souci qu'il se détache bien sur la teinte de la chaussée.* »

La *Circulaire* propose de les employer pour marquer l'axe des chaussées ayant au moins 5 mètres de largeur, dans les virages ou en haut des rampes où la visibilité est déficiente, mais non dans les parties droites, sauf lorsque l'on veut marquer les chaussées à 3 voies.

Leur usage actuel comme signal impératif d'interdiction de dépasser ne sera établi qu'en 1954.

³⁹¹ *Décision ministérielle* du 1^{er} mars 1927 et *Circulaires* du 23 août 1928 et du 18 février 1929. Dans PTQ.

³⁹² 30 mai 1930. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets, ingénieurs en chef du service ordinaire et du service du contrôle des chemins de fer. Suppression des passages à niveau sur les routes nationales. Étude de la combinaison financière.* (Premier programme de 250 passages à niveau). PTQ 1930, pages 258-259.

³⁹³ Tous les textes cités sont dans PTQ. – 17 mai 1934. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef. Routes nationales. Présentation d'avant-projet de suppression de passages à niveau.*

21 octobre 1935. *Instructions du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef. Exécution de travaux sur les grands itinéraires internationaux. Tracé, largeur, constitution de la chaussée, pistes cyclables, plantations, passages à niveau.*

2 août 1937. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets et aux directeurs des grands réseaux de chemins de fer. Suppression de passages à niveau sur route nationale. Étude de projets. Accélération des études.*

³⁹⁴ 22 février 1935. *Décret sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées.* – 14 mai 1936, *Arrêté*, PTQ 1936, page 205. – 29 juin 1936. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Signalisation des passages à niveau sans barrière.* PTQ 1936, pages 482-489.

La Commission de la Société des Nations préconisait divers dispositifs supplémentaires, comme d'ajouter un feu clignotant aux croix de Saint-André. Voir à ce sujet *La Vie automobile*, 24-12-1938, pages 616-619.

³⁹⁵ 29 mars 1933. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef du service ordinaire. Routes nationales. Conditions techniques d'aménagement.* PTQ 1933, pages 132-151. Voir pages 149-150.

³⁹⁶ 19 janvier 1933. *Décret réglementaire. Police de la circulation et du roulage*, art. 7. PTQ 1933, p. 35-46.

LA PUBLICITE DES BORDS DE ROUTE.

La publicité des bords des routes, qui perturbe l'appréhension des signaux de danger, de prescription et de direction par les conducteurs, était de deux natures : la pose de panneaux sur le domaine public et leur installation sur les propriétés riveraines.

Sur le domaine public, la lutte est engagée par une *Circulaire* du 16 mars 1914 interdisant la pose de « *signaux-réclames* » sur les voiries sur la base (pourtant légale) des « *permission d'occupation du domaine public* »³⁹⁷. Celle-ci devra être « *confirmée* » par les *Circulaires* des 24 août 1928, 18 juillet 1929, 11 octobre 1930, 28 décembre 1932³⁹⁸.

Les municipalités participaient au désordre en acceptant de laisser poser des publicités en contrepartie de la pose de panneaux de signalisation. La *Circulaire* de 1928 rappelle le droit des municipalités à autoriser la pose d'écussons, plaques, affiches, etc., mais uniquement « *sur les ouvrages municipaux [...] à l'intérieur des agglomérations* » et demande aux préfets de « *poursuivre sans délai l'enlèvement de toutes les installations qui ne seraient pas conformes aux prescriptions* »³⁹⁹.

Il fallut aussi interdire aux distributeurs d'essence autorisés sur la voie publique de poser des publicités autres que celles relatives à leur commerce (marque de l'essence, prix et mentions concernant les pompes)⁴⁰⁰.

En 1914, déjà, « *le législateur essaie, par une taxation prohibitive, de réprimer les abus des panneaux-réclames sur les propriétés privées*⁴⁰¹ »

La *Loi ratifiant la Convention de Genève* du 3 juillet 1934, établit aussi le principe de l'interdiction de la pose sur les domaines privés de panneaux pouvant gêner la signalisation :

« *Il est interdit de placer sur les immeubles et les terrains bordant la voie publique des panneaux-réclames ou autres qui, par leur forme, leurs couleurs ou leurs dimensions, pourraient être confondus avec les signaux administratifs.*

Il est interdit également d'établir tous autres panneaux à proximité des croisements ou bifurcations, des courbes et des passages à niveau en deçà d'une zone de 30 mètres, réservée de chaque côté de la route.

Tous panneaux, indications de signaux établis en violation des dispositions du présent article devront être supprimés avant le 1^{er} janvier 1936. »

On a vu aussi que le *Décret-Loi* du 30 octobre 1935 fixait les amendes pour les infractions à la *Loi* de 1934⁴⁰².

Enfin la grande *Circulaire* du 31 décembre 1935 comporte des dessins précis et cotés des zones où la pose de publicité est interdite sur les domaines privés aux abords des carrefours et des courbes⁴⁰³.

Cela ne résolut nullement le problème, comme en témoigne la parution de nouveaux textes : *Décrets* du 31 décembre 1935, 5 novembre 1936, 6 juillet 1937, etc. Ajouterons-nous

³⁹⁷ 16 mars 1914. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Routes nationales. Installation de signaux-réclames. Instructions. PTQ 1914*, page 166.

³⁹⁸ Toutes sont dans *PTQ*. La répétition de cette interdiction prouve qu'elle était régulièrement bafouée.

³⁹⁹ 24 août 1928. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Routes nationales. Signalisation. Publicité. PTQ 1928*, pages 550-552.

⁴⁰⁰ *Circulaire* du 11 octobre 1930. *PTQ 1930*, page 416.

⁴⁰¹ 16 mars 1914. *Circulaire. Installation de signaux-réclames. Instructions*. Déjà citée. *PTQ 1914*, page 166.

⁴⁰² 30 octobre 1935. *Décret-Loi, Signalisation routière, PTQ 1935*, page 888.

⁴⁰³ *Circulaire* du 31 décembre 1935. Voir *PTQ 1935*, pages 1048 et 1053.

que cette question récurrente n'est toujours pas résolue au XXI^{ème} siècle, devant le laxisme ou la complicité des mairies, malgré un nombre étonnant de textes de rappel ?

Une jurisprudence de 1931 permet de taxer les panneaux apposés sur des murs de clôture et édifices uniquement construits en vue d'y apposer des publicités⁴⁰⁴.

Un type particulier de publicité sauvage, la peinture d'inscriptions à même la chaussée, est signalé à l'époque et fait l'objet d'interdictions et de mesures répressives.

LA SIGNALISATION LUMINEUSE URBAINE.

Quelques essais de signalisation lumineuse avaient été réalisés à Paris avant 1914. Ils furent tardifs, notamment le « *kiosque-signal du Dr Goupil* » expérimenté sur les Grands Boulevards en 1912 qui suscita un vif intérêt – et de vives critiques –, ainsi que diverses propositions de W. P. Enno et de l'architecte Jean de Saint-Maurice⁴⁰⁵.

En 1923, Émile Massard présente au Congrès de la route de Séville un système lumineux, dans lequel les lampes, installées sur des poteaux aux angles des rues, éclairent alternativement par transparence deux panneaux « *Halte* » et « *Avancez* », en rouge et en blanc respectivement⁴⁰⁶ (*Annexe B, Illustration 200*).

Les feux effectivement installés à Paris de 1923 à 1934 seront d'un type un peu différent, avec un « *feu monocolore rouge* » sur poteau, allumé ou éteint selon le cas (avec une sonnerie), dont le souvenir subsiste dans le nom de « *feu rouge* » utilisé couramment encore aujourd'hui pour les feux tricolores. Leur manœuvre, manuelle au début, est vite automatisée : le premier « *contrôleur de carrefour électromécanique* » est installé en 1924⁴⁰⁷.

À partir de 1934, Paris se rallie aux feux tricolores⁴⁰⁸.

On rencontre durant cette époque d'autres systèmes dans diverses villes françaises, comme celui de Strasbourg avec des feux installés sur des câbles aériens en milieu de carrefour, disposition qui persiste toujours dans de nombreux pays étrangers comme les États-Unis.

Les premiers « *feux tricolores* » avaient été installés à New-York en 1920 sur la 5^{ème} Avenue⁴⁰⁹. Ils étaient manœuvrés manuellement et faisaient l'objet d'une coordination en « *onde verte* ».

Les feux tricolores de type américain gagnent vite la partie. Paris les utilise dès 1934. Presque tous les pays européens s'y rallient au milieu des années 1930, sauf quelques dissidents parmi lesquels la Norvège (signalisation bicolore) et la Hongrie et le Luxembourg

⁴⁰⁴ *Revue du T. C. F.*, 1931, page 214. Les affichages sur les maisons et clôtures sont exonérés.

⁴⁰⁵ Nous ne détaillerons pas ce sujet, sur lequel on peut consulter Mathieu Flonneau, *Thèse, op. cit.*, pages 135 e. s., ainsi que les pages 267 e. s. pour l'entre-deux-guerres.

⁴⁰⁶ Émile Massard et Louis Biette, Congrès de la route de 1922, Rapport n°54, *Le Problème de la Circulation sur les routes et dans les rues des Villes congestionnées par le Trafic*, pages 29-34. Les poteaux sont des bâtis volumineux. Biette est l'Inspecteur général des Services techniques de la Voie publique, du Nettoyement et de l'Éclairage de la Ville. Voir l'*Annexe B, Illustration 200*.

⁴⁰⁷ Émile Massard et Louis Biette, Congrès de la route de 1926, Rapport n°40, *Développement et Aménagement des Villes dans l'Intérêt de la Circulation*, pages 24-28. Le rapport fait état de 6 carrefours équipés et de 3 en cours d'équipement.

⁴⁰⁸ Place Saint-Michel et rue de Rivoli à la hauteur du métro Saint-Paul. Voir *Liaisons*, 6 juillet 1964.

⁴⁰⁹ Article dans *La Vie automobile*, 10-07-1920, pages 270-271. Les trois feux rouge, blanc et vert sont placés au sommet d'un bâti supportant une cabine où se tient le policier qui les manœuvre. Ils sont « coordonnés ».

(signalisation monocolore). La signification du signal orange reste différente selon les pays.

Les villes françaises, seules utilisatrices de la signalisation lumineuse, continuent quelque temps à utiliser des modèles de feux différents, ainsi que des significations contradictoires pour le signal orange⁴¹⁰.

Enfin, le 27 juillet 1937, une *Circulaire* impose les feux tricolores et en uniformise les modalités d'installation et d'utilisation⁴¹¹. Notons ici que le cycle français (dit « *Cycle Challier* ») ne comporte pas de phase orange avant la phase verte – pour avertir de l'imminence du changement – contrairement au cycle américain utilisé aussi dans beaucoup de pays européens.

La coordination automatique des feux (effectuée manuellement jusque là) est testée à Paris, dans la zone de l'Opéra, dès 1930⁴¹², mais reste quasi inexistante en France avant 1939, ainsi que les feux adaptatifs, déclenchés par une pédale, expérimentés aussi à Paris⁴¹³.

En conclusion, on peut dire que les années 1920 et 1930 ont vu l'établissement d'à peu près tous les moyens de la signalisation de sécurité et de circulation moderne. Les apports ultérieurs ne seront que des complexifications de ces panneaux (souvent critiquées, et ceci dès les années 1930), à quelques exceptions près comme le signal STOP, l'utilisation des lignes longitudinales comme signal d'interdiction de dépasser et la signalisation autoroutière.

Les hésitations de l'époque sur l'intérêt d'avoir un « réseau principal prioritaire » et les propositions de passage à la « priorité à gauche » ont fait long feu, et le système établi par le *Code* de 1922 est toujours appliqué aujourd'hui.

Cette période voit aussi apparaître les grandes problématiques de la réalisation pratique de la signalisation. Force est de constater que ces questions sont toujours d'actualité, même si certaines se posent avec moins d'acuité.

L'unification des signaux se heurte toujours à l'activité commerciale des fabricants, qui proposent des signaux non réglementaires auxquels succombent parfois certaines collectivités locales, soucieuses de se distinguer des voisines.

La prolifération des signaux de danger, déjà dénoncée par Charles Faroux en 1933, n'a fait que croître. Après 1945, de nombreuses campagnes de suppression de signaux auront lieu, mais leurs effets seront régulièrement annihilés par la pose de nouveaux panneaux.

Quant à la publicité des bords de route, théoriquement bannie dans les années 1930, le moins qu'on puisse dire est qu'elle se porte remarquablement bien au XXI^{ème} siècle, que ce soit en pleine ville, dans les zones indécises des abords urbains envahis par l'urbanisme commercial et même en rase campagne.

⁴¹⁰ Sur tous les points de ce paragraphe, voir *La Vie automobile*, 10-03-1936, page 107.

⁴¹¹ 27 juillet 1937. *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics. Unification de la signalisation lumineuse réglementant la circulation*. In *PTQ 1937*.

Elle a été précédée d'une *Circulaire* du ministre de l'intérieur du 31 décembre 1935 qui normalise les poteaux : les feux sont à 3,5 m de hauteur avec des feux répéteurs à 1,6 m.

⁴¹² *Revue générale des routes et de la circulation routière*, avril 1930, page 115.

⁴¹³ *L'évolution de la signalisation lumineuse à Paris* in *Revue générale des routes*, janvier 1937, pages 8 e. s.

IV Expansion des transports routiers et crise des années 1930.

La coordination des transports constitue l'une des expériences les plus exemplaires d'une politique économique qui ne peut, sur le long terme, sortir de ses contradictions.

François Caron⁴¹⁴

INTRODUCTION.

Le fait marquant du début de l'entre-deux-guerres est le développement des véhicules utilitaires et de transport en commun qui représentent de 60 % à 50 % du parc des véhicules particuliers jusqu'en 1928. Puis, leur part décroît très rapidement jusqu'à ne plus représenter que 34 % des véhicules particuliers en 1934 et 27 % en 1938.

C'est que les véhicules automobiles, tout en remplaçant la traction attelée, avaient empiété sur la clientèle du chemin de fer, ce qui, avec l'arrivée de la crise de 1929, avait entraîné une politique de « *coordination des transports* » qui gela presque le développement du parc utilitaire et les ventes des véhicules industriels et de leurs équipements (pneumatiques, etc.).

Cette crise, commune aux pays développés, aboutira en France à un contingentement des transports routiers, qui va perdurer plus longtemps qu'ailleurs, jusqu'à son démantèlement par la politique européenne de libéralisation, sanctionné par le décret du 14 mars 1986.

Elle donnera aussi l'occasion aux adversaires des compagnies de chemin de fer de les nationaliser pour former la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF) en 1937.

Les usages de la route et leur réglementation furent fortement modifiés, même si cela n'apparaît pas évident *a priori*. Rappelons que la *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* de 1851 régleme aussi les transports publics.

Tous les usagers de la route seront touchés par les conséquences de cette nouvelle politique, notamment par l'émergence de l'*Union routière*, lobby liant les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs aux organisations corporatives des transports routiers.

Cette nouvelle organisation du « *système automobile* » est certainement en grande partie responsable de la situation très particulière de la France, laquelle ne dispose pas d'une puissante association « *d'usagers particuliers* » à l'instar des autres grands pays développés.

L'histoire de la « *coordination des transports* » a été largement étudiée⁴¹⁵. Ses auteurs ont

⁴¹⁴ Préface à Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France*, voir deuxième note ci-après.

⁴¹⁵ Joseph Jones, *Un siècle de politique des transports en France*, Celse, 240 pages, 1995, paru en anglais en

pu s'appuyer sur des sources particulièrement abondantes⁴¹⁶. Nous renvoyons donc, pour l'essentiel, à ces ouvrages qui relèvent toutefois surtout de l'histoire des chemins de fer, bien plus avancée que celle des routes et de leurs usages⁴¹⁷.

Nous tâcherons uniquement d'éclairer quelques questions non traitées par l'historiographie des chemins de fer et de la coordination des transports :

- le développement des transports routiers avant 1920, puis jusqu'en 1932, et la mise en place des nouvelles réglementations concernant les véhicules lourds,
- les réalités des restrictions imposées par la coordination selon qu'il s'agissait de transports routiers de voyageurs ou de marchandises,
- l'impact de la coordination sur l'industrie automobile et la naissance de l'*Union routière*.

IV-1 NAISSANCE DES TRANSPORTS PUBLICS AUTOMOBILES (1898-1920).

Les premiers développements des transports publics routiers avant 1914 ont été négligés par les historiens de la coordination.

« *L'automobile n'est prise au sérieux qu'à partir du moment où elle est utilisée à des fins militaires, tels les taxis de la Marne en 1914, puis les camions de la "Voie Sacrée" en 1916-1917.* »⁴¹⁸

En réalité, les transports publics routiers sont pris très au sérieux avant 1914, et leur réglementation dans le cadre de la « *police des messageries publiques* » sera précoce. Ces textes vont fournir des cadres administratifs et politiques aux débats des années 1920 et 1930.

C'est en 1900 qu'est attesté le premier service d'autobus. Les « *Cars Ripers* » fonctionnent ainsi à Blois dans le Loir-et-Cher entre la gare du chemin de fer local de Blois-Vienne et la gare du Paris-Orléans⁴¹⁹ ; voir l'*Annexe B, Illustration 69*.

Cette même année 1900, les chemins de fer nationaux ou locaux assuraient la plus grande

1984. Pour l'entre-deux-guerres : pages 30-110.

Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Comité pour l'Histoire économique et financière, Ministère de l'Économie, Imprimerie Nationale, 798 pages, 1999. Pour l'entre-deux-guerres : pages 5 à 166.

François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, *op. cit.*, 2005, pages 709-811.

Un exemple d'analyse politico-économique à chaud : Centre Polytechnicien d'Études Économiques (X-Crise), *Le problème des transports*, document n° 3, 189 pages, une trentaine de pages d'annexes, 1936. Cet ouvrage contient une « *histoire de la coordination* » et des parallèles avec l'étranger très éclairants.

Un exemple d'analyse historique très précoce : Henri Cavaillès, *La route française*, Armand Colin, 395 pages, 1946 (en fait, 1944), pages 336-372 ; Cavaillès est un géographe universitaire.

⁴¹⁶ Pour une bibliographie, on se reportera à Neiertz. Ce corpus comprend les documents des Compagnies et de leurs banques, les Rapports et archives des nombreuses Commissions, les *Mémoires* de certains protagonistes et un grand nombre de livres et d'articles écrits à chaud par des économistes, statisticiens et groupements politiques préoccupés par la crise des transports, ainsi que de travaux économiques ou historiques de très peu postérieurs.

⁴¹⁷ Il existe certainement des possibilités d'enrichissement du corpus utilisé par Caron ou Neiertz à partir du vécu des organisations routières administratives, privées ou syndicales.

⁴¹⁸ Nicolas Neiertz, *op. cit.*, écrit moins de 40 lignes sur « *Les débuts de l'automobilisme avant 1914* », pour conclure par la phrase citée. Cette vision lui fait faire des erreurs, comme l'apparition des réglementations et des subventions pendant la guerre. Sur les autobus parisiens avant 1914, voir Mathieu Flonneau, *thèse, op. cit.*

⁴¹⁹ ADLC, 2 S 1156. On y trouve notamment les horaires qui sont en correspondance avec l'arrivée des trains. Le trajet dure une quinzaine de minutes. Voir aussi le *Rapport* de 1899 sur la demande de création de la ligne.

part du « *transport public* », à l'exception de rares et résiduelles pataches de transports en commun et de 140 000 fiacres et autres « *voitures publiques* » attelées, tandis que la route était peuplée de 4 millions de « *voitures de transport attelées* », de 1,5 million de « *voitures particulières hippomobiles* » et d'un million de cyclistes roulant tous pour leur propre compte. On ne comptait encore que 10 000 automobiles, motocycles compris.

Dès 1896, les premiers services d' « *autobus*⁴²⁰ » furent étudiés à l'initiative des Conseils généraux selon les mêmes modalités que les chemins de fer sur routes subventionnés⁴²¹.

On trouve ainsi trace de multiples consultations d'un préfet à l'autre s'enquerrant des « *expériences relatives à ces services* », des niveaux de subvention pratiqués, des réactions des populations, du respect des horaires, des dégradations éventuelles des chaussées, etc.⁴²²

Puis l'État décida, lors du vote de la *Loi de finances* pour 1898⁴²³, de subventionner, à côté des départements et communes, les « *services réguliers de voitures automobiles destinés au transport de marchandises en même temps qu'au transport de voyageurs* ». Les premiers services sont effectifs dès 1900, comme on l'a vu à Blois.

La référence de ce texte au régime des « *voies ferrées d'intérêt local* » (V. F. I. L.) suggère d'emblée que les services automobiles vont entrer en concurrence avec celles-ci, qui étaient passées de 7 000 km en 1885 à 25 000 km en 1914.

Les Postes françaises se sont très tôt converties à l'automobile⁴²⁴. Par une *Circulaire* du 1^{er} avril 1903, le ministre chargé des Postes décide l'ouverture à la traction automobile des adjudications des « *entreprises de transport de dépêches en voiture* » qui servaient aussi aux voyageurs et aux messageries. Il annonce aux préfets un plan national de transports automobiles postaux, pour lequel il requiert l'aide des départements et des communes⁴²⁵ :

« [des] *projets d'organisation susceptibles d'être appliqués dans votre Département*

⁴²⁰ Les textes officiels parlent de « *services publics automobiles* ».

On utilisa longtemps « *autobus, autocar et car* » comme synonymes. *Autocar* est emprunté à l'anglais (où il signifie simplement *automobile* et est attesté en 1895). Le sens restrictif d'*autocar* ou *car* comme « *autobus non urbain* », tandis que « *autobus* » est réservé aux lignes urbaines, ne s'imposera que dans les années 1920.

⁴²¹ Un exemple dans le Loir-et-Cher dès 1896 entre Vendôme, Lunay, Montoire et Mondoubleau. L'étude a été très poussée sur le mode des tramways sur routes (plans, profils en long, profils en travers, etc.). ADLC 2 S 1155.

⁴²² Parmi la vingtaine de demandes de renseignements de ce type conservées aux Archives d'Indre-et-Loire, les plus anciennes proviennent des préfets de la Vienne en 1897, de la Sarthe et de l'Yonne en 1899 et du Tarn-et-Garonne en 1902. ADIL S 1875, dossier *Entreprises de transports automobiles, Demandes de renseignements divers*. Voir un exemple de « *questionnaire* » très complet dans la lettre du préfet de l'Yonne du 26 avril 1899.

⁴²³ *Loi de finances* du 13 avril 1898, Article 86.

⁴²⁴ L'implication des Postes est une réalité négligée de l'histoire de l'automobile à ses débuts en France. Les Postes, faisant appel à la sous-traitance, ne possédaient pas de flottes importantes en propre. Les ouvrages de « *belles images* » sur l'automobile ne présentent donc que des photos de flottes postales étrangères.

⁴²⁵ *Circulaire du ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes aux préfets, Extension de l'utilisation des automobiles pour le service postal*, 1^{er} avril 1903. ADIL, S 1875.

« *La transformation que l'extension de l'automobilisme semble appelée à réaliser dans l'organisation des transports postaux ne se fera pas sans une augmentation notable de la dépense à laquelle il ne serait pas possible de faire face avec les seules ressources du budget des Postes et des Télégraphes. Il sera donc nécessaire de demander aux Départements et aux Communes intéressés de contribuer pour leur part à cet accroissement de dépenses dont ils sont appelés à tirer profit, par les facilités de tous genres que les services automobiles procureront pour la circulation rapide des voyageurs et des articles de Messageries. [...]*

Je ne doute pas, monsieur le Préfet, que vous soyez tout disposé [...] à user de votre influence auprès du Conseil Général et des municipalités afin d'obtenir les subventions indispensables pour faire aboutir une réforme aussi importante pour les populations éloignées des voies ferrées. »

On notera la référence à une « *coordination* » avec les voies ferrées faite au dernier paragraphe ci-dessus.

[qui] vous seront transmis pour être communiqués aux Assemblées départementales et municipales [... pouvant] prêter leur concours financier [...] ».

L'affaire va bon train, si on en juge par les délibérations favorables du Conseil général d'Indre-et-Loire, et par l'instruction rapide par le préfet des propositions de la Compagnie générale des Courriers automobiles⁴²⁶.

Des projets plus ambitieux sont présentés aux départements. Ainsi, un « *Projet de Services automobiles de transport en commun dans le départements d'Indre-et-Loire* » de 9 lignes totalisant 223 km est présenté en 1903. Le 24 août 1905, le Conseil général « *accorde une subvention de 0,05 f par kilomètre parcouru* » à la *Société des Transports automobiles de Touraine* sur ce projet⁴²⁷. Mais, le 10 avril 1906, l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées rend compte de l'échec de la mise au point du contrat, « *la Société étant en liquidation* ». Certaines lignes ont cependant fonctionné (voir l'Annexe B, Illustration 70).

En 1903, il existe déjà une *Chambre syndicale des Transports automobiles*⁴²⁸.

En 1905, le *Rapport Hennequin* est optimiste sur la poursuite du mouvement⁴²⁹.

Cette même année 1905, la revue *Le Poids lourd* est créée par Faroux et Souvestre.

En 1908, Lucien Périssé fait le point de la situation en France dans son *Rapport sur les services de transports mécaniques, n° 97*, au 1^{er} Congrès international de la Route, qui consacre une de ses « *questions* » au sujet, comme le fera le 2^{ème} Congrès de 1910⁴³⁰.

En fait, les minimums imposés pour obtenir l'aide de l'État par la *Loi de finances* de 1898, de 10 tonnes de marchandises et 60 voyageurs transportés par jour, s'étaient révélés trop élevés dans beaucoup de cas et limitèrent fortement ce premier développement.

Un document significatif de la situation en 1908 est le livre de E. Le Grand « *Les idées de Monsieur Poilourd sur les Transports automobiles* »⁴³¹. La plupart des revues automobiles en

⁴²⁶ Le Conseil général examine le sujet les 18 et 21 août 1903 et s'y déclare favorable. ADIL, S 1875.

⁴²⁷ ADIL, S 1875. En 1903, la Société des Transports Automobiles présente un projet de 9 lignes de Tours à La Chartre, Langeais, Luynes, Azay-le-Rideau, Bléré, Loches, Preuilly, Montbazou et Château-Renault. La capacité envisagée est de 16 places et 500 kg de marchandises. Le projet donne lieu à divers essais, notamment sur Loches-Preuilly en 1905. La subvention votée par le Conseil général étant inutilisée, un *Rapport de l'ingénieur en chef* propose la dissolution de la société en 1906.

Le Projet est signé « A. Dubois, Ingénieur, et Dr J. Thomas, Vice-président de l'Automobile-Club de Touraine ». Voir le *Projet*, des coupures de presse, la décision du Conseil général, la lettre de l'ingénieur en chef, etc., aux ADIL, S 1877. En 1912, selon le 1^{er} Congrès national des transports en commun par automobiles (voir ci-après), il n'y a plus qu'une ligne en Indre-et-Loire, d'ailleurs indiquée comme « *en liquidation* ».

⁴²⁸ Elle enquête sur les services existants auprès des départements par lettre du 15 février 1904. ADIL, S 1875, dossier *Entreprises de transports automobiles, Demandes de renseignements divers*.

⁴²⁹ Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste, op. cit.*, 1905, pages 97-99.

⁴³⁰ On dispose de 4 rapports français de l'A. I. P. C. R. sur le sujet : le *Rapport n°97* (25 pages) de Périssé au 1^{er} Congrès, les deux *Rapports n° 63* d'André Mariage, ingénieur en chef des Services techniques de la Compagnie générale des omnibus de Paris (39 pages), et n° 64 de Périssé (24 pages) au 2^{ème} Congrès de 1910, et le *Rapport n° 105* de Périssé (7 pages) au 3^{ème} Congrès de 1913. Des rapports étrangers et les compte-rendus des séances consacrées au sujet lors des Congrès de 1908 et 1910. Voir aussi les *Rapports* étrangers et les compte-rendus des séances consacrées au sujet lors des Congrès de Paris en 1908 et Bruxelles en 1910.

⁴³¹ G. Le Grand, *Les idées de Monsieur Poilourd sur les Transports automobiles*, Dunod et Pinat, 1908, 46 pages. L'auteur est inconnu et les auteurs du catalogue de la BNF et quelques historiens ont voulu y voir Charles Faroux qui avait préfacé l'ouvrage. Toutefois, l'exemplaire offert à la Bibliothèque du Touring-Club et conservé à la Bibliothèque du Trocadéro comporte une dédicace signée G. Le Grand, avec son adresse et son « *numéro de sociétaire du Touring-Club* », 132 761, qui ne peut pas être celui de Faroux. Par ailleurs, G. Le Grand a signé divers articles sur ce sujet ; voir la note suivante.

font des recensions et en citent de très larges extraits.

Sous une forme humoristique, en cinq dialogues entre *M. Poilourd* et l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées du département du Bas-Garonnet, son ingénieur ordinaire, le conseiller général du canton de Peydall, le Président du Conseil d'Administration d'une « *compagnie d'autobus en liquidation* » et son ex mécanicien-chef de garage, cet ouvrage dénonce les errements responsables des récents échecs des « *services publics automobiles* ». Il met en cause « *Paris qui dirigeait* », les réticences des administrations et des collectivités locales, l'inexpérience des cadres et des mécaniciens, l'inadaptation des matériels, etc.

Mais, plus important – et prémonitoire – est la charge idéologique de la modernisation des transports routiers qui se dévoile à travers l'humour du propos.

Ainsi, le protagoniste du 3^{ème} dialogue, « *M. Picratte, pharmacien de 1^{ère} classe, président du Conseil d'Administration de la Société anonyme des "Autos Bas-Garonnets" (en liquidation), dans le canton de Peydall* », qui taquine la Muse, se rappelle avec nostalgie l'Ode qu'il avait composée pour « *l'inauguration inénarrable* » de la ligne :

*Mon cœur déborde, ô Peydallais !
Du Progrès, la suprématie
S'affirme ici : c'est le Progrès
Qui vient à la Démocratie !*

*Oui, le Progrès, c'est l'autobus ;
et son confort et sa vitesse.
Des pataches ? ... Il n'en faut plus,
Qu'aux accessoires, on les laisse.*

*Qu'on les mette avec les curés
Loin de la Société Laïque !
Hommes, choses sont épurés
Par les soins de la République.*

*Ô Garonnets soyez heureux !
L'autobus grimpe et vous transporte
Sur les chemins les plus affreux,
Et vous ramène à votre porte.*

L'insuffisance des subventions et les conditions de trafic minimal imposées par la *Loi de finances* pour 1898 pour les subventions de l'État, responsables des multiples faillites des nouvelles sociétés de transport automobile, étaient donc fort critiquées⁴³².

La *Loi de finances* pour 1909 du 26 décembre 1908, article 65, donna-t-elle satisfaction à ces réclamations et « *réduit les charges que les dispositions primitivement adoptées par le Parlement imposaient [aux] services réguliers de transports par véhicules automobiles.*⁴³³ » Mais, les services publics doivent toujours combiner le transport de voyageurs et le transport

⁴³² Sur les raisons des échecs des premiers autocars, voir une série d'articles « sérieux » de G. Le Grand (l'auteur de *Monsieur Poilourd*) dans *La Vie automobile*, 1909, pages 125-126, et dans des numéros suivants.

⁴³³ *PTQ* 1908, pages 846-847. Notamment, les minimum exigés de 10 tonnes et 60 voyageurs par jour sont ramenés à 2 tonnes et 20 voyageurs par jour. Les montants maximum de la subvention sont augmentés de 50 % environ. La citation provient de la *Circulaire d'application* du 12 août 1911 (voir note suivante).

de marchandises, avec des véhicules séparés, autocars et camions. En 1911, un *Cahier des charges type* est établi pour l'application de la loi du 26 décembre 1908⁴³⁴.

Un *Syndicat général des transports publics automobiles de France* se constitue en 1912 et organise un *1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route* à Paris, du 18 au 21 décembre 1912⁴³⁵. Ses *Annales* donnent les renseignements suivants sur les transports sur routes et quelques autobus urbains, mais non compris la région parisienne :

- en 1908, il existait 116 entreprises exploitant 3 658 km de lignes⁴³⁶ ;
- en 1912, il y avait 182 entreprises, couvrant 59 départements, possédant 682 véhicules, qui exploitaient 9 160 km de lignes, dont 30 % de lignes saisonnières⁴³⁷ qui ne pouvaient pas encore être subventionnées par l'État.

On comptait déjà en Savoie et Haute-Savoie, en 1912, 578 km de lignes permanentes et 153 km de lignes saisonnières, la plupart mises en service par le PLM, et une ligne Évian-Nice est en projet sur la grande route de traversée des Alpes qui vient d'être décidée (voir une cartographie⁴³⁸ de ces lignes dans l'*Annexe B, Illustration 208*).

En 1913, le régime des subventions de l'État est étendu aux « *Services publics d'automobiles en montagne* » saisonniers (les régimes antérieurs de 1898 et 1908 exigeaient une continuité du service sur toute l'année)⁴³⁹. Les conditions de mise en œuvre de cette extension ne seront précisées qu'en 1918 par un *Décret* proposant un *Cahier des charges type*, et sa *Circulaire* d'application⁴⁴⁰.

La *Loi de finances rectificative* du 12 août 1914⁴⁴¹ imposa à tous les services publics automobiles subventionnés de transporter le courrier postal. Cette disposition dut faire l'objet d'une mise en œuvre informelle durant la guerre et ne fut institutionnalisée qu'en 1918, à travers une simple concertation entre les services postaux et ceux des départements qui instruisaient les demandes de subventions⁴⁴².

Les *Lois de finances* du 29 mars 1917 (art. 4) et du 4 août 1917 (art. 17) étendirent les subventions aux « *services exclusivement affectés au transport de marchandises*⁴⁴³ » dont une

⁴³⁴ *Circulaire du 12 août 1911, Services publics d'automobiles, PTQ 1911*, pages 406-420.

⁴³⁵ *1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route*, à Paris du 18 au 21 décembre 1912, *Rapport général*, éditeurs Automobile-Club de France et Touring-Club, 297 pages, 1913 (à la BT).

⁴³⁶ Voir des renseignements plus détaillés pour 1909 dans les *Rapport n° 63 et 64 de Mariage et Périssé* au 2^{ème} Congrès de l'A. I. P. C. R. de 1910. Notamment les éléments d'une enquête réalisée en 1909 (Mariage).

⁴³⁷ *1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route*. Les données sont pages 45-47 pour 1908 et pages 233-248 pour 1912. Nous n'avons pas pris en compte les sociétés ne faisant que des excursions. Les lignes saisonnières sont surtout des lignes de montagne.

Il va sans dire que ces statistiques « privées » ne sauraient être exhaustives.

⁴³⁸ Carte tirée de Lucien Périssé, *Rapport n° 105* au 3^{ème} Congrès de l'A. I. P. C. R. en 1913.

Périssé dans son *Rapport n° 64* au 2^{ème} Congrès de l'A. I. P. C. R. en 1910 indique les lignes du PLM en Savoie, Haute-Savoie et Dauphiné en service en 1909 et mentionne que Évian-Nice est à l'étude (page 3).

⁴³⁹ *Loi de finances du 30 juillet 1913*, article 79, *Journal Officiel* du 31 juillet, reproduit dans *PTQ 1919*, p. 8.

⁴⁴⁰ *Décret réglant les conditions des subventions à des Services d'automobiles en montagne*, du 30 mai 1918, *PTQ 1918*, pages 229- 239, et *Circulaire du sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics et des transports aux préfets. Services publics d'automobiles en montagne*, du 8 janvier 1919, *PTQ 1919*, pages 6-8.

⁴⁴¹ *PTQ 1914*, page 475.

⁴⁴² *Circulaire du sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics et des transports aux préfets. Services publics d'automobiles subventionnés. Transports postaux*, du 29 septembre 1919. *PTQ 1919*, pages 439-440. Elle fut complétée par une *Circulaire* du 8 janvier 1920 concernant les services en montagne. *PTQ 1920*, pages 27-28.

⁴⁴³ *PTQ 1917*, pages 97-98 et 281-282. 14 mai 1917. Voir aussi dans *PTQ 1917* la *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux préfets. Services publics d'automobiles. Envoi d'un modèle de cahier des*

Circulaire du 14 mai 1917 précise le *Cahier des charges type*.

En 1918, il apparaît évident que l'expansion du parc de poids-lourds, qui préoccupait déjà la *Commission du Projet de Code de la Route*, allait modifier radicalement les transports.

« *Il conviendra enfin de ne pas perdre de vue que la circulation automobile de poids-lourds, qui a pris depuis l'ouverture des hostilités une grande extension, est appelée à se développer encore dans l'avenir et à se substituer souvent en temps de paix aux autres moyens de transports.*⁴⁴⁴ »

À partir de la *Loi de finances* pour 1919⁴⁴⁵, les subventions de l'État versées au titre des lois de finances de 1908 (art. 65) et 1913 (art 79) et des lois des 29 mars et 4 août 1917 seront périodiquement réévaluées du fait de l'inflation.

En résumé, en 1914, l'État et les Conseils généraux et municipaux étaient déjà bien habitués à considérer de la même façon les « *services publics automobiles* » et les « *voies ferrées d'intérêt local* » (V. F. I. L.). Le cadre administratif et financier des services publics automobiles était donc très élaboré et allait faciliter les développements ultérieurs dans les années 1920, puis s'opposer aux évolutions du système lorsqu'il faudra le modifier.

Surtout, la longueur des réseaux, de 12 000 km environ en 1914, n'apparaissait plus négligeable vis à vis des 25 000 km des voies ferrées d'intérêt local⁴⁴⁶. Les Conseils généraux se révéleront incapables de choisir entre les deux lorsqu'il faudra rationaliser le système.

IV-2 L'EXPLOSION DES SERVICES PUBLICS ROUTIERS (1920-1932).

L'immédiat après-guerre connaît un engouement accru pour les services publics de transports automobiles subventionnés. En 1921, un journaliste de l'Ariège écrit :

« *Il semble qu'un vent de folie souffle sur notre pays : toutes les communes, jusqu'aux plus petites, voudraient avoir un autobus.*⁴⁴⁷ »

Les départements et communes augmentaient de façon désordonnée leurs subventions aux autocars et aux V. F. I. L., avec de grandes différences dans les montants⁴⁴⁸. Alors que ces services publics semblent avoir été peu surveillés auparavant, ces désordres entraînent un contrôle du texte des contrats et de leur exécution par le ministère à partir de 1922, contrôle

charges et d'un modèle de convention applicable aux cas d'un service organisé pour le transport exclusif des marchandises. Application de l'article 4 de la loi du 29 mars 1917. 14 mai 1917.

⁴⁴⁴ 2 mars 1918, *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Remise en état des chaussées des routes nationales. Étude du programme des études à entreprendre après la guerre. PTQ 1918*, pages 82-83.

⁴⁴⁵ *Loi de finances* du 31 décembre 1918 (art. 12). Texte reproduit dans la *Circulaire du sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics et des transports aux préfets. Services publics de transports automobiles subventionnés, Relèvement provisoire du taux maximum de la subvention de l'État, PTQ 1919*, pages 11 à 12. Cette première réévaluation augmente les taux de 80 %.

⁴⁴⁶ Cavailès, *op. cit.*, page 339, donne pour 1929 les chiffres de 20 082 km de des chemins de fer d'intérêt local avec service de marchandises et 2 166 km de tramways sans service de marchandises, donc essentiellement urbains. Ceci non compris les Transports en Commun de la Région Parisienne et le Métropolitain.

⁴⁴⁷ D'après Michel Chevallier, *La vie humaine dans les Pyrénées ariégeoises*, M.-T. Génin, 1 063 pages, 1956, citation page 981, reproduite par Jones, *op. cit.*, page 34.

⁴⁴⁸ Comme vers 1900, les préfets continuent à s'enquérir auprès de leurs collègues des niveaux de subvention pratiqués, comme celui de la Corrèze en 1921. ADIL, S 1875, dossier *Demandes de renseignements divers*.

qui va préfigurer la mise en place des dispositifs de limitation des activités de transports en commun de voyageurs et de marchandises lors de la crise du chemin de fer des années 1930⁴⁴⁹.

Dès 1923, une nouvelle *Loi* mettra de l'ordre dans le maquis des dispositifs successifs sur les services publics automobiles⁴⁵⁰. Elle institue notamment (art. 10) un « *Comité permanent des services automobiles* ». La *Loi* et son *Décret d'application* de 1924⁴⁵¹ définissent des modalités d'organisation très complètes et (pourrait-on dire) tatillonnes, avec :

- un « *Comité permanent des services automobiles* » présidé par le président de la 1^{ère} section du Conseil général des ponts et chaussées, qui « *calcule la subvention annuelle accordée par l'État à chaque entreprise* » (art. 5) ;
- une approbation des conventions par le Conseil d'État,
- un « *contrôle* » par des agents désignés par le préfet,
- des « *commissions préfectorales* » chargées d'examiner et d'approuver les demandes annuelles de subventions par l'État,
- des « *commissions spéciales* » dans chaque département examinant parallèlement les demandes de subventions des services subventionnés uniquement par des communes ou des Chambres de commerce, notamment en relation avec les V. F. I. L.,
- une « *Convention type* » obligatoire,
- un « *Cahier des charges type* » très détaillé, lui aussi obligatoire.

Le *Décret* de 1924 sera modifié plusieurs fois sur des points de détail jusqu'en 1934⁴⁵².

Le *Code de la route* (articles 34 à 47) imposait des obligations précises aux services publics de transport de voyageurs, même non subventionnés. En 1925, les voitures de louage « *pour les excursions, pèlerinages, promenades* » y sont assimilées dès lors qu'elles « *sont, ne fut-ce qu'occasionnellement, louées à tant la place occupée et au premier occupant* »⁴⁵³.

Malgré ces contraintes nouvelles, les services d'autocars subventionnés continuèrent à se développer très rapidement, comme en témoignent les nombreux dossiers conservés dans les Archives départementales⁴⁵⁴. Les V. F. I. L. diminuent de 4 000 km environ de 1920 à 1930⁴⁵⁵.

L'exemple de l'Aveyron, cité par Henri Cavallès, est étonnant : d'une ligne unique de 40 km en 1912, on est passé à 185 lignes d'une longueur totale de 7 451 km en 1932 et 236 lignes longues de 11 244 km en 1934 (pour 329 000 habitants en 1926)⁴⁵⁶.

⁴⁴⁹ *Circulaire du sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics et des transports aux ingénieurs des Ponts et chaussées*, du 10 juin 1919. *PTQ* 1919, page 236. Elle fut complétée par des *Circulaires du 10 février et du 18 mars 1920 fixant les modalités et les frais de contrôle*, et une *Circulaire du 8 janvier 1922 demandant aux préfets un « Rapport annuel »* des ingénieurs du contrôle sur les manquements au cahier des charges type.

⁴⁵⁰ 21 août 1923, *Loi fixant les conditions d'attribution de subventions de l'État aux départements ou aux communes pour l'organisation et l'exploitation de services publics réguliers de transports par voitures automobiles et à traction électrique*. *PTQ* 1923, pages 549-553.

⁴⁵¹ 24 mars 1924, *Décret portant règlement d'administration publique en exécution de l'article 10 de la loi du 21 août 1923 fixant les conditions d'attribution de subventions de l'État aux départements ou aux communes pour l'organisation d'une exploitation des services publics réguliers de transports par voitures automobiles et à traction électrique*. *PTQ* 1924, pages 277-303.

⁴⁵² *PTQ*, 23 juillet 1925, 14 février 1927, 20 septembre 1929, 21 septembre 1930, 28 février 1934 (2 textes).

⁴⁵³ 16 juillet 1925. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Code de la route. Véhicules affectés aux services publics de transports en commun*. *PTQ* 1925, pages 347-348. Les grandes compagnies de chemin de fer s'étaient lancées sur ce marché dès le début des années 1920.

⁴⁵⁴ Aux Archives d'Indre-et-Loire, les services d'autocars remplissent les 7 dossiers ADIL S 1877 à 1883.

⁴⁵⁵ Jones, *op. cit.*, p. 36-37 ; Neiertz, p. 23-24.

⁴⁵⁶ Cavallès, *op. cit.*, p. 348. Sa référence est : Michelin, *Prosperité*, avril-mi-juin 1934. Elle n'est peut-être pas

Les tramways urbains disparaissent plus ou moins vite. En région parisienne, leur remplacement par des autobus à partir de 1932 sera totalement achevé en 1938 (1937 à Paris).

Le secteur s'était concentré rapidement, alors qu'il était auparavant extrêmement dispersé. En 1912, le tableau des services existants indique 25 véhicules pour la plus grande et 3,7 véhicules par entreprise, mais il est impossible de savoir si certaines sociétés appartiennent à un groupe⁴⁵⁷. La plus grande entreprise de transports subventionnés est la *Société Générale des Transports Départementaux* (S. G. T. D.), créée en 1919 par (ou avec) Jean Richard-Deshais⁴⁵⁸, qui exploite déjà, en 1924, 500 véhicules sur 7 000 km de lignes dans 14 départements et au Maroc. Elle avait repris quelques concessions de V. F. I. L., dont elle avait gardé en tout ou partie les parcours et le personnel⁴⁵⁹. Elle est rachetée en 1930 par la *Société des transports automobiles industriels et commerciaux* fondée en 1908, qui exploitait alors plus de 900 véhicules essentiellement en Région parisienne⁴⁶⁰. D'autres sociétés suivirent, la S. T. U. R (Société des transports urbains et ruraux), la C. I. T. R. A. M. active en Aquitaine. À côté de ces sociétés, il continue à y avoir des entreprises de toutes tailles.

Des liens entre les sociétés d'autocars et certains réseaux de chemin de fer existaient avant guerre : en 1912, 21 compagnies sont « *correspondants* » du Paris-Lyon-Marseille (PLM) et 14 du Paris-Orléans (PO)⁴⁶¹.

Après guerre, les chemins de fer aidèrent, en liaison avec les sociétés routières ci-dessus, au développement rapide des services d'autocars, dans lesquels ils voyaient en 1924⁴⁶² :

« *un auxiliaire précieux des chemins de fer qui peut faire rayonner autour des points qu'il dessert des services annexes pour la livraison à domicile des voyageurs et des marchandises* ».

La création de lignes transversales aux mailles trop lâches du réseau ferré principal, notamment dans le Midi (comme Hennequin l'avait prédit en 1905) fut une seconde étape. Elles s'allongèrent bientôt sur plusieurs mailles, avec des lignes touristiques comme Évian-Nice et Biarritz-Cerbère dans les Pyrénées, ou plus liées aux terroirs comme le Poitiers-Limoges de la S. G. T. D. dans le Massif central. Dans un premier temps, les grandes compagnies de chemins de fer aidèrent aussi au développement de ces lignes.

Puis, elles désirèrent créer des filiales. Elles trouvèrent un allié en André Tardieu, ministre des Travaux publics, qui « *leur donne le feu vert* »⁴⁶³. En 1928, elles exploitaient en direct 24 054 km de lignes routières, soit 50 % de la longueur de leur réseau ferré, dont 11 000 km pour le PLM et 2 615 km pour la compagnie du Midi dans les Pyrénées⁴⁶⁴.

Ces réalisations des compagnies furent contestées par leurs concurrents routiers. Cyrille

très fiable, Michelin étant volontiers adepte de la désinformation.

⁴⁵⁷ Au 1^{er} Congrès national des Transports en commun de 1912, les sociétés citées ont toutes des noms locaux.

⁴⁵⁸ Nous n'avons pas pu déterminer la place exacte de Richard-Deshais à la direction de la S. G. T. D. à l'époque. On le retrouvera après 1945 au cœur du système automobile et de la fondation de la *Prévention routière*. Voir sa notice au *Chapitre 9, VII*.

⁴⁵⁹ Cavailès, *op. cit.*, page 349.

⁴⁶⁰ Brochures de la SGTD en 1925 complétée en 1931, AN, AQ 48, 3623, citées par Neiertz, note page 21.

⁴⁶¹ 1^{er} Congrès national des Transports en commun de 1912, « *Principaux services existants* », pages 233-248.

⁴⁶² De Lalande, *Utilisation de la traction automobile dans les services annexes des chemins de fer*, in *Revue générale des chemins de fer*, décembre 1924, page 417.

⁴⁶³ Jones, *op. cit.*, p. 41-42. l'expression est bien choisie par le vague de sa signification. La réorganisation de ces filiales se fait à travers la STARN (Nord), la STAM (Midi), la SATOS (Alsace Lorraine).

⁴⁶⁴ Cavailès, page 353. Jones, page 42, donne 25 000 km en 1929, et Neiertz en 1930.

Grimpret⁴⁶⁵, directeur général des Chemins de fer, s'appuyant sur leur argumentation, revint sur l'autorisation de Tardieu, après le départ de celui-ci pour le ministère de l'intérieur en novembre 1928, en interdisant aux compagnies de combler le déficit des filiales routières avec des fonds publics, en multipliant les contrôles et en soulevant d'innombrables objections sur le statut des personnels des filiales, etc. Le déficit général des compagnies, qui apparaît dès 1929-1930, va alors stériliser le développement de leurs filiales routières.

Inquiets des initiatives des compagnies, Germain Loubat⁴⁶⁶ et une trentaine de transporteurs fondent en 1928 la *Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France* (F. N. T. F.)⁴⁶⁷. Cette organisation va vite regrouper les petits syndicats professionnels existants et devenir la puissance dominante⁴⁶⁸.

En banlieue parisienne, des « *taxis collectifs* » à horaires et tarifs fixes, parfaitement illégaux mais tolérés – et parfois encouragés, par le préfet de police notamment –, concurrencent les autres modes. Ils transportent 200 000 voyageurs par jour en 1936.

Enfin, d'autres sociétés se mirent à concurrencer directement les grands réseaux de chemins de fer, sur des trajets comme Paris-Rouen-Le Havre ou Paris-Nice. Le dernier acte fut la création par Citroën en 1932 d'une société d'autocars non subventionnés, rayonnant autour de Paris, Lyon et Lille, avec des filiales locales, notamment à Marseille. Renault le suivit en 1933, et ils se livrèrent à une concurrence ruineuse avec les mêmes itinéraires, horaires et tarifs, malgré quelques essais d'accord. En 1934, ils désirent arrêter et proposent au ministre le rachat de leurs filiales par les compagnies de chemins de fer, ce qui faillit se faire⁴⁶⁹.

La crise financière des chemins de fer qui débute en 1929 va entraîner la mise en place de la « *coordination* » qui figera pratiquement ce développement.

IV-3 ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES.

LA MARCHÉ VERS LA COORDINATION.

L'évolution des transports collectifs de voyageurs et de marchandises durant l'entre-deux-

⁴⁶⁵ Cyrille Grimpret (1876-1967), né à Roubaix, polytechnicien en 1897, ingénieur des Ponts et chaussées, passe tout le début de sa carrière dans le Service ordinaire du Nord, à Lille, où il s'occupe de voirie (et accessoirement de navigation et de chemin de fer). Il devient ingénieur en chef du département après la guerre. Il est nommé directeur de la voirie routière, des forces hydrauliques et des distributions d'énergie électrique le 1/10/1927 par André Tardieu, ministre des Travaux publics (juillet 1926 à novembre 1928), qu'il avait peut-être connu comme ministre des régions libérées (novembre 1919 à janvier 1920). Le 1/10/1929, il devient directeur général des Chemins de fer et le reste jusqu'en décembre 1933 (Tardieu est devenu président du Conseil de novembre 1929 à décembre 1930). Il fut enfin Secrétaire général du ministère et finira vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées. Ses convictions et amitiés socialistes en firent l'instrument de la guerre menée par les parlementaires contre les compagnies. Le rôle déstabilisateur et destructeur à l'égard de celles-ci de ses multiples revirements est bien établi par Caron. Il deviendra président du Conseil d'Administration de la SNCF.

⁴⁶⁶ Germain Loubat était déjà le dirigeant de l'*Association nationale des transports*.

⁴⁶⁷ Curieusement, le site Internet de son successeur la F. N. T. R. indique (en 2006) une fondation en 1935.

⁴⁶⁸ Voir un historique un peu plus détaillé des syndicats professionnels des transports au *Chapitre 8, II-3*.

⁴⁶⁹ Voir Neiertz, pages 95-96, notamment sur les tractations avec l'État. Il n'est pas à exclure que Citroën et Renault aient anticipé un « *gel des situations acquise* », comme cela s'était déjà fait à l'étranger, mais qui tarda à venir. Citroën, en grande difficulté dès le début de 1934, est repris par Michelin en décembre 1934.

guerres tient autant, sinon plus, à des motifs politiques qu'à des motifs économiques.

En effet, les compagnies de chemin de fer étaient depuis longtemps en butte aux attaques des socialistes et d'une grande partie des radicaux. Déjà ébranlée avant 1914 – l'État avait dû racheter en 1908 le réseau de l'Ouest déficitaire –, leur situation fut aggravée par la réticence de l'État à payer les dettes qu'il avait contractées pendant la guerre envers les compagnies (qui avaient d'ailleurs engagé un contentieux à ce sujet).

Entre 1917 et 1920, la *Convention* de 1883 qui régissait les rapports de l'État et des compagnies fut remise en question. Leurs anciens adversaires étaient maintenant rejoints par une partie de la droite républicaine ; certains parlaient de rachat et d'autres de nationalisation. Déjà, les personnels des diverses compagnies avaient créé un puissant syndicat unifié⁴⁷⁰.

La Chambre de droite de 1919 pencha néanmoins pour une nouvelle *Convention*, signée en 1921⁴⁷¹, reposant sur l'apurement des dettes de la guerre, la création d'un « *fonds commun* » cumulant les excédents et les déficits des diverses compagnies (ce qui était une bonne affaire pour l'État dont le *Réseau* était de loin le plus déficitaire) et un « *relèvement automatique des tarifs* » devant équilibrer ses comptes pour l'exercice suivant.

« *Les compagnies avaient accepté, selon Dutreil, rapporteur de la commission des finances en 1920, l'établissement d'une "direction quasi dictatoriale de l'État", tant dans le domaine des investissements que dans celui des tarifs.*⁴⁷² »

L'État bénéficiait aussi d'impôts, de prestations gratuites (Postes, Armées) et de réductions tarifaires (militaires, familles nombreuses, mutilés, banlieue, etc.)⁴⁷³.

Les compagnies obtinrent cependant un sursis du fait de la forte reprise du trafic et d'une politique de modernisation vigoureuse. Les voyageurs semblaient atteints d'une véritable « *bougeotte* » après les restrictions des années de guerre. La reprise économique engendra un « *énorme afflux d'expéditions* » ; le rail profitait aussi des destructions qui avaient affecté les canaux (concentrés dans les zones envahies) et les ports de la mer du Nord.

Par rapport à 1913, le trafic de voyageurs de 1928 avait augmenté de 40 % (en voyageur.km), et le trafic de marchandises de 56 % (en tonne.km).

Les déficits diminuèrent jusqu'à l'apparition d'excédents en 1926⁴⁷⁴. Cette même année vit le règlement du contentieux entre l'État et les compagnies, comme l'avait prévu la *Convention* de 1921 : ce qui conduisit pratiquement à la remise à zéro du fonds commun. Malgré un léger déficit en 1927, les années 1928 et 1929 furent encore bénéficiaires⁴⁷⁵.

Le retournement fut extrêmement brutal ; au modeste excédent de 1929 succéda une perte

⁴⁷⁰ La Fédération nationale des personnels organisa une grève générale du 2 au 22 mai 1920, qui déclencha une vive répression de la part du gouvernement de droite.

⁴⁷¹ Le projet gouvernemental de Le Trocquer, présenté le 17 mai 1920, aboutit à un texte définitif à la Chambre le 28 juin 1921, qui retourna du Sénat à la Chambre en octobre 1921 et fut voté le 10 octobre 1921.

⁴⁷² Caron, citation page 699.

⁴⁷³ En 1934, X-Crise estime les prélèvements à 1,7 milliards de francs d'impôts, 530 millions de réductions diverses, plus 908 millions pour les facilités accordées aux services publics (dont 729 millions pour les PTT et 145 pour les Armées). X-Crise, *Le problème des transports*, op. cit., pages 19 et 98-100.

⁴⁷⁴ L'État profita de cette embellie de 1926 pour établir un impôt de 32,5 % sur les billets des voyageurs et de 6 à 11 % sur les marchandises.

⁴⁷⁵ Caron, pages 726-729. Il indique que, en 1928, le fonds commun reçut 977 millions de francs, dont il reversa 200 millions au réseau de l'État et 16 au Midi. Le solde de 761 millions alla pour 171 millions au fonds commun et pour 496 millions au Trésor public.

de 1,28 milliards de francs en 1930, qui doubla en 1931. La crise était d'abord « financière ».

Sollicité dès 1930 d'accorder les « relèvements automatiques de tarifs » inscrits dans la *Convention* de 1921, Grimpret refusa et différa sa décision jusqu'à la fin de l'exercice.

Des propositions de réforme des réseaux pour en diminuer les charges, en les réorganisant autour d'un nombre réduit de gares-centres d'où partiraient des services locaux d'autorails ou d'autocars transportant voyageurs et colis, furent faites par Paul-Émile Javary⁴⁷⁶ : elles auraient abouti à supprimer 687 gares sur 755 sur le réseau du Nord, tout en améliorant le service⁴⁷⁷. Elles furent refusées par Grimpret. Il en alla de même de quelques projets, acceptés par Grimpret, mais abandonnés à la suite d'interventions des parlementaires locaux.

En fait, le gouvernement voulait temporiser. Après deux *Rapports* infructueux en 1930 et 1932⁴⁷⁸ et la création d'un « *Comité de coordination* »⁴⁷⁹, les compagnies aboutirent en octobre 1932 à un projet de « *société nationale de transport* » organisée autour des réseaux et de leurs filiales routières, avec l'État, les PTT, les entreprises de transport et les usagers.

Surtout, ce projet posait le principe d'une « *égalité de traitement* » entre les modes, et prévoyait un régime d'autorisation et de contrôle pour les transports routiers et des modalités de répartition des trafics par des systèmes de coordination régionale et d'« *ententes* ».

Il fut repoussé et les compagnies semblent perdre toute initiative après ce dernier échec.

Aux vicissitudes politiques de ces années troublées s'ajoutaient les obstructions aux mesures locales faites par les Conseils généraux et les élus locaux, ainsi que par les parlementaires dans leurs circonscriptions. La réflexion sur la coordination, déjà fort politisée, s'élargit à toutes sortes de cercles économiques et politiques qui voient dans les transports le parangon des problèmes créés par la crise. Le prototype de ces réflexions est le *Rapport sur les transports* du groupe X-Crise déjà cité.

Une nouvelle étude est confiée en 1934 au *Conseil national économique* (C. N. E.), créé en 1925. Après un *Rapport préparatoire* de François Josse, conseiller d'État, (mai-juillet), une audition des acteurs (octobre-décembre), le C. N. E. rendit son *Avis* le 25 janvier 1934⁴⁸⁰.

La « *coordination des transports* » débute donc après la crise du 6 février 1934 ; le « *gouvernement de réconciliation nationale* » de Gaston Doumergue approuve les conclusions du C. N. E. et en confie la mise en œuvre réglementaire à Raoul Dautry, ancien directeur du Réseau de l'État, alors conseiller du ministre et membre du C. N. E.⁴⁸¹.

Dautry⁴⁸² prépare en deux mois le *Décret-loi* du 19 avril 1934 qui institue une coordination

⁴⁷⁶ Paul-Émile Javary (1866-1945), polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, entre au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord en 1897, qu'il dirige après la guerre. Il occupe de nombreux postes d'administrateur.

⁴⁷⁷ Ce projet, repoussé en 1930, sera le prototype d'évolutions ultérieures du réseau de la SNCF.

⁴⁷⁸ *Rapport* de Pierre Fournier, sous-gouverneur de la Banque de France, 30 décembre 1930 et *Rapport* de mai 1932 du conseiller d'État Jean Toutée, un proche de Raoul Dautry

⁴⁷⁹ Il réunissait, outre les compagnies, l'Union des voies ferrées d'intérêt local, l'Union des concessionnaires, le Groupement des correspondants de chemins de fer, le Touring-Club, la Fédération des transports de France et la Conférence des transports par automobile. Les délégués de ces deux derniers organismes, représentant des routiers, démissionnèrent début juillet avant la présentation du projet des compagnies.

⁴⁸⁰ *Journal Officiel* du 23 février 1934.

⁴⁸¹ La Direction générale des Chemins de fer et des Routes, créée en décembre 1933 semble tenue à l'écart.

⁴⁸² Raoul Dautry (1880-1951), polytechnicien démissionnaire, était entré en 1903 à la Compagnie du Nord. Il

basée sur les principes définis par le C. N. E., complétés par un gel des situations acquises. Relativement favorable aux transporteurs, elle avait eu l'accord de la *Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France*.

Son exécution est confiée à un Comité d'experts de 5 personnes présidé par Dautry⁴⁸³.

Pour les voyageurs, il va tenter de mettre en place des « *plans départementaux de transport collectif* » à travers des ententes au sein des « *Comités techniques départementaux des transports* ». Mais, les fermetures de V. F. I. L. et les réductions de fréquence sur les voies ferrées secondaires se heurtent à l'hostilité des Conseils généraux et des Chambres de commerce et d'agriculture. Le Conseil général de la Seine s'oppose vivement à la création d'un plan interdépartemental pour la région parisienne.

Pour les marchandises, Dautry obtient en avril 1934 une « *trêve tarifaire* » entre les chemins de fer et les transporteurs routiers.

Le *Décret-loi* du 13 juillet 1935 vise à créer des « *ententes départementales* ». Les véhicules de « *transport public* » utilisés au 19 avril 1934 seront recensés et recevront une carte provisoire jusqu'à l'achèvement des ententes.

Pour les « *transports privés* » – il s'agit des transporteurs non subventionnés travaillant pour compte de tiers –, un *Décret-loi* du 10 juillet permet leur taxation et deux *Décrets-lois* du 30 octobre 1935 alignent les transports privés hors du département et des départements limitrophes sur le régime des transports publics, et définissent des sanctions.

Ce dispositif n'arrive pas à être mis en application : la taxation des transports privés ne reçoit pas de texte d'application, le recensement traîne en longueur et le contrôle des cartes est différé. Entre temps, les compagnies ont rompu la trêve tarifaire de 1934. Finalement, la coordination est en échec face aux infractions répétées des transporteurs routiers.

Le comité Dautry est supprimé et la coordination « *suspendue* » par le gouvernement d'Albert Sarraut du 27 janvier 1936 et son ministre des travaux publics Camille Chautemps.

La « *coordination réglementée* » débute avec le gouvernement de Front populaire de mai 1936. Le socialiste Albert Bedouce, ministre des transports (5/6/1936-23/6/1937), et Jules Moch⁴⁸⁴ s'attachent d'abord à régler le sort des compagnies, avant d'établir une coordination autoritaire. Après Bedouce, Henri Queuille (23/6/1937-14/3/1938) poursuit son œuvre.

avait étudié les techniques américaines lors d'un voyage en 1912. Il participe activement à la reconstruction.

En 1920, il fonde une société d'équipement des voies ferrées qui travaillait non seulement pour le réseau du Nord, mais aussi pour d'autres réseaux français et étrangers. Il collabore alors (« *étroitement* » selon Jolly, *op. cit.* page 2 481) avec le polytechnicien Jules Moch qui vient de démissionner du Génie maritime, et qui va devenir le grand expert du parti socialiste en matière de chemin de fer.

Expert au Conseil National Économique en 1926, il est nommé directeur général du Réseau de l'État en 1928. Il sera chargé (en plus) de remettre sur pied la Compagnie transatlantique et l'Aéropostale. Administrateur des Wagons-lits et de la SNCF, ce « *grand commis de l'État* » ne se privera pas de cumuler les casquettes.

Il sera ministre de l'Armement en 1939-1940, ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme de 1944 à 1946, puis administrateur général du Commissariat à l'Énergie Atomique.

⁴⁸³ Il comprend Dautry pour les chemins de fer, un représentant des V. F. I. L., un des transports subventionnés, un de la F. N. T. F. et un des transporteurs libres (vite remplacé par un 2^{ème} membre de la F. N. T. F.).

⁴⁸⁴ Jules Moch (1893-1985), polytechnicien et ingénieur du Génie maritime, démissionne rapidement. Il est élu député SFIO de la Drôme en 1928. Il s'impose comme un des principaux théoriciens de la SFIO, notamment sur les transports. Battu en 1936, réélu dans l'Hérault lors d'une partielle en 1937, il sera ministre des travaux publics du 2^{ème} cabinet Blum (mars-avril 1938). Il poursuivra sa carrière après la guerre (voir au *Chapitre 9*).

Moch, non réélu en 1936, exerce quand même une influence importante en matière de transports en tant que secrétaire général de la Présidence du Conseil du 1^{er} gouvernement de Léon Blum de 1936.

Un « *Comité rail-route* », institué par *décret* du 14 novembre 1936, est enfin mis en place le 1er mars 1937. Il est présidé par Yves Le Trocquer, alors sénateur et président de l'*Union routière*⁴⁸⁵, censé rassurer les routiers. En fait, ce comité n'a aucun pouvoir et durera peu.

Un *Décret-loi* 31 août 1937, le remplace par un « *Conseil supérieur des Transports* » sous la présidence de Le Trocquer. Il compte 81 membres, divisés en plusieurs comités dont l'un perpétue le *Comité rail-route*⁴⁸⁶. Cet organisme va perdurer après la guerre.

Le 31 août 1937, un accord avec les compagnies permet la création de la SNCF.

Pour les transports de voyageurs, on commence enfin à coordonner et rationaliser les réseaux. Par des pressions sur les Conseils généraux, accompagnées de subventions, le *Comité rail-route* leur fait accepter des fermetures de V. F. I. L. et de lignes secondaires très déficitaires. Les transports routiers de voyageurs sont réorganisés en fonction des doubles emplois et de ces fermetures. Un établissement public où l'État est majoritaire, le « *Comité des Transports parisiens* » est créé le 12 novembre 1938 pour préparer une organisation unifiée sur les trois départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne.

Pour les transports routiers de marchandises, on pérennise le contingentement de 1934, portant sur 56 000 cartes de transport. Divers décrets mettent en place un système tatillon distinguant les catégories suivantes :

- le « *camionnage rural* » utilise des camions de moins de 10 tonnes entre deux communes de moins de 2 000 habitants (plus la Gare locale, les coopératives, les usines agricoles, etc.) dans un canton et les cantons limitrophe ; il est libre ;
- le « *camionnage urbain* » fonctionne de façon analogue entre les villes de plus de 2 000 habitants et moins de 50 000 ; il est libre lui-aussi ;
- le « *transports à petite distance* » concerne le département et les départements limitrophes et est contingenté sur la base de 1934 ; il est soumis à des obligations de tarifs, itinéraires, chargement, etc. Une « *feuille de route* » est nécessaire pour sortir du département, et la tenue d'un registre pour les transports à plus de 100 km ;
- les « *transports à longue distance* » sont contingentés et soumis à l'homologation de leurs tarifs dans le cadre de groupements professionnels et à des formalités diverses.

Tout un système de sanctions, amendes et retrait de cartes est mis en place. Un service de Contrôle étatique des transports routiers est établi pour surveiller le contrôle des groupements professionnels. L'adhésion aux groupements professionnels est rendue obligatoire pour obtenir une modification de la carte, et est fortement encouragée par des réductions de taxes.

Enfin, les transports privés dépassant en poids total en charge 4 tonnes « *hors camionnage* » et 5,5 tonnes « *hors petite distance* » doivent tenir un « *carnet de bord* ».

Les cartes provisoires vont être prolongées jusqu'en 1945, leur conversion en cours en 1939 ayant été arrêtée par la guerre. Ce système de licences perdurera après la Libération.

SURVALORISATION HISTORIQUE DU PROBLEME DE VOYAGEURS.

Dans le discours de l'époque sur la crise des transports, l'importance des transports de voyageurs est sur-valorisée par rapport aux transports de marchandises. Ce discours a tendance à se retrouver dans l'historiographie de la coordination. Notons que le Groupe X-Crise avait

⁴⁸⁵ Voir plus loin les éléments sur l'Union routière, ses origines, ses membres, et ses actions.

⁴⁸⁶ Le Comité rail-route est présidé à partir du 1er janvier 1938 par l'ancien directeur général des chemins de fer et des routes Daniel Boutet (Le Trocquer est nommé à la tête du *Conseil supérieur des Transports*).

pourtant attiré l'attention sur la prédominance du problème des marchandises⁴⁸⁷.

Nous proposons de compléter cette vision en commentant le *Tableau 18* ci-dessus.

Le trafic total de voyageurs ne cessa d'augmenter, passant de 34,76 milliards de voyageur.km en 1913 à 51,98 en 1928, 72,96 en 1934 et 84,16 en 1938⁴⁸⁸.

Le « *transport individuel* » se tailla la part du lion, passant de 14,47 milliards de voyageur.km en 1913 à 22,98 en 1928, 42,56 en 1934 et 54,06 en 1938.

Le trafic des transports en commun resta inchangé en volume durant la crise, avec 29 milliards de voyageur.km en 1928 contre 30,1 en 1938. La crise économique l'a simplement stabilisé. Mais la part de la route avait augmenté au détriment de celle du chemin de fer.

Du point de vue des chemins de fer, le trafic de voyageurs ne baissa que modérément, conservant, en 1934, 87 % du trafic de 1928, alors que le trafic de marchandises n'était plus en 1934 que de 76 % du trafic de 1928. Par ailleurs, les voyageurs ne représentaient que 23 % des recettes du rail en 1926 et 21 % en 1930, ce qui limitait leur importance dans les pertes totales⁴⁸⁹. En simplifiant, la crise des chemins de fer en termes financiers était principalement une crise du transport de marchandises et non du transport de voyageurs.

Pourquoi les voyageurs occupaient-ils ainsi la place principale dans le discours de la crise ?

D'abord, le déclin déjà bien amorcé des V. F. I. L. (et le début de celui des tramways) focalisait l'attention sur les voyageurs. Les transporteurs routiers, lorsqu'ils s'organiseront, mettront eux-aussi en avant les voyageurs⁴⁹⁰.

Le discours politique hostile aux compagnies mettait évidemment en avant l'usager-voyageur – un électeur –, plutôt que les entreprises expéditrices de marchandises.

Les constructeurs automobiles, frappés par le ralentissement des ventes de véhicules lourds mais aussi par la hausse des impôts sur les voitures particulières, pratiquèrent volontiers l'amalgame entre transports publics et transports privés de voyageurs. Les campagnes de presse de Michelin ou du Comité national de défense de l'automobile contre la coordination dans les années 1930 sont presque similaires à celles que Michelin avait menées contre les augmentations d'impôts sur les voitures particulières destinés à l'Office des routes vers 1923 (voir l'*Annexe B, Illustrations 209 et 211*).

Pour toutes ces raisons, les voyageurs focalisèrent les débats et les mesures successives, alors qu'ils étaient – pourrait-on dire – la cinquième roue du carrosse de la coordination.

Les associations d'usagers de l'automobile ne s'y trompèrent cependant pas et réagirent très peu tout au long de la crise des transports. Pour ne donner ici qu'un seul exemple, la *Revue du Touring-Club* ne consacre, entre 1930 et 1937, qu'un unique article à cette question. C'est d'ailleurs en 1930 que parut cet article, *Le problème des transports par voie ferrée*⁴⁹¹, signé de Raoul Dautry, directeur du réseau de l'État et futur fossoyeur des Compagnies, qui dut être mal

⁴⁸⁷ X-Crise, page 118. Le développement des effets de la concurrence de la route couvre les pages 118-123.

⁴⁸⁸ Les décimales ne sont pas significatives, mais on les reprendra pour éviter les confusions..

⁴⁸⁹ Caron, pages 765-766.

⁴⁹⁰ La création de la F. N. T. F. en 1928 se fait en réaction au développement des compagnies de chemin de fer dans le transport routier de voyageurs. Elle ne s'étendra que plus tard aux transporteurs de marchandises.

⁴⁹¹ Raoul Dautry, *Le problème des transports par voie ferrée*, in *Revue du T. C. F.*, 1930, page 303.

accueilli puisque le sujet devint tabou pour la *Revue*.

Il en alla de même d'une presse automobile en retard sur les événements et peu pugnace⁴⁹².

La partie allait donc se jouer entre les professionnels du transport de marchandises et les constructeurs automobiles face aux politiques qui voulaient à la fois la fin des Compagnies et la survie du Chemin de fer. Pourtant, même si « *le problème des transports par voie ferrée* » n'était pas celui des usagers particuliers, leur abstention du débat allait entraîner des conséquences fondamentales sur leur représentation, que nous décrirons au *chapitre 8, III-3*.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES : EVOLUTIONS STRUCTURELLES OU CRISE ECONOMIQUE ?

De même que pour les voyageurs, on peut commenter l'impact de la crise des transports sur le trafic de marchandises à partir du *Tableau 19* ci-dessus.

Le trafic total de marchandises, qui avait chuté de 57,1 milliards de tonne.km en 1928 à 51,5 en 1934, se stabilisa avec 50,5 milliards de tonne.km en 1938. La crise économique frappa donc assez peu le trafic de marchandises dans son ensemble.

Par contre, le rail subit une chute considérable, de 39,2 milliards de tonne.km en 1928 à 29,7 en 1934 et 26,5 en 1938, soit 68 % de son trafic de 1928.

Les causes de la crise du fret ferroviaire étaient complexes : les réduire à la crise économique et à la concurrence du transport automobile est une vue trop sommaire. Le chemin de fer avait, à côté de la route, deux autres concurrents tout aussi agressifs, la navigation intérieure et le cabotage maritime, ruinés par la guerre, mais qui remontaient en puissance.

La navigation intérieure était tombée de 6,2 milliards de tonne.km en 1913 à 3 en 1921 et le cabotage était passé de 1,8 milliard de tonne.km à 0,7.

En 1928, ils avaient regagné leur niveau de 1913 avec 7,0 et 1,2 milliards de tonne.km respectivement. Il leur restait pourtant encore un fort potentiel d'augmentation, puisqu'en 1934, ils atteignirent 8,4 et 2,3 milliards de tonne.km, soit 37 % de plus qu'en 1913.

Un premier handicap du rail fut son inaptitude à suivre le changement de la géographie industrielle. En effet, le trafic total baissa moins que la production industrielle⁴⁹³ ; tous les modes continuèrent à augmenter, sauf le chemin de fer comme le montre le tableau suivant.

	Production industrielle	Route	Canaux	Voie ferrée	Cabotage	Total
1928	100%	100%	100%	100%	100%	100%
1934	79%	114%	120%	76%	192%	90%
1938	73%	134%	119%	68%	225%	88%

La tarification du chemin de fer était utilisée par l'État depuis 1883 pour orienter l'économie industrielle. Les pondéreux bénéficiaient d'un prix très bas que les marchandises chères, taxées *ad valorem*, subventionnaient. Malgré une réforme en 1919 ces distorsions persistaient. Ce qui ouvrait un champ commercial artificiel aux routiers qui pouvaient offrir des tarifs attractifs aux marchandises chères, leur assurant de plus un meilleur service commercial (vitesse, trajet point à point, formalités simplifiées, etc.), tout en se réservant une

⁴⁹² Peu de choses dans *Omnia*. Faroux découvre « *Le projet redoutable* » de Dautry en mai 1932, alors que les Compagnies ont déjà perdu la partie. Il pesterait régulièrement, mais sur le mode « *nos impôts vont au rail* ».

⁴⁹³ La production agricole transportée dut être plus stable.

marge confortable. Les récriminations des partisans du fer sur « *l'immoralité* » d'un tel « *écrémage* » n'étaient évidemment d'aucune utilité.

Un troisième handicap était la longue durée de vie des matériels et infrastructures ferroviaires, et le contrôle de leurs investissements par l'État, alors que les routiers pouvaient modifier à leur gré leurs trajets, leurs garages ou leurs matériels, sans autorisation particulière.

Le dernier handicap – et non le moindre – des massives compagnies de chemins de fer était leur difficulté à réduire rapidement leurs organisations pour s'adapter à la demande⁴⁹⁴.

A contrario, le jeu libéral des faillites et concentrations des entreprises routières (ou marinières) de toutes tailles permettait un ajustement très rapide, même s'il était douloureux.

IV-4 LES VEHICULES INDUSTRIELS AU CENTRE DU SYSTEME AUTOMOBILE.

Il faut attirer l'attention l'importance relative des véhicules industriels et des voitures particulières dans l'entre-deux-guerres.

Une comparaison éclairante est celle des « *masses* » des deux parcs en présence, que l'on trouvera au *Tableau 4* ci-dessus. On peut faire l'hypothèse que les valeurs des différents parcs sont à peu près proportionnelles à leurs masses respectives.

On constate que, en 1934, les deux parcs sont de masse sensiblement égale : 1 292 000 tonnes pour les parcs de véhicules utilitaires et de transport en commun⁴⁹⁵ contre 1 125 000 tonnes pour les véhicules particuliers. Leurs valeurs étaient à peu près égale.

Les valeurs des flux de production avaient été sensiblement égales jusqu'à la crise⁴⁹⁶.

L'importance du marché des véhicules utilitaires pour l'industrie automobile était, à l'époque, proche ou supérieure de celui des voitures particulière. C'était donc une situation très différente de celle que l'on connaît depuis le développement de l'automobile de masse, où les véhicules utilitaires ne représentent qu'un faible fraction du marché total.

Or, la coordination des transports fit s'effondrer les ventes des poids lourds (et accessoirement des cars et bus). Les industriels de l'automobile, constructeurs⁴⁹⁷ et fournisseurs, furent tous frappés, et se sentirent solidaires. Les fournisseurs de composants, aciers et pneus⁴⁹⁸ notamment, et les producteurs de carburant étaient également intéressés aux deux catégories de véhicules. La coordination fut réellement un choc pour les constructeurs automobiles, même s'ils furent finalement parmi ceux qui se tirèrent le mieux de la crise de années 1930.

⁴⁹⁴ L'administration exerçait un contrôle tout puissant sur les suppressions des services, des projets importants comme une fermeture de ligne secondaire ou d'un ensemble de gares, jusqu'aux moindres détails des nombres de trains et des horaires. Sans parler de la pression des syndicats soucieux de l'emploi.

⁴⁹⁵ Les autocars et autobus ne constituent que 9 % du total des « *masses* » des véhicules utilitaires.

⁴⁹⁶ Dans cette période d'accumulation primitive des parcs, l'influence de la durée de vie supérieure des véhicules utilitaires, par rapport à celle des voitures particulières, ne se fait pas encore sentir.

⁴⁹⁷ Les constructeurs de voitures particulières étaient moins spécialisés et produisaient aussi camions et autocars.

⁴⁹⁸ Michelin, fournisseur de pneumatiques aux poids lourds, va être particulièrement actif contre la coordination.

CONCLUSION : UN NOUVEAU « SYSTEME ROUTIER » POUR L'AVENIR.

Les professionnels du transport public, autocaristes et camionneurs, frappés dans leur développement par les mesures prises pour protéger les chemins de fer, s'organisèrent en une puissante association, la *Fédération Nationale des Transporteurs Routiers de France*. Sous le nouveau nom de *Fédération Nationale des Transporteurs Routiers* (F. N. T. R.), elle exercera « une véritable dictature » dans le troisième quart du XX^{ème} siècle.

Les transporteurs et les industriels de l'automobile – au sens large⁴⁹⁹ – vont mettre en place une organisation commune, l'*Union routière de France*, avec les professionnels des travaux publics déçus par la pingrerie de l'État en matière de budgets routiers⁵⁰⁰. Ils s'adjoindront en partenaires mineurs les fournisseurs de carburants et d'huiles, ainsi que les assurances.

Plutôt de parler de « *lobby automobile* », comme il est d'usage, il serait préférable de parler de « *lobby routier* » en prenant à la lettre le nom de l'*Union* « *routière* ».

Les Automobile-Clubs et Touring-Club en feront partie, en accord avec leur tradition de participation. Pourtant, il tombait sous le sens de l'automobiliste individuel qu'il n'avait rien à faire des difficultés des poids lourds, quand il ne se réjouissait pas des limitations imposées à ces dangereux « *mastodontes* ».

La défense des usagers de l'automobile particulière sera donc en pratique monopolisée à long terme par l'*Union routière*, au détriment des associations représentant directement les usagers. L'appartenance des associations d'usagers à l'*Union routière* contrariera certainement les vellétés qu'ils auraient pu avoir de créer leur propre grande organisation nationale.

Aussi, le principal point d'action du lobby routier sur l'opinion automobiliste fut-il la dénonciation des augmentations d'impôts sur l'automobile – qui en vinrent à représenter 10 % du budget national –, et la mise en cause de la faiblesse des budgets routiers⁵⁰¹. Voir l'*Annexe B, Illustrations 209, 201 et 211*.

En fait, l'*Union routière*, créée en 1935, n'eut pas vraiment le temps d'agir avant 1939, mais elle présidera, après la guerre, à toutes les actions du monde routier. Son président de 1944 à 1977 sera Georges Gallienne qui avait débuté dans la production de camions chez Renault et dirigeait alors une entreprise de transport.

⁴⁹⁹ Les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs avaient pris l'ascendant sur toutes les vieilles organisations syndicales du secteur (cycles, motocycles, carrosserie, accessoires, commerce de l'automobile, garages).,

⁵⁰⁰ Voir la carrière de Charles Petiet qui fut l'artisan majeur de ce nouveau « *système routier* » au *Chapitre 8 III-3*.

⁵⁰¹ Sur la question des impôts sur l'automobile, voir le *Chapitre 8, III-2* ci après.

Quant aux autres arguments, la mise en cause du détournement des impôts de l'automobile pour payer les déficits du train ne faisait guère recette ; la dénonciation (chère à Faroux) des déboires de la France dans les courses automobiles laissait probablement indifférent l'automobiliste moyen ; la nécessité d'avoir un parc important pour la guerre motorisée à venir n'était guère mieux reçue dans l'ambiance pré-munichoise d'alors.

V Naissance des statistiques scientifiques des accidents de la route.

On ne peut sans doute dire que l'opinion ne s'émeut pas devant le nombre croissant des accidents de la route : le moindre quotidien le rappelle chaque matin avec quelques entrefilets laconiques et chaque week-end de vacances ou de fête ramène obstinément son tragique bilan. Mais devant cette foule de faits divers ou de chiffres, il est bien difficile de se faire une idée exacte de la perte que représentent pour l'ensemble du pays les accidents de la circulation. On les a justement comparés à un fléau et si l'on veut pouvoir le réduire, il faut d'abord dresser, sur des informations dûment contrôlées, un bilan complet et l'analyser avec la plus grande objectivité.

André Rumpler, directeur des routes, 1954 ⁵⁰²

La croissance du nombre des accidents suivit l'explosion du parc automobile dans les années 1920. Il fallut peu de temps pour prendre la mesure de ce nouveau phénomène. Aussi voit-on apparaître un intérêt nouveau pour la connaissance des accidents de la route.

Jusqu'à là les pouvoirs publics s'étaient contentés – à part lors de l'enquête de 1903 – des données de la « *statistique judiciaire* » commune à toutes les morts violentes.

Le flambeau va donc passer de la Justice au ministère de l'intérieur en 1925, puis, en 1938, au ministère des travaux publics.

Nous exposerons ici la difficile construction du modèle d'enquête statistique de 1938, à partir du système très fruste du ministère de l'intérieur. On disposera désormais d'un nouveau type de statistiques, plus complet et, surtout, beaucoup plus détaillé, élaboré d'après les travaux d'un groupe international d'experts de la Société des Nations.

Nous examinerons au chapitre suivant l'évolution de la perception sociale des accidents et des politiques de contrôle et de répression des comportements dangereux.

V-1 ÉVOLUTION DU SYSTEME DE RECUEIL DES STATISTIQUES (1924-1939).

Jusqu'en 1924, on ne dispose que de l'antique système des « statistiques judiciaires », qui persiste dans les années 1920-1930, mais dont on verra qu'il s'est très éloigné de la réalité

⁵⁰² André Rumpler, *Préface* à « *Les accidents corporels de la circulation routière en 1954* », Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, direction des routes et de la circulation routière, 1955. Rumpler a rejoint la direction des routes en 1937 et avait donc pu suivre la naissance des statistiques d'accidents avant guerre.

LES STATISTIQUES DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR (1924-1937).

En 1925, la statistique les accidents de la route fait un premier progrès, avec le système mis en place par le ministère de l'intérieur, qui va un peu évoluer entre 1925 et 1937. Malheureusement, il reste incomplet, car il ne prend en compte que les « *accidents mortels dus à la circulation automobile* » et fournit très peu de détails.

On peut suivre l'évolution du premier système à travers les Archives départementales, par exemple celles d'Indre-et-Loire⁵⁰³.

La *Circulaire du ministre de l'intérieur aux préfets* n° 90 du 20 juillet 1925, demande, avec une concision toute laconique (pour 1924 et le premier semestre 1925)⁵⁰⁴ :

« *Pour répondre à une question écrite qui m'est adressée au sujet des dangers de la circulation automobile, je vous prie de me faire parvenir, dans la forme du présent tableau, les renseignements statistiques ci-dessous concernant votre département :*

- *nombre d'accidents mortels survenus dans le département de et dûs à la circulation automobile (1 & 2)*
- *nombre de décès dûs aux accidents ci-dessus. (2)*
 - o *conducteurs et occupants de la voiture.....*
 - o *passants et autres.....*

Remarques : 1°- Véhicules automobiles de toute nature, de tourisme, de livraison, transport en commun, camions civils et militaires, cyclecars, quadrilletes, side-cars, motocyclettes ; indiquer seulement le chiffre global.

2°- Doivent être considérés comme accidents mortels ceux qui ont entraîné la mort dans un délai de soixante jours. »

Cette formulation – citée ci-dessus *in extenso* – appelle deux remarques principales.

D'abord, elle exclut les « *accidents de bicyclette, de tramway et de voiture hippomobile à un seul véhicule, avec ou sans piéton* ». On verra que leur nombre est fort loin d'être négligeable.

La distinction entre les deux catégories de victimes, « *conducteurs et occupants de la voiture* » et « *passants et autres* » semblent reposer sur une ambiguïté qu'il convient d'éclairer.

La première catégorie est dénommée « *conducteurs et occupants de la voiture*⁵⁰⁵ [au singulier] ». Il faut prendre au pied de la lettre cette définition, qui conduit à choisir un des deux véhicules motorisés comme « *auteur* » de l'accident (et probablement jamais la motocyclette entrée en collision avec la voiture). En 1925, quand on rédige cette grille de répartition, la part des collisions entre véhicules motorisés devait être encore très faible. Ainsi, pour 1938, seule année où nous possédons cette donnée, on constate que le nombre des tués dans des collisions entre véhicules motorisés est de 8 % du total, dont 5 % dans une « *voiture* » et 3 % en « *motocyclette* ». En 1925, cette proportion devait être bien plus faible.

⁵⁰³ ADIL, S 1867, dossier *Accidents d'automobiles, Statistique de 1925 à 1932* et S 1869, dossier *Statistiques des accidents mortels, 1933-1935*.

⁵⁰⁴ ADIL, S 1867, dossier *Accident d'automobiles, Statistique de 1925 à 1932*. Le soulignement est dans le texte. Une seconde *Circulaire du ministre de l'intérieur* confirme le système le 10 décembre 1926.

⁵⁰⁵ Il faut noter que le (surprenant) terme « *voiture* » couvre ici les « *véhicules automobiles de toute nature* ».

La seconde catégorie des « *passants et autres* » regroupe à l'évidence les piétons et les cyclistes, plus les véhicules hippomobiles, tramways, etc. Mais, il faut comprendre qu'elle contient aussi les victimes du véhicule motorisé jugé non « *auteur* » (ou responsable) de l'accident, notamment si c'est une motocyclette⁵⁰⁶.

Le préfet d'Indre-et-Loire répercute la demande aux trois procureurs de la République de Tours, Loches et Chinon. On reste dans le droit fil de la « *statistique judiciaire* » précédente.

Pour 1926, le procureur de la République de Tours donne des détails sur les causes des accidents, manifestement établies sans instruction préalable du ministère de l'intérieur⁵⁰⁷.

Pour 1929, le préfet étend son interrogation au Commandant de la compagnie de Gendarmerie d'Indre-et-Loire, en plus des procureurs. Les causes ne semblent toujours pas codifiées selon un cadre préalable.

De 1930 à 1932, les causes sont enfin codifiées par le ministère selon le tableau suivant, dont on peut constater la pauvreté sur l'état des tués dans l'Indre-et-Loire en 1932⁵⁰⁸ :

	<i>Conducteurs et occupants de la voiture</i>	<i>Passants et autres</i>
<i>1 - excès de vitesse</i>	5	9
<i>2 - défaut de signalisation</i>		5
<i>3 - défaut d'éclairage</i>		
<i>4 - éclairage insuffisant</i>		1
<i>5 - excès d'éclairage (phares aveuglants)</i>		1
<i>6 - dépassement à droite</i>		1
<i>7 - imprudence de piétons</i>		2
<i>8 - causes diverses ou indéterminées *</i>	10	4

* Cette 8^{ème} catégorie est rajoutée à partir de 1931. Une note manuscrite pour 1932 indique que cette catégorie 8 comprend des « *imprudence à un croisement, capotage, dérapage, etc.* »

À partir de 1933, une nouvelle grille est utilisée. La décomposition du total national des accidents pour 1933, 1934 et 1935 selon cette nouvelle grille est donnée tableau ci-dessous⁵⁰⁹. Les catégories du tableau sont les formules exactes utilisées à l'époque (aussi sont-elles en italiques).

⁵⁰⁶ On en a la preuve pour 1933 ; le total national des « *conducteurs et occupants de la voiture* » et « *passants et autres* » est en effet égal au total des victimes.

⁵⁰⁷ *Lettre du procureur de la République de Tours* du 28 juin 1927. Liste des causes et nombre de victimes : « *excès de vitesse et inobservation des règlements par le conducteur, 4 [tués] – inobservation des règlements par le conducteur, 1 [tué] – imprudence du conducteur qui franchit un passage à niveau et est écrasé par un train, 1 [tué] – manœuvre maladroite du conducteur, 1 [tué] – insuffisance d'éclairage par l'automobiliste, 1 [tué] – éclatement d'un pneu, l'auto fait panache, 1 [tué] – imprudence des victimes, 4 [tués] – maladresse et imprudence d'un piéton qui était sourd, 1 [tué] – maladresse d'un cycliste qui en croisant une automobiliste, tombe et se tue, 1 [tué] – une cycliste se rencontre avec un automobiliste et est tuée sans que les causes aient pu être définies, 1 [tué].* » ADIL, S 1867, dossier Statistique de 1925 à 1932.

⁵⁰⁸ ADIL, S 1867.

⁵⁰⁹ Pour un exemple départemental : ADIL, S 1869. Pour le total national en 1933 : Archives SdN, carton R4302. Pour le total en 1934 et 1935 : *Revue générale des routes*, septembre 1934, page 204.

Tableau 20. Les « accidents mortels d'automobile » en 1933, 1934 et 1935.

	1933	1934	1935
<i>Nombre d'accidents mortels dus à la circulation automobile</i>	4 225	4 413	4 094
<i>Nombre de personnes tuées</i>	4 505	4 737	4 415
<i>Soit : conducteurs et occupants de la voiture</i>	1 661	1 907	1 679
<i>Passants</i>	2 844	2 830	2 736
<u><i>I - Accidents dus à la faute des conducteurs :</i></u>	2 450	2 512	2 425
<i>Excès de vitesse</i>	796	838	856
<i>Inobservation des règlements</i>	715	738	679
<i>Imprudence ou inexpérience</i>	593	520	468
<i>Éclairages insuffisants</i>	87	92	126
<i>Éclairages éblouissants</i>	64	69	87
<i>Ivresse</i>	56	55	45
<i>Autre cause</i>	140	200	164
<u><i>II - Accidents dus à la faute ou à l'imprudence des passants</i></u>	1 196	1 321	1 161
<u><i>III - Accident dus au matériel</i></u>	114	107	119
<u><i>IV - État de la route et conditions atmosphériques :</i></u>	510	480	421
<i>Dérapiage ou capotage</i>	224	240	208
<i>Mauvaise visibilité</i>	95	79	98
<i>Chemins de largeur insuffisante ou encombrée</i>	39	21	22
<i>Tamponnements aux passages à niveau</i>	52	41	40
<i>Arbres plantés trop près de la chaussée</i>	13	15	7
<i>Autres causes</i>	87	84	46
<u><i>V - Causes non précisées</i></u>	234	317	289

Notons ici que le total des « causes » est égal à celui des « personnes tuées ». De même pour le total des « conducteurs et occupants de la voiture » et « passants ».

Cette nouvelle grille avait toujours de nombreux défauts.

La catégorie du véhicule « automobile » impliqué n'est pas précisée et regroupe automobiles particulières, utilitaires ou de transport en commun, mais aussi motocyclettes, side-cars, quadrilletes ou cycle-car.

La formulation de la répartition entre « passants » et « conducteurs et occupants de la voiture [au singulier] » n'a pas changé ; il est probable que la première catégorie comprend toujours les piétons, cyclistes, occupants des voitures hippomobiles et occupants du véhicule motorisé antagoniste jugé non responsable.

Les accidents de bicyclette et de voiture hippomobile à un seul véhicule, avec ou sans piéton, ne sont toujours pas décomptés.

Enfin, le principal défaut pour une compréhension des interactions entre usagers est que cette analyse ne croise pas la répartition entre « conducteurs et occupants des voitures » et « passants et autres » avec la décomposition par « causes ».

Le délai de prise en compte des décès est toujours de 60 jours, comme le rappelle, le 2 février 1933, le « chef du 3^{ème} Bureau de la direction de la Sûreté générale » du ministère de l'intérieur au préfet d'Indre-et-Loire en lui signalant que « Vous avez bien voulu me transmettre le 31 janvier dernier, la statistique des accidents mortels [pour 1932]. Votre état est donc prématuré »⁵¹⁰.

⁵¹⁰ ADIL, S 1867, dossier Accident d'automobiles, Statistique 1925-1932. Le ton de la lettre est pince-sans-rire.

LES STATISTIQUES DE LA GENDARMERIE.

À côté des statistiques du ministère de l'intérieur, la Gendarmerie fit des expériences de recueil de données plus complètes, ainsi que des essais d'interprétations statistiques. On peut suivre ces essais à travers plusieurs articles de la *Revue de la Gendarmerie*.

En 1928, une statistique des accidents pour 1927 dans le département de l'Oise regroupe 383 accidents mortels et graves ; elle propose une analyse en 17 causes différentes (dont certaines subdivisées) bien plus détaillée que celles de la statistique du ministère de l'intérieur (qui définit 7 causes à l'époque). Elle comprend aussi des courbes d'analyse temporelle par mois, jour de la semaine et heures du jour. Les commentaires des variations de ces courbes sont d'ailleurs fort pertinents⁵¹¹. Un article du même type concerne la Meurthe-et-Moselle en 1929⁵¹².

En 1930, le Commandant Serin de la Gendarmerie de l'Oise réalise et publie un nouveau traitement des 2 003 accidents de 1925-1929. On y trouve, outre les causes et données temporelles, plusieurs nouveautés : une analyse par type de véhicule auteur de l'accident, une analyse croisée des collisions impliquant une automobile selon le type d'antagoniste, une typologie du lieu de l'accident (ligne droite, tournant, carrefour), une typologie des circonstances (dépassement, croisement). Enfin, ces paramètres font l'objet d'études fines des évolutions du nombre des accidents, tués et blessés. L'article conclut à l'efficacité d'une action de répression spécifique menée en 1928 (conclusions qui ne paraissent pas aberrantes statistiquement malgré les faibles effectifs en cause)⁵¹³.

La première recherche des « point noirs »⁵¹⁴ apparaît sur une analyse géographique des accidents dans l'Oise qui sont reportés sur une carte illustrant ce même article.

La direction de la Gendarmerie propose en 1933 une grille d'analyse pour classer les accidents dans 10 départements sur les années 1930-1932. Le résultat, assez baroque, est peu convaincant⁵¹⁵.

En 1937, un grand article, sous forme de prescriptions pour les Commandants de Gendarmerie des départements, décrit la façon de réaliser les contrôles, les données à recueillir dans les procès-verbaux d'accident et propose de formaliser les types d'analyse esquissés dans l'Oise⁵¹⁶.

La Gendarmerie avait donc été plus inventive que le ministère de l'intérieur, dont on a vu l'immobilisme dans ce domaine. Toutefois, ce n'est pas d'elle qu'allaient venir les réelles

⁵¹¹ *Revue de la Gendarmerie*, 1928, n°4, pages 346-380.

⁵¹² *Revue de la Gendarmerie*, 1929, pages 338-353. L'analyse, moins complète, est analogue à celle de l'Oise.

⁵¹³ *Revue de la Gendarmerie*, 1930, pages 405-438. Le Commandant Serin a écrit une série d'articles sous le titre *Le Problème de la route*, qui traitent de toutes les questions liées aux accidents : statistiques, modalités du contrôle, suggestions sur le traitement des points d'accumulation d'accidents, modalités de constat d'accidents (il réclame des appareils photographiques), etc.

⁵¹⁴ Le terme « point noir » date d'après guerre (voir le *chapitre 9, III-2*).

⁵¹⁵ *La Vie automobile*, 10-11-1933, page 582. Statistique établie par le colonel Nicollet de la direction de la Gendarmerie et probablement présentée au « *Congrès de la Sécurité de la route* » de 1933. Elle répertorie 31 causes groupées en 5 catégories : défaillance du véhicule, conducteur du véhicule, cycliste, piéton, divers.

⁵¹⁶ *Revue de la Gendarmerie*, 1937, tome 1, pages 344 e. s. On y trouve notamment des esquisses de croquis du lieu d'accident.

avancées.

LA STATISTIQUE INTERNATIONALE DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS (1938).

En 1938, un nouveau formulaire statistique est utilisé pour la première fois. Il avait été mis au point par un groupe d'experts de la Société des Nations.

Un intérêt international pour l'étude des accidents de la route ne commence à être perceptible qu'au début des années 1930 au niveau européen⁵¹⁷.

Le Congrès de la route de Munich en 1934 est ainsi le premier où la « *sécurité de la circulation* » est examinée en tant que telle dans la « *Quatrième question : Les moyens propres à assurer la sécurité de la circulation : en ville ; en rase campagne ; aux passages à niveau des chemins de fer (législation, réglementation, signalisation).* »

Le Congrès préconisa dans ses conclusions l'établissement de statistiques détaillées :

« *Il est nécessaire de dresser, dans tous les pays, une statistique suffisamment explicite des accidents, statistique dressée dès le début d'après des méthodes uniformes.*⁵¹⁸ »

Juste avant le Congrès, le 14 mai 1934, le Secrétaire général de la Société des Nations écrit aux gouvernements membres (et observateurs comme les États-Unis) que :

« *la Commission consultative des communications et du transit, comme suite à l'examen du rapport de son Comité permanent de la circulation routière, a chargé son secrétariat de recueillir des renseignements sur les statistiques relatives aux accidents de la circulation (et à leurs causes) qui sont actuellement établies dans les différents pays [...] si possible avant le 1^{er} octobre 1934 [...] selon le] questionnaire ci-joint.*⁵¹⁹ »

Le 7 septembre 1936, après une décision prise en novembre 1935, un « *Comité d'experts pour l'unification des statistiques des accidents de la circulation* » est mis en place⁵²⁰. Il ne comprend que des fonctionnaires des administrations des routes ou des statistiques (*Annexe B*,

⁵¹⁷ Les Congrès de la route ne s'étaient intéressés que très indirectement à la sécurité avant le Congrès de Munich : Signalisation (7^{ème} question) en 1908 à Paris, Réglementation de la circulation (7^{ème} question) en 1913 à Londres, Congestion (6^{ème} question) en 1923 à Séville, rien à Milan en 1926, Circulation, signalisation et stationnement (6^{ème} question) à Washington en 1930.

⁵¹⁸ A. I. P. C. R., *Compte rendu des travaux du Congrès, VIIe Congrès international de la route, Munich, 1934*, imprimerie Oberthur, 1935, citation page 248. Le programme a été arrêté lors de la Commission internationale permanente du 25 juin 1932 à Paris.

Voir les *Séances* des 4 et 5 septembre 1934 et les 11 *Rapports* plutôt orientés sur la circulation urbaine. Les conclusions adoptées sont peu précises : nombreuses prescriptions sur l'organisation de la circulation urbaine, restrictions concernant les poids lourds, pistes cyclables, vérification de l'aptitude des conducteurs, éclairage des véhicules, préconisation des autoroutes moins dangereuses, éducation des piétons et des conducteurs.

⁵¹⁹ SdN, carton R4301, cote 11332.

⁵²⁰ SdN, carton R4305, cote 25255. *Lettre circulaire* du directeur de la Commission consultative des communications et du transit du 20 août 1936 aux experts pressentis : « *la commission consultative et technique des communications et du transit, à sa 19^{ème} session tenue à Genève du 5 au 9 novembre 1935, en examinant les travaux accomplis par son Comité permanent de la circulation routière, a décidé de donner suite aux vœux de ce comité relatif à la création d'un comité composé d'un nombre restreint de personnalités qualifiées qui seraient chargées d'élaborer un projet de cadres uniformes pour les statistiques des accidents de la circulation routière et de leurs causes, et de donner des directives techniques nécessaires en vue de la compilation de telles statistiques. [...] Le Comité pour l'unification des statistiques des accidents de la circulation se réunira le 7 septembre prochain à Genève.* » La session se déroula du 7 au 10 septembre.

Illustration 207).

Du 3 au 6 mai 1937, à sa 2^{ème} session, le Comité est complété par des représentants d'associations. Il comprend les fonctionnaires Jacques Bouulloche, directeur des routes en France qui préside, A. E. Kirkus de Grande-Bretagne, A. Molinari d'Italie, C. Fl. Steenstrup du Danemark et E. Zdrubek d'Autriche, plus des représentants de l'Institut international de statistiques, de l'Association internationale des Automobile-clubs reconnus, de la Commission internationale permanente des Secours sur Route, de la Ligue des sociétés de la Croix-Rouge, de l'Alliance internationale du Tourisme et du Bureau International du Travail⁵²¹.

Les États-Unis ne sont pas représentés (ils ne sont pas membres de la SdN) – même par des membres associatifs –, alors qu'ils sont les plus en avance sur les statistiques d'accidents.

Le *Rapport* du Comité d'experts est adopté par la *Commission consultative des communications et du transit* le 4 septembre 1937, puis par le *Conseil* le 16 septembre 1937⁵²². Il est transmis aux gouvernements, dont les premières réponses sont favorables.

Il fait ensuite l'objet d'une discussion, en juin 1938, au Congrès de la route de La Haye qui consacre au sujet sa « 3^e Question : *Les accidents de la route : a) Bases de la statistique et leur unification. B) Détermination des causes des accidents et moyens de les atténuer.*⁵²³ »

Il n'y a pas de présentation formelle du Rapport du Comité d'experts de la SdN, mais les discussions et le Rapport général s'y réfèrent expressément. De plus deux des membres du Comité d'experts sont auteurs de leurs rapports nationaux (Kirkus, Grande-Bretagne et Steenstrup, Danemark).

Les discussions font apparaître des désaccords sur la « *définition de l'accident* », la complexité du recueil de données (ainsi l'Allemagne le trouve trop lourd), sur la définition des « *causes* », les données de circulation, etc. Le rapporteur général propose que :

« *le Congrès s'exprime en faveur de l'utilité d'aboutir à une statistique centrale des accidents* »

et « *de mettre le problème des principes et de la comparabilité internationale des dénombrements de la circulation à l'ordre du jour du IX^{ème} Congrès [prévu en 1942 et qui n'aura pas lieu]* »⁵²⁴.

Lorsqu'on considère la situation internationale au début du XXI^{ème} siècle, il apparaît que cette « *unification des bases de la statistique*⁵²⁵ » qui faisait l'objet de la 3^{ème} Question du Congrès de La Haye n'a toujours pas eu lieu. Bien plus, nous verrons que la question de la comparaison internationale sera compliquée par des positions politiques nationales.

⁵²¹ SdN, carton R4306, cote 29085 pour la liste. Voir aussi R4306, 26988 et R4303 sur les débats des sessions. On y trouve aussi des éléments des collaborations avec l' A. I. P. C. R.

⁵²² SdN, carton R4303, cote 30714. *Rapport du Comité C.276. M.179.1937. VIII.* Voir l'ensemble du carton R4303 sur la présentation et les suites du *Rapport*.

⁵²³ Voir les 12 *Rapports nationaux* n°42 à 53 et le *Rapport général* du Dr J. J. Hanrath. Le *Rapport français* est très œcuménique mais aussi très décevant (il est dû à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de l'Oise, un représentant de la Gendarmerie et un autre de l'intérieur, plus le vicomte de Rohan, président de l'A. C. F.).

⁵²⁴ *Rapport général sur la 3^{ème} question* du Dr J. J. Hanrath, page 30.

⁵²⁵ Le « *Bulletin d'analyse d'accident corporel* » français actuel est très directement issu du recueil de données de la SdN. D'autres pays s'en sont bien plus éloignés comme la Grande-Bretagne.

NAISSANCE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Le ministère des travaux publics se dote d'un « *service des statistiques* » qui va gérer les statistiques des accidents de la route. Cette création se situe dans un mouvement plus général d'établissement de services économiques et statistiques dans toute l'administration française au milieu des années 1930. En pratique, ce service est indépendant de la direction des routes, dont le directeur Jacques Bouloche a présidé – d'abord en tant que directeur adjoint des routes – les travaux du Comité d'experts de la Société des Nations.

Ce « *Service central de statistiques et de documentation* », officiellement créé par un *Décret-loi* d'octobre 1935 et son *Arrêté* du 19 novembre 1935, pour « *procéder aux études générales et aux recherches d'ordre économique* », comporte « *deux sections, économique et statistique*⁵²⁶ ».

Il n'est organisé qu'en novembre 1936⁵²⁷, avec une orientation très particulière, la « *propagande des grands travaux* » :

« *rassembler les éléments de propagande et effectuer par tous les moyens techniques la propagande tant pour l'idée même de grands travaux que pour les réalisations en cours [au moyen de] films, expositions, congrès, réceptions.* »

Il prend en charge la statistique des accidents de la route le 1^{er} mars 1937⁵²⁸.

Un *Décret* du 17 juin 1938⁵²⁹ impose à tous les services publics. « *d'établir leur documentation statistique dans des conditions qui sont approuvées [...] par le ministre dont dépendent les administrations* ». On verra que, 65 ans après, cette uniformisation était toujours incomplète dans le domaine des statistiques des accidents de la route, du fait de divergences entre la Gendarmerie et les Polices relevant du ministère de l'intérieur.

En janvier 1938 a lieu le premier recueil de statistiques « *établies sur le modèle uniforme recommandé par l'organisme de Genève* », et approuvé le 18 novembre 1937 par la *Section permanente de la sécurité routière*⁵³⁰. Un *Décret-loi* du 12 novembre 1938 rattachera le service d'études économiques à la direction générale des chemins de fer et des transports⁵³¹.

Le Service central de statistiques et de documentation va être remanié après la guerre et le traitement des statistiques d'accidents et sera enfin dévolu à la direction des routes.

⁵²⁶ 30 octobre 1935, *Décret-loi portant création de services au ministère des travaux publics. Art. 6 Organisation d'un service central de statistiques et de documentation*. Et 19 novembre 1935, *Arrêté. Organisation d'un service central de statistiques et de documentation*. PTQ 1935, page 787-790 et 957-958.

⁵²⁷ 26 novembre 1936, *Décret. Service central de statistique et de documentation*. Et 26 novembre 1936, *Arrêté du ministre des travaux publics. Service central de statistiques et de documentation. Attribution et fonctionnement*. PTQ 1937, pages 919 et 922-923.

⁵²⁸ 1^{er} mars 1937, *Arrêté du ministre des travaux publics. Section permanente de la sécurité routière. Création.* : « *Art. 1. La statistique des accidents de la route est confiée au Service central de statistiques et de documentation.* ». PTQ 1937, pages 156-157.

⁵²⁹ 17 juin 1938, *Décret tendant à coordonner les renseignements statistiques fournis par les administrations*, PTQ 1938, page 448. Il impose à tous les organismes d' « *établir leur documentation statistique dans des conditions qui sont approuvées [...] par le ministre dont dépendent les administrations [...]* »

⁵³⁰ Archives du SETRA, *Lettre du chef du service central de documentation et de statistique* du 16 mai 1938 à M. Lemoine, inspecteur général de la 13^{ème} Inspection, lui envoyant les *Statistiques pour janvier 1938*.

⁵³¹ *Décret relatif à la réorganisation administrative*, *J. O.* du 12-13 novembre, p. 12888 et 22 novembre p. 13198.

Une « *Section permanente de la sécurité routière* » est créée par le même arrêté du 1^{er} mars 1937 qui confiait les statistiques d'accidents au *Service central de statistiques et de documentation*. Elle est présidée par le Secrétaire général du ministère (c'est Cyrille Grimpret) et composée d'une dizaine de directeurs d'administrations centrale de divers ministères (Routes et Chemins de fer aux Travaux Publics, Justice, Gendarmerie, Intérieur), et de représentants de l'U. N. A. T, de la Fédération nationale des Automobile-Clubs, de l'Union syndicale des compagnies d'assurance et de la Commission centrale des automobiles⁵³².

Elle est chargée :

« *de fixer les modalités d'établissement de ladite statistique, ainsi que d'en tirer les conclusions pratiques en vue de l'amélioration de la sécurité routière* ».

La guerre va interrompre le recueil des statistiques et les travaux de la Section permanente de la sécurité routière qui ne renaîtra pas dans l'immédiat après-guerre.

LES STATISTIQUES DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS (1938).

Les définitions changent par rapport aux données recueillies par le ministère de l'intérieur :

- les tués – décomptés « à 60 jours » jusque là – sont maintenant définis comme « *morts sur le coup ou presque immédiatement* » ;
- tous les accidents sont décomptés, alors qu'auparavant, seuls l'étaient les accidents impliquant une automobile ou un deux roues motorisé.

Ces deux changements jouent en sens contraire, mais la baisse due au passage des morts à 60 jours aux tués sur le coup est bien plus forte, d'où une baisse artificielle du nombre des tués (impossible à évaluer, évidemment).

À peu de choses près, ces données sont celles que l'on recueillera après la guerre (voir la *Troisième Partie*).

Les données recueillies pour chaque accident et qui ont fait l'objet d'un traitement statistique en 1938⁵³³ sont les suivantes (il en existe peut-être d'autres, qui n'ont pas fait l'objet de traitements : type de réseau, commune ou point kilométrique, sexe des victimes, etc.) :

- département,
- date,
- heure de la journée,
- jour ou nuit,
- type d'accident : mortel ou non,
- type de victimes : tué, blessé grave, blessé léger,
- type de victimes : conducteur de véhicule à moteur autre que les motos, conducteur de moto (y compris vélomoteur), passager de véhicule à moteur, passager de moto, piéton, autres personnes (voitures à traction animale, conducteur de bestiaux, etc.),
- type de véhicule « à propulsion mécanique » : camion, autobus, taxi, automobile privée, moto, véhicules divers (tracteurs, etc.)
- type de véhicule non motorisé : cycle, tramway, à traction animale, train, véhicules

⁵³² 1er mars 1937, *Arrêté du ministre des travaux publics. Section permanente de la sécurité routière. Création*. Art 2 et 3. *PTQ 1937*, pages 156-157. *Arrêté complémentaire* du 24 janvier 1938, *PTQ 1937*, page 156, note 3.

⁵³³ Nous n'avons pas trouvé le « questionnaire » de ces enquêtes, ni un relevé récapitulatif sur l'année 1938. Les éléments ci-dessous sont donc tirés des tableaux de traitement pour janvier et juin 1938.

- sans moteur divers (charrette à bras, etc.),
- nombre de véhicules impliqués,
- nature : collision entre véhicules en marche, collision entre véhicule et obstacle, collision entre véhicule et piéton, accidents ne comportant pas de collision, collision avec un train à un passage à niveau (P. N.), autres,
- animaux impliqués,
- conditions atmosphériques : temps clair, brouillard, pluie, vent, neige ou grêle,
- revêtement de la chaussée : empièchement simple, empièchement goudronné, béton, pavé, pavé de bois, autres,
- état de la chaussée : sec, mouillé, verglas, neige,
- particularités de la route : ligne droite, courbe, croisement, bifurcation, P. N. gardé, P. N. non gardé, cassis ou dos d'âne, sommet d'une côte, descente rapide, autres.

On trouvera en *Annexe A 22* la liste des 15 tableaux croisés publiés chaque mois en 1938.

Contrairement aux statistiques antérieures du ministère de l'intérieur et de Gendarmerie, ce recueil de données se désintéresse totalement des « causes » des accidents et du comportement des conducteurs.

Pour conclure, il faut souligner ici que le questionnaire européen fait la part belle à l'analyse selon les types de véhicules (la circulation européenne est encore très hétérogène dans l'entre-deux-guerres) et à l'environnement routier de l'accident (complété par les conditions météorologiques).

Le comportement du conducteur n'est pas abordé, contrairement au système américain que nous allons évoquer maintenant.

LE SYSTEME AMERICAIN : L'INTERVENTION DES ENTREPRISES.

En 1920, il y a déjà une voiture pour 13 habitants aux États-Unis, alors que la France n'en comptera qu'une pour 17 habitants en 1939 (une pour plus de 250 habitants en 1914).

Le parc américain connaît une véritable explosion pendant et après la guerre : le nombre de véhicules par habitant a été multiplié par 15 entre 1913 et 1930. Le nombre d'accidents a subi une augmentation très rapide. Il n'y a donc – à bien y réfléchir – rien d'étonnant à ce que les États-Unis se soient préoccupés beaucoup plus tôt que la France et les pays européens de la croissance du nombre des accidents.

La décentralisation de l'Union faisait que l'État fédéral n'intervenait pas : il n'y avait donc que des recueils de données locaux et disparates, tandis que la croissance du nombre des accidents d'automobiles commençait à préoccuper l'opinion dans les années 1910⁵³⁴.

C'est une organisation privée, le « *National Safety Council* » (N. S. C.), issue en 1914 d'un « *National Council for Industrial Safety* » fondé en 1912, qui se positionne au début des années 1920 comme un coordonnateur national de la lutte contre les accidents de la route en créant en son sein un « *Committee on Motor Vehicle Accidents* ». Cette organisation – comme son nom initial l'indiquait – avait été créée par des industriels après un dramatique incendie

⁵³⁴ Nous devons ces éléments à un article très détaillé sur le sujet : Stève Bernardin, *La production de statistiques comme vecteur de légitimité. L'avènement du National Safety Council aux États-Unis (1923-1947)*, 2005, publié in Michèle Guilbot, (dir.), *L'accident de la route*, Inrets, Paris, 2006, pages 53-77. Voir aussi sa thèse de 2009.

Voir aussi Joel W. Eastman, *Styling vs. Safety*, *op. cit.*

d'usine à New York.

Après diverses interventions de William Phelps Eno en 1923, et des « *National Conferences on Street and Highway Safety* » en 1924 et 1926, le N. S. C. définit et édite à partir de 1926 un manuel de « bonnes pratiques » du recueil des statistiques (« *Public Accident Reporting* »). Il est basé, comme le résume Bernardin, sur une conception *a priori* des actions à mener :

« *remédier aux problèmes d'infrastructure routière ou encore faire évoluer les comportements dangereux au volant. La diffusion d'une telle stratégie passe par une réorientation de la production de données statistiques sur les accidents de la route.* »

Un « *Statistics Committee* » est établi en 1930 et commence à produire des statistiques nationales. Celles-ci sont utilisées pour induire une émulation entre les États et les grandes villes, avec des « récompenses » décernées aux meilleurs par le président du N. S. C.⁵³⁵

L'organisation joue de sa qualité « non gouvernementale » pour contenir toute tentative de production de statistiques par l'État fédéral. Elle fait la part belle aux polices – très autonomes en Amérique – pour s'assurer leur collaboration et l'envoi mensuel de données par celles-ci⁵³⁶. Elle réussit à imposer ses vues jusqu'à la fin des années 1940.

Cela n'empêche pas le N. S. C. d'être déjà en butte à de violentes critiques dès 1935.

Les autorités fédérales, qui ont mis en place durant la guerre des mesures (de limitation de vitesse notamment) dont les bons résultats leur confèrent une autorité nouvelle, vont retrouver une légitimité dans le domaine. Ce qui va entraîner des conflits entre les administrations et le N. S. C. après la guerre.

Le questionnaire du N. S. C. est accusé par Joel Eastman d'être trop orienté vers les comportements des conducteurs et non vers les défaillances des véhicules, ce dont on pouvait se douter vu l'origine industrielle du N. S. C. Cette interprétation de l'accident par le N. S. C. s'impose aux tribunaux dans cette société très judiciaire, permettant d'évacuer le plus possible la responsabilité des constructeurs. Ce système révélera sa rigidité par la suite, retardant les modifications des modes d'analyse statistique. Finalement l'administration fédérale reprendra la main, mais des organismes héritiers du N. S. C. existent toujours.

Il n'est pas évident *a posteriori* que la priorité attribuée par le N. S. C. au comportement des conducteurs ait été contre-productive en matière de sécurité routière, même si elle fut attaquée à la fin des années 1960 par Ralph Nader et ses suivants, plus préoccupés de l'insécurité due aux véhicules eux-mêmes.

À l'inverse, le questionnaire européen de la Société des Nations esquiva presque totalement la dimension du comportement du conducteur.

Quoi qu'il en soit, les États-Unis avaient mis au point un recueil de données moderne avec une dizaine d'années d'avance sur les Européens.

Il faut aussi noter la précocité de la production de statistiques « nationales » sur les accidents automobiles par les compagnies d'assurance américaines⁵³⁷.

⁵³⁵ Les organisations héritières du N. S. C. présentent encore sur leur site Internet en 2006 de telles comparaisons entre États. On verra dans notre *Troisième Partie, chapitre 12*, que ces comparaisons présentent des difficultés redoutables, non pas tant d'un point de vue statistique, que d'un point de vue « politique ».

⁵³⁶ Des « *Primary Report Cards* » sont utilisées par les policiers pour décrire l'accident et des « *Standard Accident reporting System* » récapitulant les données des Report Cards sont envoyés mensuellement au N. S. C.

⁵³⁷ Elles portent plus précisément sur la population des assurés de ces firmes, qui sont généralement des employés

V-2 LES ACCIDENTS DE LA ROUTE DE 1919 A 1938.

LA CROISSANCE DES ACCIDENTS « DUS A LA CIRCULATION AUTOMOBILE » ENTRE 1924 ET 1937.

Le tableau suivant récapitule les décomptes annuels faits par le ministère de l'intérieur de 1924 à 1937 selon les règles exposées ci-dessus, complétés par un recensement fait en 1938 selon une nouvelle méthode (voir ci-dessus)⁵³⁸. On a aussi indiqué les parcs totaux de véhicules particuliers et utilitaires et de motocyclettes, pour obtenir un indice grossier de tués par an pour 100 000 véhicules.

Tableau 21. Nombre de tués à 60 jours « dus à la circulation automobile » de 1924 à 1938.

	Nombre de tués	Parc de véhicules *	Tués pour 100 000 véhicules
1924	1 626	720 701	226
1925	2 089	891 196	234
1926	2 160	993 064	218
1927	2 279	1 213 438	188
1928	2 941	1 419 430	207
1929	3 717	1 704 269	218
1930	4 061	1 986 751	204
1931	4 121	2 199 962	187
1932	4 180	2 233 061	187
1933	4 505	2 415 060	187
1934	4 737	2 507 900	189
1935	4 415	2 554 900	173
1936	4 500	2 622 300	172
1937	4 824	2 683 700	180
1938 **	4 263 **	2 769 0000	154 **

* Total des automobiles et motocyclettes.

** Définitions changées en 1938 (tous accidents, décompte des tués sur le coup).

On constate que le nombre de tués pour 100 000 véhicules a baissé de 226 en 1924 à 180 en 1937 (le chiffre des tués « sur le coup » en 1938 n'est pas comparable).

LES ACCIDENTS EN 1938.

Nous n'avons malheureusement pas trouvé les statistiques détaillées pour l'année 1938 entière. On dispose des résultats détaillés pour janvier et juin (mais pas d'une collection

de l'industrie. Il s'agit initialement de créer une réaction collective vis-à-vis du problème des accidents automobiles en comparant ces données avec celles d'autres causes de décès auxquelles les assureurs s'attaquent depuis la fin du XIX^{ème} siècle (tuberculose, maladies cardio-vasculaires, etc.).

⁵³⁸ De 1924 à 1937, *Revue générale des routes et de la circulation routière*, septembre 1935, pages 229-230, septembre 1937, pages 203-204. Pour 1938, Daniel Boutet, *op. cit.*, page 499.

complète des statistiques mensuelles publiées en 12 fascicules imprimés)⁵³⁹.

Les résultats pour la totalité de l'année 1938, cités par Daniel Boutet, sont les suivants :

- victimes : 4 263 tués, 16 573 blessés graves, 43 189 blessés légers,
- nature des accidents : collision entre véhicules routiers 59,1 %, collision entre véhicules routiers et piétons 25,7 %, collision entre véhicules routiers et obstacles 7,1 %, accidents sans collision 6,5 %, autres 1,6 %,
- accidents aux passages à niveau (contre un convoi de chemins de fer) : 234,
- particularités de la route : ligne droite 54,9 %, croisement 22 %, courbe 13 %, bifurcation 7,4 %.

Tableau 22. Nature des victimes d'accidents en 1938.

Nature des victimes	Tués	Tués en %	Blessés graves
Conducteurs de véhicules à moteur autres que les motos	444	10,4	1 962
Conducteurs de motocyclettes (et cyclomoteurs)	601	14,1	2 634
Passagers de véhicules à moteur autres que les motos	627	14,7	3 294
Passagers de motocyclettes (et cyclomoteurs)	131	3,1	655
Cyclistes	1 056	24,8	4 009
Piétons	1 275	29,9	3 691
Autres tués (usagers de voitures à traction animale, conducteurs de bestiaux, ouvriers travaillant sur la route)	129	3,0	428
Total	4 263	100	16 573

Comme on le voit, le nombre des piétons, cyclistes et autres usagers tués est de 58 % (2 460) contre 42 % dans les véhicules à moteur (1 803).

C'est une répartition très différente de celle que nous connaissons aujourd'hui, où la grande majorité des victimes se trouve dans un véhicule motorisé.

Donnons quelques éléments sur les implications⁵⁴⁰.

Les camions sont impliqués dans des accidents ayant causé 25 % du total des décès ; cela paraît cohérent avec leur part dans le trafic motorisé, soit 21,5 % en 1934. Rappelons que la définition du « *camion* » de l'époque englobe la plupart des petits utilitaires. L'« effet de masse » du camion, qui joue un rôle fondamental dans la dangerosité des collisions avec des voitures particulières actuellement, n'intervient presque pas à l'époque puisque les collisions entre véhicules y étaient beaucoup plus rares.

Les décès en motocyclette (et vélomoteur) se répartissent entre 50 % dans des collisions avec un autre véhicule et 50 % d'accidents à un véhicule seul ; c'est très cohérent avec

⁵³⁹ Les décomptes pour 1938 (hélas très synthétiques) sont tirés du livre de l'ancien directeur général des chemins de fer et des routes Daniel Boutet, *L'état actuel de la Technique routière*. Editions Science et Industrie, Paris, 1941, nouvelle édition 1947, 570 pages. Données pages 498-500.

Pour janvier : les 13 tableaux détaillés des *Statistiques pour janvier 1938* sont joints à la *Lettre du chef du service central de documentation et de statistiques* du 16 mai 1938. Archives du SETRA.

Pour juin, les 13 tableaux sont reproduits dans la *Revue de la Gendarmerie*, 1939, n°68, pages 192-213.

⁵⁴⁰ Ces éléments pour janvier 1938 sont approximatifs du fait de la globalisation de certains traitements.

Une statistique « privée » tenue du 16 au 30 septembre 1936 fait état de 112 tués dans des accidents impliquant des poids lourds sur un total de 307 tués. Leur pourcentage est nettement plus élevé. In revue *L'organisation de la sécurité routière*, novembre 1936, ADL 5 M 162.

l'accidentologie future des motos.

Les cyclistes tués se répartissent en 91 % dans des collisions avec un autre véhicule et 9 % d'accidents à un véhicule seul, ce qui conduirait à répartir les tués sur l'année en 956 dans des accidents impliquant un autre véhicule (ou un piéton) et 100 dans les accidents de cycliste seul. Cette répartition est très différente de celle que l'on constate dans l'immédiat après-guerre ; la différence avec la statistique judiciaire pour 1938 (voir ci-après) peut légitimement faire penser que les accidents mortels de cycle seul ont été extrêmement sous-estimés en 1938.

Les voitures à traction animale sont données comme responsables en janvier et juin 1938 de la mort de 7 usagers de ces véhicules sur un total de 18 « *Autres tués* », c'est à dire que leurs usagers tués représentent environ 50 sur les 129 « *Autres tués* » sur l'année. Les voitures à traction attelée sont aussi impliquées en janvier et juin 1938 dans la mort de 11 autres personnes (5 piétons, 1 cycliste, 3 motocyclistes et 2 personnes dans 1 voiture et 1 camion). Seuls les 5 piétons et le cycliste tués n'auraient pas été décomptés dans la statistique du ministère de l'intérieur. On peut donc estimer que cette catégorie de morts non décomptées auparavant représente 40 tués sur l'année (6 fois les mois de janvier et juin).

Au total, du fait de l'extension à l'ensemble de la circulation, la statistique de 1938 a décompté :

- 90 tués liés à la traction animale et aux tramways qui n'étaient pas décomptés auparavant,
- 100 cyclistes et piétons tués dans des accidents à un cycle seul,
- soit, au total, 190 tués.

Si l'on en était resté au champ antérieur des « *accidents dus à la circulation automobile* », on aurait dû décompter, en 1938 : $4\ 263 - 190 = 4\ 073$ tués.

On peut extrapoler le nombre de tués selon la définition antérieure à 5 028 tués (4 415 en 1936, 4 500 en 1937, 4824 en 1937). La diminution due au passage des tués à 60 jours aux tués sur le coup est donc de $5\ 028 - 4\ 073 = 955$ tués.

Soit une différence de 23 % du nombre de tués sur le coup.

Or, on va voir que la statistique judiciaire a décompté, en 1938, 406 tués dans des accidents de « *voitures à traction attelée* ». Il est donc manifeste que la quasi-totalité des forces de police (et des préfets) a continué pour 1938 sur la lancée des enquêtes annuelles antérieures qui ne décomptaient que les « *accidents dus à la circulation automobile* ».

Il en a été évidemment de même pour les accidents de bicyclette à un véhicule seul comme on va le montrer aussi ci-dessous.

LE NOMBRE TOTAL DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.

La « *statistique judiciaire* », qui continue à être tenue, permet d'apporter un complément aux statistiques du ministère de l'intérieur des « *accidents dus à la circulation automobile* ».

Elles diffèrent sur deux points principaux :

- la statistique judiciaire décompte aussi les autres accidents n'impliquant que des voitures attelées, des bicyclettes et des tramways ;
- la statistique judiciaire ne décompte que les « tués sur le coup », et non les tués à 60 jours de la statistique des accidents dus à la circulation automobile.

Pour 1938, les deux sources sont homogènes sur le délai du décompte, les « tués sur le coup ». Il est donc intéressant de les comparer dans le tableau suivant.

Tableau 23. Comparaison des statistiques judiciaires et des travaux publics des tués en 1938.

N°	Statistique judiciaire 1938		Statistique des travaux publics 1938	
	1	Automobiles	2 839	Occupants des automobiles
2			Occupants des motos	732
3	Bicyclettes et cycles à un véhicule seul	380	Cyclistes (dont 100 à véhicule seul)	1 056
4			Piétons	1 275
5			Autres véhicules et usagers (1)	69
6	Total des tués liés aux automobiles et cycles	3 219	Total des tués liés aux automobiles, motos, cycles	4 167
7			Cyclistes et piétons tués par voitures à traction animale (3)	36
8	Voitures à traction animale, tramways.	406	Occupants des voitures à traction animale et tramways (2) (3)	60
9	Total général	3 625	Total général	4 263

(1) Presque tous les tués classés « *autres véhicules et autres usagers* » l'ont été par des véhicules à moteur, une fois déduit les tués par des voitures à traction animale.

(2) Les tués dans les tramway sont négligeables à l'époque (1 motocycliste tué en janvier et juin 1938). On a déduit 36 cyclistes et piétons tués (estimés) dus aux voitures à traction animale.

(3) En janvier 1938, il y a eu 3 piétons et 0 cycliste tués par une voiture à traction animale, soit environ 36 piétons sur l'année qu'on a soustrait de ce chiffre.

L'effet du passage du délai de 60 jours aux « tués sur le coup ».

Un enseignement majeur de cette comparaison est qu'il permet d'évaluer la différence due au passage des « tués à 60 jours » aux « tués sur le coup ».

Le total des tués de la statistique judiciaire (3 625) est très inférieur à celui de la statistique des travaux publics (4 263). On peut en conclure qu'elle est très incomplète, au moins pour la période des années 1930.

A contrario, elle paraît plus complète sur les deux points suivants :

- la statistique judiciaire décompte 380 tués dans des accidents à un véhicule seul avec ou sans piéton impliquant un cycle, contre 100 dans la statistique des travaux publics ; il faudrait donc ajouter 280 cyclistes (ou piétons) à cette dernière ;
- la statistique judiciaire décompte 406 tués dans des accidents de voiture attelée ou de tramway à un véhicule seul, avec ou sans piéton, contre 50 dans la statistique des travaux publics, donc il faudrait ajouter 356 tués de ce type à cette dernière.

Il faudrait donc probablement rajouter plus de 700 tués aux 4 263 « tués sur le coup » recensés dans les statistiques des travaux publics. Le nombre des victimes est donc très élevé par rapport à celui du début du XXI^{ème} siècle⁵⁴¹.

⁵⁴¹ En 2000, il y eut 7 643 tués à 6 jours, soit environ 5 540 tués sur le coup, pour 59 millions d'habitants contre 42 millions en 1938.

Le tableau suivant permet la comparaison des deux statistiques sur 1924-1938.

On y a adjoint la « *statistique judiciaire* » des accidents de chemin de fer, qui offre l'intérêt de montrer que le nombre de tués reste très élevé, un peu au dessous de 1 000 tués par an jusqu'à la fin des années 1920, avant d'être pratiquement divisé par deux dans les années 1930.

D'un point de vue historique, on peut noter ici que la moindre dangerosité du chemin de fer sera souvent opposée – non sans une certaine réalité statistique – à celle de l'automobile dans les controverses des années 1930 au sujet de la coordination.

Tableau 24 Nombre de tués « *dus à la circulation automobile* » de 1924 à 1938.

	Statistique judiciaire (tués sur le coup)				Chemin de fer	Véhicules à moteur *
	Auto	Cycles	Cheval + tramway	Total route		
1919	699	116	1 056	1 871	1118	Statistiques 1924-1937 ministère de l'intérieur (tués à 60 jours) <i>Statistiques 1938 *</i> <i>travaux publics</i> (tués sur le coup)
1920	696	110	974	1 780	1035	
1921	653	114	951	1 718	965	
1922	735	119	934	1 788	949	
1923	793	158	873	1 824	939	
1924	1 063	174	822	2 059	980	1 626
1925	1 247	187	798	2 232	1057	2 089
1926	1 516	201	734	2 451	955	2 160
1927	1 371	165	611	2 147	795	2 279
1928	1 679	219	599	2 497	841	2 941
1929	1 992	255	663	2 910	902	3 717
1930	2 042	274	608	2 924	608	4 061
1931	2 024	262	463	2 749	739	4 121
1932	2 018	263	450	2 731	659	4 180
1933	2 200	251	509	2 960	598	4 505
1934	2 246	252	463	2 961	615	4 737
1935	2 345	264	496	3 105	564	4 415
1936	2 199	291	442	2 932	550	4 500
1937	2 497	383	465	3 345	606	4 824
1938	2 839	380	406	3 625	517	4 263*

* Le total de 1938 ne comprend que 90 tués environ en plus des accidents impliquant un véhicule à moteur, seuls décomptés de 1924 à 1937. C'est évidemment très insuffisant vis-à-vis des décomptes de tués parmi les cyclistes et usagers des voitures attelées décomptés dans la statistique judiciaire en 1938.

On ne peut guère tirer que des enseignements qualitatifs de cette comparaison sur la période de 1924 à 1937 (pour 1938 ; voir ci-dessus).

On voit que la différence entre la statistique judiciaire et la statistique du ministère de l'intérieur a fortement évolué de 1924 à 1937. La seconde, d'abord très inférieure de 1924 à 1927, a dépassé la première en 1928 puis a creusé l'écart.

On a vu que la statistique du ministère de l'intérieur porte sur un champ plus réduit

(accidents dus à la circulation automobile), mais avec un délai plus long (« morts à 60 jours » contre « morts sur le coup »). Ces deux différences jouent en sens contraire.

Le facteur dû à la différence de délai doit rester assez stable. Il est certainement important.

Sur la durée, l'autre facteur varie : les accidents de la traction attelée (et des tramways) perdent rapidement de leur importance. C'est le principal facteur explicatif de la différence en faveur de la statistique judiciaire durant les premières années.

On peut en conclure fermement que la « statistique judiciaire » des accidents de la route était (devenue ?) très incomplète et que son usage à des fins historiques, comme le proposait Jean-Claude Chesnais, est particulièrement trompeur pour cette période.

ACCIDENTS EN VILLE OU EN RASE CAMPAGNE ?

Les statistiques du ministère de l'intérieur – ou du ministère des travaux publics pour 1938 – n'indiquent pas de répartition entre les zones urbaines et non urbaines.

L'enquête de 1903 montrait que la répartition des accidents mortels de la circulation attelée était de 80 % en rase campagne, villages et petites villes, contre 20 % dans les « agglomérations urbaines de plus de 3 000 habitants »⁵⁴².

On dispose de données pour 1934, 1935 et 1936 sur la part des accidents mortels dus à la circulation automobile relevés dans la zone dévolue à la Gendarmerie⁵⁴³.

	Zone Gendarmerie	Total France	% Gendarmerie
1934	2 866	4 413	64,9%
1935	2 840	4 094	69,4%
1936	3 016	4 319	69,8%
Total	8 722	12 826	68,0%

La zone contrôlée par la Gendarmerie concerne la rase campagne, les villages et les petites villes. Elle est probablement proche de la définition des zones « hors agglomérations urbaines de plus de 3 000 habitants » de l'enquête de 1903.

Même sans tenir compte de cette différence et des modifications de la répartition des populations, on peut penser que la situation a un peu évolué dans les années 1930. Il y a peut-être un peu plus de tués en zone urbaine qu'avant.

Une dernière remarque : la statistique ci-dessus ne comprend pas les accidents à un véhicule seul (avec ou sans piéton) dus aux cycles et aux voitures attelés. Il paraît évident, même si nous n'en avons pas de preuve, que le pourcentage de la « zone Gendarmerie » serait nettement plus élevé si on les avait comptés. En effet, ces types d'accident se produisaient très préférentiellement en rase campagne.

⁵⁴² Voir *Chapitre 1, II-4*.

⁵⁴³ *Revue de la Gendarmerie*, 1937, pages 668-677.

LES ELEMENTS DE COMPARAISON INTERNATIONALE.

On trouve dans les revues automobiles quelques comparaisons internationales, notamment avec la Grande-Bretagne, pays proche de la France, avec un parc presque identique, où le nombre de tués recensés était beaucoup plus élevé, ce qui confortait la France dans la certitude d'être bien placée à cet égard, comme les comparaisons suivantes faite en 1932⁵⁴⁴

Nombre de tués en :	1926	1927	1928	1929	1930	1931
France	2 089	2 284	2 859	3 589	3 936	4 061
Grande-Bretagne	4 886	5 329	6 138	6 690	7 305	6 691

Les quelques éléments de comparaison dont disposait la France pour 1938 semblaient confirmer que celle-ci était toujours bien placée par rapport aux autres pays européens, mais que la circulation aux États-Unis était beaucoup plus sûre⁵⁴⁵. Notamment, le nombre de piétons tués en Grande-Bretagne était de l'ordre de 45 % du total, contre 30 % en France.

Tableau 25. L'insécurité en France, États-Unis, France, Grande-Bretagne Allemagne en 1938.

En 1938	Automobiles	Motos	Total	Tués	Tués/100 000 véhicules
États-Unis	30 000 000	?	30 000 000	32 600	109
France	2 270 000	500 000	2 770 000	4 263	154
Grande-Bretagne	2 542 000	550 000	3 092 000	6 500	210
Allemagne (1937)	1 707 000	1 300 000	2 107 000	7 635	254

En pratique, toute comparaison internationale était trompeuse dans l'entre-deux-guerres en l'absence de statistiques détaillées. On verra que la question reste toujours difficile à aborder aujourd'hui, bien qu'on possède le degré suffisant de détail, mais c'est pour d'autres raisons.

CONCLUSION : QUE FAIRE DES STATISTIQUES ?

En conclusion, l'entre-deux-guerres avait vu la mise en place des moyens d'un décompte scientifique des accidents, qui sera à la base des avancées de la seconde moitié du siècle. Le retard d'une dizaine d'années pris par l'Europe en général sur les États-Unis dans ce domaine était largement explicable par le décalage de la motorisation entre les deux zones.

La question qui allait se poser maintenant était celle de l'interprétation de ces données qui, nous le verrons, n'irait pas de soi. Comme toujours en statistique, la définition initiale des grilles de recueil de données conditionnera les interprétations (comme on l'a déjà vu pour les statistiques du N. S. C. aux États-Unis à la fin des années 1930).

⁵⁴⁴ *Omnia*, septembre 1932, éditorial à propos de l'instauration en 1930 du permis en Grande-Bretagne. Dans les années 1920, les commentaires sur ces comparaisons sont simplistes, voire affligeants ; ainsi *Omnia*, 1927, page 250, ou *La Vie automobile*, 25 août 1930, éditorial.

⁵⁴⁵ Daniel Boutet, *op. cit.*, pages 22 et 498-500. Le nombre des motocyclettes en Allemagne vient de *la Revue générale de routes*, novembre 1938, page 288, et est peut-être plus sujet à caution.

Chapitre 8

AUTOMOBILE ET SOCIETE DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

En 1914 la production des automobiles a déjà connu une révolution, mais cette industrie n'a pas encore engendré de révolution dans le mode de vie des hommes. Environ 1 800 000 véhicules à moteur sont alors en circulation dans le monde ; c'est encore trop peu pour que les conditions de la vie en société en soient fortement modifiées.

Mais, une dizaine d'années plus tard, c'est plus de trois fois ce nombre qui sont mis sur le marché au cours d'une seule année. Une révolution dans les modes de vie pointe alors à l'horizon.

J. P. Bardou, J. J. Chanaron, P. Fridenson, J. Laux ⁵⁴⁶

UN DEVELOPPEMENT MASSIF ET GENERAL DE LA MOBILITE.

On ne peut pas négliger le bilan de la bicyclette et de l'automobile en 1914.

À elles deux – un tiers pour l'automobile et deux tiers pour la bicyclette –, elles assuraient presque autant de trafic que la voiture particulière attelée en supportait en 1894. Comme cette dernière avait presque réussi à maintenir son trafic malgré cette concurrence, le total du kilométrage des déplacements par la route avait pratiquement doublé.

Dans le même temps, le rail avait, lui aussi, presque doublé son trafic de voyageurs⁵⁴⁷.

On imagine que cette augmentation de la consommation de déplacements autres qu'à pied était déjà une petite révolution. Certes, elle n'affecta pas la totalité de la population, mais nous avons vu la bicyclette pénétrer jusqu'au village et les héros nostalgiques de Jean Aycard méditer sur la liberté nouvelle des « *femmes qui ont des roues* ».

⁵⁴⁶ Bardou, Chanaron, Fridenson, Laux, *La Révolution automobile*, 1977, page 110. Par comparaison, la France produit, en 1924, 145 000 véhicules, contre un parc existant de 140 000 véhicules en 1914.

⁵⁴⁷ Le tableau ci-dessous rappelle l'évolution des trafics routiers de voyageurs (milliards voyageur.km/an).

	Transport en commun	Voiture attelée	Auto moto	Bicyclette	Total route	Rail	Total
1894	0,98	7,19	0,00	0,23	8,40	10,30	18,70
1913	0,99	7,60	2,61	4,26	15,46	19,30	34,76
1921	1,06	6,18	3,96	5,78	16,98	25,70	42,68
1928	2,01	2,07	14,69	6,22	24,98	27,00	51,98
1938	8,00	0,50	43,26	10,30	62,06	22,10	84,16

Durant l'entre-deux-guerres, c'est un autre affaire.

De 140 000 automobiles et 36 000 motocycles en 1914, le parc est passé, en 1930, à 1 130 000 voitures particulières, 412 000 véhicules utilitaires et 450 000 motocyclettes⁵⁴⁸.

Pour une population qui n'a guère augmenté entre 1913 et 1939, le total des kilomètres parcourus, que ce soit sur la route ou sur les rails, a encore été multiplié par trois.

Le rail, après un glorieux maximum vers 1927, est retombé presque à son niveau de 1914.

Sur la route, le trafic « individuel » quadruple de 1920 à 1938. Cette fois, c'est l'automobile qui se taille la part du lion dans l'augmentation ; mais la bicyclette, en doublant son trafic de 1913, n'est pas en reste (en 1938, elle assure près de une fois et demie autant de trafic que le cheval en assurait en 1894).

Quant aux agriculteurs, commerçants, artisans, industriels et transporteurs, ils s'équipèrent avec frénésie dans les années 1920, passant d'environ 10 000 véhicules utilitaires en 1914 à plus de 400 000 en 1930. Dans les années 1930, le parc utilitaire augmenta plus lentement, jusqu'à 500 000 véhicules en 1939.

Même si l'usager particulier se moquait bien des succès de l'automobile utilitaire, les utilisateurs de celle-ci n'en constituaient pas moins de fervents partisans de la route.

La question de l'acceptation sociale des moyens de transport mécaniques avant 1914, qui pouvait effectivement se poser si l'on s'en tenait à des récits de violences et aux émois journalistiques devant de nouveaux types d'accidents plus excitants que le sempiternel charretier passé sous sa voiture, devient passablement obsolète devant la croissance de la « consommation automobile » dans l'entre-deux-guerres.

On peut dire que les Français « *avaient voté avec leurs roues* » en faveur du renouveau de la route, pour détourner un célèbre cliché.

Les questions sociales posées par le développement du trafic mécanique vont donc se réduire à quelques points, loin du foisonnement antérieur :

- la croissance du nombre des accidents est clairement liée à l'augmentation du trafic dans l'esprit du public, et sa maîtrise fait l'objet d'une certaine perplexité ;
- l'exercice de la répression des infractions routières devient un « problème de masse » que les autorités sont incapables de traiter ;
- la lutte contre les nuisances de bruit, fumées ou poussière devient une question de budget routier et de respect des réglementations techniques ;
- l'augmentation vertigineuse des impôts supportés par les automobilistes donne à ceux-ci une nouvelle légitimité pour réclamer la prise en compte de leurs besoins ;
- la satisfaction de leurs attentes étant toujours déçue – ou, du moins, toujours reportée à plus tard –, un climat d'aigreur et de récrimination permanente s'installe ;
- c'est dans ce contexte que les divers acteurs de la coordination des transports - industriels automobiles et responsables des chemins de fer – vont en quelque sorte « prendre en otages les usagers particuliers », changement dont l'importance sera déterminante après-guerre.

⁵⁴⁸ En 1939, le parc compte 1 900 000 voitures particulières, 500 000 véhicules utilitaires et 500 000 motocyclettes.

I Acceptation générale et problèmes nouveaux ou persistants.

L'automobile tend à devenir aussi nécessaire que le blé et le pain qu'elle transporte.

L'argus de l'automobile, 1927 ⁵⁴⁹

I-1 LES CORPS SOCIAUX.

L'acceptation générale de l'automobile s'accompagne de pesanteurs économiques et sociales. Des structures traditionnelles comme celle du statut de la femme, des groupes économiques anciens (le rail, le cheval), des organisations administratives antiques (l'émiettement des réseaux routiers), des traditions fiscales (les impôts directs) ont limité son expansion de façon détournée, à bas bruit, sans que le débat soit jamais porté au grand jour.

UNE DIFFUSION DES PERMIS TRES SUPERIEURE AU NOMBRE DE VEHICULES.

Le nombre de permis est beaucoup plus élevé que celui des véhicules durant l'entre-deux-guerres. Ce point, jamais mis en lumière, nous paraît de la plus grande importance.

Sans en faire la preuve sur toute la période tandis que le parc décuple, on peut en être assuré grâce à la tenue du fichier des permis par l'U. N. A. T. En 1939, il y a environ 5 millions de permis pour 2,2 millions d'automobiles et 500 000 motocyclettes⁵⁵⁰. Il y a donc environ deux permis pour un véhicule. Nous n'avons pas trouvé d'analyse de ce phénomène. Le nombre de permis des femmes reste encore très faible. Une hypothèse serait que les véhicules « professionnels » et les petits utilitaires (plus de 400 000) sont utilisés par plusieurs titulaires masculins, notamment dans les exploitations familiales agricoles, artisanales et commerciales.

L'ampleur du soutien à l'*automobilisme* est donc à juger, non pas à l'aune du nombre des véhicules, mais à celle du nombre des titulaires du permis. Elle concerne plus du tiers de la

⁵⁴⁹ *Éditorial* du n°1 de *L'argus de l'automobile et des locomotions*, 15 septembre 1927. *L'argus*, fondé en 1907 avait disparu et reparait en 1927. L'éditorial, non signé, est probablement du président-fondateur de *L'argus* Paul Rousseau, vétéran de la presse cycliste et cofondateur du *Vélo* avec Giffard.

⁵⁵⁰ Le fichier des permis peut comporter des fiches obsolètes. On peut le corroborer par le flux des permis délivrés. L'U. N. A. T. fait des états annuels de son activité. Le nombre des examens passés pour le permis fut de 145 953 en 1922, 175 820 en 1923, 205 878 en 1924, 264 471 en 1925, 317 482 en 1926, 325 900 en 1927, 430 881 en 1928, 559 651 en 1930, 578 968 en 1939, avec un creux au-dessus de 450 000 lors de la crise. Le taux de réussite à l'époque est supérieur à 65 %. Il faut probablement y ajouter la délivrance de permis par l'Armée, 20 000 à 30 000 par an. Les quelques données publiées dans les revues sont donc un peu floues. Voir *Omnia*, 1930, n°123, page 128 et une étude récapitulative in *Revue du T. C. F.*, juin 1953, pages 297. e. s.

L'argus de l'automobile (Numéro spécial de statistiques annuel) donne les nombres suivants de permis (avec les permis militaires ?) délivrés de 1933 à 1938 : 289 819, 283 811, 253 611, 257 810, 291 338 et 293 970.

population active masculine en 1939.

DES VIOLENCES PERSISTANTES.

Nous avons eu l'occasion de montrer la permanence des violences et attentats contre les cyclistes, les automobilistes et les trains de la fin du XIX^{ème} siècle à nos jours. L'entre-deux-guerres ne fait pas exception, évidemment, à ce type de comportement, même si les revues automobiles cessent de s'y intéresser⁵⁵¹.

On note même, en juin 1931, le dépôt en rafale de trois *propositions de loi* visant à « réprimer les attentats contre la circulation »⁵⁵². Il s'agit en fait de distinguer le « dépôt d'objets [sur la voie publique] effectué par négligence, incurie, irréflexion, et l'obstacle volontairement créé sur une grande route dans l'intention d'occasionner un accident.⁵⁵³ »

Le premier est déjà puni par l'article 471 du *Code pénal* d'une amende de 1 à 5 francs au tribunal de simple police « *quelle que soit l'intention de son auteur* ». Les homicides ou blessures éventuellement causés sont réputés involontaires.

Les trois propositions visent à soumettre les actes de malveillance à l'article 437 du *Code pénal* qui réprime les attentats contre les ponts, digues, chaussées, etc. Lorsque l'acte n'a pas eu de conséquences, elles prévoient (selon la proposition) des peines d'emprisonnement pouvant aller de deux à cinq ans avec des amendes allant de 100 à 5 000 francs.

Par ailleurs, l'application de l'article 437 prévoit déjà que :

« *S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second cas puni de la peine de travaux forcés à temps.*⁵⁵⁴ »

Cette unanimité semble témoigner d'une exaspération de l'opinion contre ce type d'actes⁵⁵⁵ qui seront enfin réprimés par une *Loi réprimant les attentats dirigés contre la circulation routière* du 12 janvier 1943, reprise dans l'*Ordonnance portant Code de la route* de 1958.

LES FEMMES ET L'AUTOMOBILE.

À lire les revues automobiles, la femme est bien présente. Mais, si les tenues à la Mode se normalisent, ce sont encore surtout celles des passagères et non des conductrices.

⁵⁵¹ Le dépouillement de la *Revue du T. C. F.*, de *La Vie automobile* et d'*Omnia* ne fait plus apparaître que quelques agressions de conducteurs de véhicules hippomobiles contre des automobilistes. Ou des bandits à vélo tirant au revolver sur une automobile (*La Vie automobile*, 10-01-1927, page 2).

⁵⁵² *Proposition de loi* de M. René Coty, 5 juin 1931, annexe n°5 109, page 937 ; *Propositions de loi* de M. Cautru, 9 juin 1931, annexe n°5 139, page 967 ; *Propositions de loi* de M. de Gramont-Lesparre, 10 juin 1931, annexe n°5 154, pages 978-979. Ces trois députés sont relativement proches politiquement (Union républicaine). Renvoyées en commission de législation civile et criminelle, ces propositions n'eurent pas de suite immédiate.

⁵⁵³ Cette citation et la suivante sont tirées de la *Proposition Cautru*.

⁵⁵⁴ Les trois propositions de loi soulignent toutes ce paragraphe existant de l'article 437.

⁵⁵⁵ Pour l'anecdote, voici les faits relatés dans les *exposés des motifs* de ces propositions : « *dépôt de blocs de pierre dans l'espoir de provoquer un accident d'automobile* » ; « *câbles tendus à une certaine hauteur du sol, poteaux de bois ou bûches savamment disposés pour rendre le capotage inévitable* » ; « [les] tentatives récentes [de] trois malfaiteurs qui avaient, pendant la nuit, transportés sur la route des blocs de pierre et des poteaux de bois aux environs de Cherbourg [et d'] un ouvrier agricole qui sema, pendant la nuit, de lourdes bûches dans la voie publique aux environs de Rouen ».

Le scooter, importé d'Amérique en 1917, qui « *a su gagner tout de suite les femmes à sa cause* », se présente alors comme une motocyclette au féminin⁵⁵⁶. Il est pourtant promis à un bel avenir unisexe...

Un Automobile-Club féminin se crée à Paris en 1920. Son Comité est encore bien aristocratique : présidente : la duchesse d'Uzès ; vice-présidentes : la baronne Henri de Rothschild et la duchesse de Gramont ; parmi ses membres : la marquise de Noailles, deux comtesses, une baronne, Mmes Citroën, Delage, Eugène Schneider, Paul-Louis Weiller, etc.⁵⁵⁷

Le Touring-Club, en 1928, fait part du décès de la duchesse d'Uzès, leur active sociétaire, « *l'une des premières femmes possédant le permis de conduire une automobile* » et la présidente de l'Automobile-Club féminin⁵⁵⁸.

En 1928, Baudry de Saunier salue « *la femme française saine, active, aux yeux intelligents, travailleuse pour dire le mot* » qui conduit, se dépanne seule à l'occasion, « *connaît le fin du fin de la construction des automobiles mieux que Louis Renault* », « *veille avec soin à l'entretien de sa voiture* », et « *participe beaucoup moins souvent que l'homme – toutes proportions dans les nombres étant observées, bien entendu, – aux accidents.* »⁵⁵⁹

Les femmes participent toujours à des courses automobiles. Des rallyes féminins sont organisés. On voit apparaître les « *Concours d'élégance automobile* » mettant en scène la femme, son auto et son chien⁵⁶⁰.

En fait, le permis féminin reste rare.

Une étude sur l'Ille-et-Vilaine fait apparaître une proportion de 5 % de femmes sur les permis passés en 1925 et 7,5 % en 1927-1928⁵⁶¹. La proportion réelle doit être moindre du fait des permis militaires transformés non comptés dans ce total.

À Paris, en 1926, il y a 15 000 femmes qui conduisent et 4 514 ont passé le permis en 1925 pour environ 50 000 permis passés par des hommes, soit une proportion de l'ordre de 10 %⁵⁶².

En France, en 1929, 309 664 hommes sont reçus par l'U. N. A. T. (sans compter les permis militaires) contre 26 488 femmes, soit 7,9 % du total pour celles-ci⁵⁶³.

On peut donc estimer (sous réserve, faute de données complètes) que la proportion des femmes ayant le permis est inférieure à 10 % du total des titulaires en 1939.

Aux États-Unis, vers 1917, quand le taux de motorisation était identique à celui de la France en 1939 (1 véhicule pour 17 habitants), la proportion des conductrices était analogue⁵⁶⁴.

La « *chronologie de la motorisation* » paraît donc déterminante pour l'étude des pratiques féminines de l'automobile, bien avant la géographie des facteurs culturels (ou leur historicité).

⁵⁵⁶ *Omnia*, 1920, page 8 e. s. L'article, illustré d'une photo de « *Mlle Gaby Morlaix, du théâtre "Fémina", sur son scooter* » est très clair sur la destination féminine des scooters à l'époque.

⁵⁵⁷ *Omnia*, 1920, page 8.

⁵⁵⁸ *Revue du Touring-Club*, 1933, page 76. Le même numéro annonce la mort de Mme Ballif.

⁵⁵⁹ *Omnia*, juillet 1928, éditorial, *La femme serait-elle meilleur conducteur que l'homme ?*

⁵⁶⁰ Voir un bel article de Henri Petit, *La Femme et l'Auto*, in *La Vie automobile*, 25-9-1929, pages 343-347.

⁵⁶¹ Martine Cocard, *Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile*, Cahiers François Viète, n°5, Université de Nantes, 2003, pages 73-83. Citation page 82. Cet article donne de nombreux détails sur les personnes concernées. Voir le mémoire de maîtrise de Stéphanie Roptin, *op. cit.*, dont il est issu.

⁵⁶² *Omnia*, n°70, 1926, page 710. Ce pourcentage s'entend sans compter les permis militaires.

⁵⁶³ *Omnia*, 1930, n°123, page 128.

⁵⁶⁴ Voir Clay MacShane, *Down the asphalt path*, *op. cit.*, chapitre 8, *Gender wars*, pages 149-171. Voir aussi Sean O'Connell, *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, *op. cit.*

Les analyses historiques anglo-saxonnes et françaises sur le sujet s'en tiennent au calendrier, et aucune n'a intégré cette donnée comparatiste. L'effet structurel de « disponibilité du véhicule » prime probablement largement sur tous les autres facteurs.

À notre sens, la question de l'accès de la femme à l'automobile reste donc largement ouverte, et les analyses culturalistes de cette faible implication féminine – *a priori* séduisantes – méritent d'être reprises à la base⁵⁶⁵.

L'ÉGLISE ET L'AUTOMOBILE.

L'Église trouve toujours de nouvelles utilisations pour l'automobile⁵⁶⁶.

Celle-ci reste peu accessible au bas clergé et ce signe d'aisance est encore mal vu pour les prêtres. La motocyclette fut souvent le premier stade de motorisation pour les prêtres de l'entre-deux-guerres, malgré les contraintes physiques qu'elle imposait. Il faudra attendre l'arrivée de la 2 CV Citroën après guerre pour que le clergé se motorise vraiment.

Michel Lagrée signale que l'automobile :

« finit par imprimer sa marque propre, de façon souvent insoupçonnée, sur les pratiques religieuses, en particulier sur la messe dominicale et les pèlerinages. »

L'utilisation de la voiture particulière et de l'autocar, mais aussi celle des camions équipés de banquettes latérales comme les anciens chars à bancs, permet aux fidèles de se concentrer sur des pèlerinages régionaux ou nationaux, causant la désaffection de la plupart des nombreux lieux de pèlerinage locaux. Michel Lagrée signale aussi l'utilisation « *de camions et d'automobiles, en 1925, pour acheminer les dizaines de milliers de manifestants catholiques réunis contre la politique laïque du gouvernement du Cartel des Gauches.* »

L'État, toujours soucieux de ses deniers, assimilera dès 1925 les voitures de louage utilisées « *pour les excursions, pèlerinages, promenades* » à des services publics de transport en commun de voyageurs, preuve de la nouvelle extension des dits pèlerinages.

De même, l'automobile permet de choisir le lieu de sa messe et offrira plus tard une réponse à la concentration des paroisses lorsque l'exode rural et la diminution du nombre de prêtres obligeront à ne célébrer le service dominical que dans un nombre restreint d'églises.

L'automobile a désormais sa fête propre, sous l'invocation de Saint Christophe, avec des rassemblements et des bénédictions d'automobiles, apparus avant 1914 ⁵⁶⁷.

La Haute Église est de plus en plus automobiliste, comme l'illustre le don au Pape Pie XI d'une luxueuse Isotta-Fraschini par les Automobile-Clubs italiens après les accords du Latran, comme le rapporte *La Vie automobile* du 10 juillet 1929.

L'ARMÉE ET LE DEVELOPPEMENT DU PARC AUTOMOBILE.

L'Armée se trouva mal à l'aise pour l'usage des moyens automobiles en 1939-1940.

⁵⁶⁵ L'analyse proposée par Martine Cocaud, *op. cit.*, nous avait ainsi séduit avant que la donnée comparatiste du lien étroit entre la diffusion générale de la motorisation et la conduite féminine ne nous amène à ces réflexions.

⁵⁶⁶ Voir les textes de Lagrée cités au *chapitre 4, II-3*.

⁵⁶⁷ Michel Lagrée situe en 1912 la naissance de la bénédiction de Saint-Christophe-le-Jajollet (Orne) dont nous donnons une image de 1930 en *Annexe B, Illustration 206*.

Il n'en reste pas moins qu'elle avait pris des mesures pour les utiliser : organisation de concours fréquents pour des matériels militaires⁵⁶⁸, recensement des véhicules civils, etc.

Les revues automobiles lancent très tôt des cris d'alarme au sujet du manque de politique de motorisation de l'armée. Un article typique, de 1927, reproduit, sous le titre *La motorisation de l'Armée*, l'allocution de Jean Pétavy, directeur de Dunlop, lors d'« un repas amical [avec] quelques représentants de la presse technique », où il fait le point sur des expériences effectuées au camp de Satory sur l'emploi des motocyclistes au lieu et place des estafettes à cheval ou à bicyclette. Et Pétavy de dénoncer « les 356 millions que coûtent, au budget de 1927, les 156 000 chevaux de l'armée, qui mangent tous les jours », et de présenter d'autres utilisations de la motocyclette : pour les observateurs d'artillerie, comme « porte-mitrailleuse », etc.⁵⁶⁹

Pourtant, nombre de militaires prônent la motorisation, comme le général Hubert Camon, qui assistait à la manifestation signalée au paragraphe précédent⁵⁷⁰.

La presse automobile s'intéresse peu aux autoroutes, au début. Dans l'immédiat avant-guerre, elle commence à soupçonner, mais un peu tard, leur utilité stratégique⁵⁷¹ :

« Alors que les divisions allemandes se déplacent sur leurs autostrades à 60 kilomètres à l'heure, les nôtres avanceraient péniblement à 30 km, sous condition qu'il ne se produise aucun embouteillage dans une voie resserrée ou un effondrement de pont. »

Il faut dire que, lorsque le député André Beauguitte⁵⁷² soulève la question de l'utilité militaire des autoroutes lors d'un débat à la Chambre, le 28 janvier 1937⁵⁷³, il s'entend répondre par le ministre de la défense nationale – Daladier, évidemment ! :

« Nous avons décidé la création, non d'un réseau d'autostrades qui n'est pas utile en France, mais de voies de rocades parallèles à la frontière et d'itinéraires à grand débit allant de l'intérieur vers les zones françaises.⁵⁷⁴ »

Enfin, le développement foudroyant de l'industrie automobile allemande après 1933 est suivi de près par les journalistes automobiles, qui attirent l'attention sur la stagnation du parc français de camions lourds due aux méfaits de la coordination des transports et de la fiscalité, et sur l'explosion du parc motocycliste allemand (triple de celui de la France lors de l'entrée en guerre, en plus d'être presque neuf). Ainsi, en fin 1938⁵⁷⁵ :

« Il est inutile de souligner combien déplorable sont les résultats de l'absence en France de toute politique de l'automobile, ou plutôt du développement dans notre pays d'une politique contre l'automobile (abus fiscaux, entraves aux transports routiers, etc.)

⁵⁶⁸ *Omnia*, janvier 1923, page 672, parle des « concours annuels de poids lourds » et d'un nouveau concours de tracteurs agricoles « pour la traction des matériels d'artillerie hippomobile » organisé au Chemin des dames.

⁵⁶⁹ *La Vie automobile*, 12-10-1927, pages 660 e. s.

⁵⁷⁰ Hubert Camon, *La Motorisation de l'Armée et la Manœuvre stratégique*, Berger-Levrault, 132 pages, 1926.

⁵⁷¹ *La Vie automobile*, 10-5-1939, pages 175-176, article de Pierre Maillard. Son tableau de l'inadéquation du réseau français à la guerre est assez clairvoyant, mais si tardif qu'on ne peut guère le qualifier de prémonitoire.

⁵⁷² André Beauguitte est député de la Meuse et récent sous-secrétaire d'État à l'intérieur. Il sera nommé, en 1938, vice-président de l'Union routière de France.

⁵⁷³ *Débats de la Chambre*, séance du 28 janvier 1937. Divers intervenants soutiennent le discours anti-autoroutes de Daladier. Voir le commentaire de la *Revue générale des routes*, février 1937, pages 30-33, dont l'auteur Jacques Thomas donne son « modeste point de vue » favorable aux autoroutes pour des raisons militaires.

⁵⁷⁴ Nous avons médité en vain sur l'expression « aller de l'intérieur vers les zones françaises » (Bordeaux ?).

⁵⁷⁵ *Revue générale des routes*, novembre 1938, page 288, article sur le 32^{ème} Salon de l'Automobile. Il signale que l'Allemagne compte 1 300 000 motocyclettes contre 450 000 en France. Un autre article relève l'interdiction des camions lourds qui privera l'armée de véhicules porte-chars.

surtout si l'on considère que les camions et les motocyclettes sont des éléments essentiels de la motorisation de l'armée et qu'il serait désirable de disposer du plus grand nombre possible non seulement de ces véhicules, mais aussi de conducteurs et de motocyclistes entraînés. »

Pourquoi ne verrait-on pas un des éléments de la défaite française dans la soumission du haut état-major à la priorité accordée aux chemins de fer, dans les budgets pour « *la remonte* » destinés à plaire aux éleveurs de « *chevaux de guerre* »⁵⁷⁶, et dans l'écrasement fiscal du marché de l'automobile et de la motocyclette ?

LES DISPARITES REGIONALES.

Sans nous y attarder, rappelons que les disparités régionales massives des débuts de l'automobile ne s'atténuent que très lentement (voir l'*Annexe A 12*).

Si l'on compare les « *déciles géographiques de population* » extrêmes (Corse exclue), le ratio entre les taux de motorisation était de 10,7 en 1905, 8,1 en 1908.

Après la guerre, le ratio est encore de 3,7 en 1926 et de 2,5 en 1938. Le groupe du décile des départements attardés, majoritairement situés en Bretagne et sud du Massif Central, varie peu au cours du temps⁵⁷⁷.

1908	Ariège	Aveyron	Cantal	Corrèze	Côtes-Nord	Finistère	Hte-Savoie	Lot	Lozère	Morbihan
1926	Ardèche	Ariège	Aveyron	Corrèze	Côtes-Nord	Finistère	Hte-Loire	Lozère	Morbihan	Moselle
1938	Ardèche	Ariège	Aveyron	Côtes-Nord	Finistère	Hte-Loire	Lozère	Moselle	Morbihan	Vendée

Notons que la Seine et la Seine-et-Marne (13 % de la population) ont des ratios identiques en 1936, de 11,7 habitants par voiture contre 34,8 pour la moyenne des départements du décile inférieur et 18,5 en moyenne sur la France sans la Corse.

On est donc encore loin d'un accès à l'automobile bien réparti sur le territoire.

LA QUESTION DE LA VOITURE POPULAIRE.

La diffusion de l'automobile en Europe reste très inférieure à celle des États-Unis. La France dispose, en 1939, d'une automobile (particulière ou utilitaire) pour 17 habitants⁵⁷⁸, alors que les États-Unis en sont à une pour 4,2 habitants (une pour 10 au Canada).

L'Angleterre est à peine moins bien lotie que la France (1 voiture pour 18 habitants) et l'Allemagne et l'Italie sont loin derrière (1 voiture pour 38 et 100 habitants respectivement)⁵⁷⁹. La Volkswagen n'avait alors guère de réalité que dans la propagande allemande.

Ainsi donc, l'automobile reste cantonnée en 1939 aux 16 % des ménages les plus aisés. De très larges groupes sociaux n'y ont pas encore accès.

La question du retard pris par la voiture populaire en France et en Angleterre par rapport à

⁵⁷⁶ Vers 1933, la *Société hippique française* est devenue la « *Société hippique française et d'encouragement à l'élevage du cheval de guerre* », comme on le constate sur la liste des membres de la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale.

⁵⁷⁷ Les 10 « *déciles* » regroupent des départements comptant 10 % de la population dans l'ordre des ratios croissants. Le décile supérieur correspond toujours au département de la Seine (10 à 11 % de la population totale). Voir le détail des valeurs et les cartes représentatives en *Annexe A, 12 et 15*.

⁵⁷⁸ Ce qui était l'équivalent du taux de motorisation américain vers 1917.

⁵⁷⁹ Chiffres donnés par Daniel Boutet, *L'état actuel de la technique routière*, op. cit., 1947, page 22.

sa diffusion aux Etats-Unis (et au Canada) a été déjà étudiée de façon factuelle, mais ne semble pas complètement élucidée⁵⁸⁰. Rappelons que l'Allemagne ruinée et l'Italie, trop pauvre, étaient très loin derrière le peloton de tête européen des français et des anglais.

Elle est évidemment liée à la question de la production en série « à l'américaine », déjà posée par Hennequin en 1905, puis mise en œuvre par Ford avant guerre.

En fait, la France fut la première à suivre l'Amérique, comme l'a montré Patrick Fridenson⁵⁸¹ :

« *The French auto industry could be called, from World War I onward, the elder daughter of Ford.* »

La voiture économique est encore celle à 1 ou 2 places au début des années 1920 (le tiers du parc en 1923) ; le cycle-car apparaît en 1920, atteint 30 000 exemplaires en 1925, puis échoue. Diverses initiatives, comme la « *Simcacinq* » en 1936 et le concours pour une voiture populaire de la Société des ingénieurs de l'automobile, mèneront à la 2 CV Citroën et à la 4 CV Renault qui ne connaîtront la fabrication en série qu'après la guerre⁵⁸².

I-2 LES NUISANCES.

POUSSIÈRE, FUMÉES ET BRUIT.

Les fumées et odeurs sont sorties de la liste des phobies policières.

En 1923, il est ainsi dressé à Paris 935 contraventions à ce titre sur les 10 premiers mois, contre 3 444 pour l'année 1909 ; ceci pour un nombre d'automobile décuplé⁵⁸³. La situation technique ne s'était certainement pas améliorée à ce point. Toujours est-il qu'il n'est bientôt plus question de contraventions pour fumées et odeurs dans les revues automobiles.

La diffusion des véhicules à moteur Diesel, désignés comme des « *pétroleurs* » par les automobilistes du début des années 1930, ranime quelque peu les protestations⁵⁸⁴.

Mais, dans le contexte extrêmement peu répressif des années 1930, les excès de fumée de ces véhicules ne sont pratiquement plus sanctionnés. Ainsi, en janvier et février 1932⁵⁸⁵, la police parisienne constate 24 contraventions pour fumées, comprenant les Diesel, soit moins de 300 par an...

Quelques communes prennent des arrêtés interdisant les Diesels et une *Circulaire* du ministre des travaux publics rappelle que ces arrêtés sont illégaux et incite mollement les

⁵⁸⁰ La question de coût des véhicules n'est qu'un des éléments. La comparaison devrait englober les différences de richesse globale entre ces pays et les répartitions de richesse locales (dont on a vu l'importance avec la persistance d'un effet « *ligne Saint-Malo-Genève* » jusque dans les années 1930 en France).

La question des différences d'imposition nous paraît tout aussi capitale.

⁵⁸¹ P. Fridenson, *Ford as a model for French car makers, 1911-1939*, in Hubert Bonin, Yannick Lung, Steve Tolliday (eds.), *Ford, 1903-2003 : The European History*, Paris, P.L.A.G.E., 2003, p. 125-152.

⁵⁸² P. Fridenson, *Opinion publique et nouveaux produits industriels : les pressions en faveur des voitures populaires dans les années 1930*, in Audoin-Rozeau (éd.) et al., *La politique et la guerre. Pour comprendre le XXe siècle européen*, Paris, Noésis, 2002, pages 342-353.

⁵⁸³ *Omnia*, 1924, page 640.

⁵⁸⁴ Par exemple *La Vie automobile*, 10-10-1932, page 527. Il y a 4 000 camions diesel en 1931 et 35 000 en 1938, selon le *Numéro spécial de statistiques pour 1938 de L'argus de l'automobile*.

⁵⁸⁵ *Omnia*, 1932, n°146, page 56. Jugement du 1^{er} juillet 1931 du tribunal de Valence.

préfets à réprimer les émissions de fumées⁵⁸⁶.

La poussière sort aussi des préoccupations de l'opinion même si elle persiste sur les routes.

Les rues des villes sont de plus en plus goudronnées ; rappelons que Paris était presque entièrement traité dès 1914. La poussière urbaine ne sera donc bientôt plus qu'un souvenir.

On a vu que les routes mettront beaucoup plus de temps à être goudronnées, mais seuls les automobilistes s'en plaignent encore (voir une publicité pour un « gargarisme » anti-poussière en 1929 in *Annexe B, Illustration 180*).

Les récriminations des ruraux sur les dégâts causés par la poussière à leurs récoltes ont totalement disparu : il est fort probable qu'ils n'avaient fait que se mettre à l'unisson des habitants des villes dans les années 1900 en se plaignant de dégâts fantasmés.

Seul le bruit reste un sujet majeur.

On a vu au *chapitre 7, III-2* ci-dessus les mesures prises par l'Administration pour mieux contrôler les bruits des véhicules.

Le Touring-Club de France se lance, en 1929, dans une « *Guerre au bruit* » tous azimuts, contre celui des automobiles, des motocyclettes et des chemins de fer, contre le bruit intérieur des hôtels mal construits, et même les bruits domestiques des logements particuliers, etc.⁵⁸⁷

Ce type de croisade ne datait pas de la veille ; la *Revue du T. C. F.* le rappelle en reproduisant un article de Marcel Prévost saluant – sous le même titre de *La guerre au bruit* –, dans *Le Figaro* du 1^{er} janvier 1907, la « *charmante mistress Isaac Rice, pieuse fée du silence* » qui avait lancé la *Société pour la suppression des bruits inutiles* à New-York⁵⁸⁸.

Le Touring-Club annonce bientôt triomphalement qu'un *Décret* et un *Arrêté* du ministre des travaux publics du 2 mai 1930 ont réduit l'emploi du sifflet des locomotives et l'envoi par le ministre de la santé publique, le 12 avril 1930, d'un nouvel *Arrêté municipal type sur le bruit* à destination des stations hydrominérales et climatiques. Le préfet de police Chiappe crée une « *sous-commission de lutte contre le bruit* » comprenant des représentants de toutes les grandes associations⁵⁸⁹.

Cette agitation ne dut pas être bien efficace, car le Touring-Club continua de publier des articles sur le sujet. Et le bruit fera toujours rage après guerre.

PUBLICITE, PAYSAGES, ARBRES DE BORDS DE ROUTE.

La transformation des villes par l'automobile n'est encore que potentielle. Certes, les projets des années 1920, dont l'emblématique « *Plan Voisin* » pour le centre de Paris – du nom du constructeur d'avions et d'automobiles Gabriel Voisin – conçu par Le Corbusier en 1925, intéressent les historiens de l'urbanisme. Mais, les centres-villes bougent encore peu.

Même si les banlieues commencent à s'étendre, les réalisations novatrices qui s'y font, comme la non moins emblématique « *Cité-jardins* » de Suresnes due à son sénateur-maire Henri Sellier, ne sont pas encore spécifiquement marquées par l'automobile.

La publicité de bords de route fait l'objet de nombreuses réglementations dissuasives (voir

⁵⁸⁶ *Circulaire* du 8 janvier 1935, citée in *Revue du T. C. F.*, 1935, page 91.

⁵⁸⁷ *Revue du T. C. F.*, juillet 1929, copieux *Éditorial* de Léon Auscher. Voir des lettres de lecteurs, page 178.

⁵⁸⁸ *Ibidem*, 1929, pages 239-240. Cet article de L. Auscher cite d'autres textes de 1907.

⁵⁸⁹ *Ibidem*, novembre 1930, page 328.

le chapitre 7, III-5 ci-dessus). La répétition de ces textes depuis 1914 traduit leur inefficacité.

Le Touring-Club, qui avait été à l'origine des premières mesures de 1914, repart en campagne en 1922 contre le « panneau réclame »⁵⁹⁰, qu'il appelle « la lèpre de la route ». On le voit s'insurger en 1929 contre le Conseil de Paris qui « a vendu les candélabres, tous les réverbères sans exception » et contre les syndicats d'initiative⁵⁹¹. Il conseille à ses sociétaires de boycotter les commerçants « en raison de [leur] infâme publicité routière »⁵⁹². Ces campagnes mobiliseront d'autres journaux et seront à l'origine de compléments à la Loi du 2 mai 1930, pour la protection des paysages, des sites et des monuments naturels⁵⁹³.

Le danger des plantations de bord de route est régulièrement dénoncé.

L'Administration applique des règlements du XVIII^{ème} siècle, plus ou moins tombés en désuétude, sur l'élagage et la suppression des arbres gênant la visibilité aux carrefours et en courbes⁵⁹⁴. À la suite de l'extension du réseau national en 1930, nombreux sont ceux à préconiser l'abattage d'une rangée d'arbres pour réaliser des élargissements d'anciennes routes départementales étroites⁵⁹⁵ (voir l'Annexe B, Illustration 178).

La mort de la reine Astrid de Belgique, tuée en 1935 lors d'une collision contre un arbre lors d'une sortie de route⁵⁹⁶ – après bien d'autres accidentés –, frappa beaucoup l'opinion française. On voit alors des groupes ou des particuliers mener campagne pour la « suppression de certains arbres qui constituent un danger permanent »⁵⁹⁷.

Mais, comme avant 1914, le Touring-Club s'était fait l'avocat des arbres de bord de route dès 1921⁵⁹⁸ et continuera sans trêve, malgré quelques oppositions internes⁵⁹⁹, à dénoncer « *Le grand péril des arbres de nos routes françaises* » ; voir l'Annexe B, Illustration 182.

L'ampleur des abattages semble toutefois être restée très limitée à cette époque. On reviendra sur ce sujet dans notre *Troisième Partie*.

⁵⁹⁰ *Ibidem*, 1922, page 224.

⁵⁹¹ *Ibidem*, 1929, page 240.

⁵⁹² *Ibidem*, 1930, pages 323-326. Voir des photos de publicités de cet article en Annexe B, Illustration 181.

⁵⁹³ *Ibidem*, 1931, page 136. Cet article annonce aussi diverses autres « victoires » contre la publicité.

⁵⁹⁴ *Omnia*, septembre 1928, éditorial. *La Vie automobile*, 25-3-1932, page 116.

⁵⁹⁵ *Omnia*, janvier 1932, page 495.

⁵⁹⁶ Son mari Léopold III, qui conduisait, sort indemne de l'accident, ce qui met l'accent sur la dangerosité des chocs contre un arbre.

⁵⁹⁷ Voir la campagne du Dr Coste dans *La Vie automobile*, 10-02-1936, page 57 et 25-02-1936, page 88.

⁵⁹⁸ *Revue du T. C. F.*, 1921, page 380. Listes d'arbres sauvés de la suppression ou d'un élagage important. Voir aussi *ibidem*, 1926, page 217 ; 1928, pages 215 et 268 ; 1934, pages 112-114 ; etc.

⁵⁹⁹ *Ibidem*, 1927, page 154. Article très complet sur la réglementation du juriste A. Blaisot, membre du T. C. F., qui est, personnellement, pour les élagages et suppression d'arbres pour raison de sécurité.

II La sécurité routière : perplexités, surveillance et répression.

... les accidents qui sont l'inévitable rançon d'une circulation sans cesse accrue.

Charles Faroux, 1930⁶⁰⁰

Surveillance, répression, deux mots, avouons-le, que n'aiment pas entendre nos oreilles de Français et qui ne peuvent à eux seuls exprimer l'ensemble des mesures grâce auxquelles la route sera, pour tous, et à tout moment, accueillante et sûre.

Edmond Chaix, 1935⁶⁰¹

La fréquence des accidents ne laisse pas de préoccuper la société, qui reste très perplexe sur les mesures à prendre : répression des comportements dangereux des automobilistes et éducation des autres usagers.

Nous consacrerons une étude très détaillée à l'élaboration des pratiques de contrôle des comportements dans l'entre-deux-guerres par les polices et la Gendarmeries, qui sont l'origine de celles qui auront cours tout au long de la seconde moitié du siècle.

Cette mise en perspective nous paraît fondamentale pour faire sortir les études actuelles sur ces pratiques des approches anhistoriques qui font du « *tout-sociologique* » – comme on dit « *le tout-automobile* » – l'explication unique des faits. L'autonomie, les stratégies et les pesanteurs des Corps administratifs chargés d'assurer la sécurité routière paraissent avoir été bien plus déterminants que les interactions sociologiques.

II-1 LE FAIT DIVERS AUTOMOBILE ET SON NOUVEAU COMMENTAIRE.

Le fait divers automobile passionne toujours autant les lecteurs de la presse d'information. Le fond reste le même : terreur, pitié et stigmatisation. Mais, le ton change...

À la curiosité morbide des débuts pour l'accident du grand notable ou le « *bel accident* » avec incendie, noyade ou carambolage – qui subsiste sporadiquement – se substitue au début des années 1920 la figure de la « *catastrophe* » entraînant un grand nombre de morts et de

⁶⁰⁰ Éditorial de *La Vie automobile*, 25 août 1930.

⁶⁰¹ *Revue du T. C. F.*, avril 1935, éditorial. Chaix préside le Touring-Club depuis 1927 (élu vice-président en 1922). Il avait présidé la *Commission du tourisme* de l'Automobile-Club de France à partir de 1908.

blessés. On entre dans le domaine du « *fait divers collectif* », celui des naufrages et des catastrophes ferroviaires.

Une donnée nouvelle est l'importance de la publicité des constructeurs, devenus de très gros annonceurs dès le milieu des années 1920 (rappelons que les ventes de véhicules en 1924 dépassent le parc existant en 1914). La grande presse ne peut plus attaquer l'automobile en bloc, comme certains journaux le faisaient auparavant, mais doit adapter son commentaire.

Les journaux titrent donc sur le décompte des accidents des grands week-ends et des départs et retours de vacances. Ils inventent « *des titres terrifiants* » comme « *Les Pâques rouges* »⁶⁰². Certes, ce sont des tragédies un peu particulières, mais elles respectent l'unité de temps et d'action, à défaut d'unité de lieu.

Peut importe, d'ailleurs, que le bilan des dites *Pâques rouges* soit strictement égal à la moyenne annuelle, le chiffre fascine. Les journaux font ainsi le « *triste bilan des fêtes de Pâques* » pour 1932, 34 morts et 120 blessés en 3 jours. Or, en 1932, il y aura 4 180 tués dus à la circulation automobile, soit une moyenne de 34,262 tués tous les 3 jours⁶⁰³.

Cela s'accorde avec les interprétations naïves des premiers travaux statistiques de la Gendarmerie, vers 1925, qui montrent que les samedis et dimanches sont les jours de pointe du nombre d'accidents de la semaine et que :

« *Les époques pendant lesquelles ont eu lieu ces accidents [...] montrent que les premières sorties du printemps donnent un premier maximum en mai ; que le mois de juillet (départs en vacances) marque un deuxième maximum (le plus fort), enfin, le mois d'octobre (rentrée des vacances, modification de l'heure, chute rapide du jour) se signale par un troisième maximum à peine inférieur à celui de juillet.*⁶⁰⁴ »

Cette nouvelle approche « catastrophique » du fait divers automobile correspond à un sentiment nouveau d'angoisse diffuse devant la « massification » des accidents liée à la croissance du parc automobile que tous voient se poursuivre sans relâche.

Ce type de relations des faits divers automobiles impose à la Presse de changer les cibles du discours de stigmatisation qui les accompagne. À la massification de l'accident comme fait divers, correspond inévitablement une mise en cause collective. D'autant que l'utilisation de l'automobile, avec ses véhicules utilitaires et ses motocyclettes, transcende de plus en plus les différences sociales.

De fait, le nouveau discours du fait divers semble couler de source : les responsables sont ceux qui ont des loisirs le week-end et prennent des vacances. On n'est pas très loin de l'été 1936, et on a là une forme nouvelle du discours de classe antérieur.

Cela permet aussi d'occulter dans une certaine mesure les accidents impliquant des véhicules utilitaires.

Le Commandant Serin, de la Gendarmerie de l'Oise, qui publie les premières statistiques de la Gendarmerie que nous venons de citer, est tout à fait conscient de cette mise en cause des

⁶⁰² L'expression est déjà utilisée en 1929 dans *Omnia*, n°108, page 254. Elle est probablement antérieure.

⁶⁰³ Un éditorial de Faroux, in *La Vie automobile*, 10-4-1932, commente ces chiffres sans même soulever la question de la comparaison avec la moyenne annuelle. Pour 4 121 tués en 1931 on avait une moyenne de 33,87 tués tous les 3 jours.

⁶⁰⁴ Commandant Serin, *Le problème de la route*, in *Revue de la Gendarmerie*, 1928, n°4, page 364.

vacances et des loisirs, que ses statistiques semblent corroborer⁶⁰⁵ :

« S'il est une question qui passionne l'opinion publique c'est bien celle qui a trait à la circulation routière [...] Circular, c'est en effet travailler, vivre et produire ; c'est également se distraire et se reposer.

En France, tout particulièrement, et dans les conditions où elle s'exerce actuellement, cette circulation nécessaire au travail, à la distraction et au repos ne se pratique pas sans risque. Les chiffres qui suivent en fournissent la preuve. »

La presse automobile ne peut que dénoncer le poncif et la partialité du commentaire de ces faits divers, mais le fait beaucoup plus rarement qu'avant 1914 :

« Mais voyez l'inégalité de traitement : une victime des rayons X ou de l'aviation est toujours "héroïque" ; l'ouvrier qui succombe pour avoir touché, par mégarde, un conducteur à haute tension est un "imprudent" ; le voyageur qui trouve la mort en chemin de fer ou au cours d'un voyage en mer est un "malheureux". Le conducteur d'automobile qui succombe est, tout aussi inévitablement un "fou" ou un "criminel", au choix.⁶⁰⁶ »

Les associations automobiles sont, elles aussi, relativement absentes. À partir de 1925, elles sont confrontées à des faits statistiques qui établissent la croissance rapide des accidents. L'Automobile-Club de l'Ouest, poursuit en 1926 ses comparaisons statistiques démodées avec « le cheval qui tue », comme elle le faisait en 1908⁶⁰⁷.

La presse automobile ne peut guère faire valoir, comme Faroux, que le fait que « les accidents sont l'inévitable rançon d'une circulation sans cesse accrue.⁶⁰⁸ »

Les articles sont désormais en retrait, commentant de façon assez neutre toutes les initiatives publiques en faveur d'une plus grande sécurité.

Les constructeurs, peu actifs au début, font valoir les avancées de la sécurité du véhicule dès lors que l'argument de la sécurité est avancé par les partisans du rail lorsque débute la crise de la coordination (voir l'Annexe B, Illustrations 209 et 210).

II-2 TOURMENTS ET PERPLEXITES.

La réaction sociale vis-à-vis de la croissance des accidents de la circulation automobile, dont tout le monde comprend tôt qu'elle va se poursuivre vivement, est à l'image générale des années 1930, faites de « *Tourments et perplexités* » pour paraphraser Eugen Weber⁶⁰⁹.

LA PERPLEXITE DES LEGISLATEURS ; LE DEBAT DU 4 NOVEMBRE 1927.

Face à l'augmentation des accidents, les pouvoirs publics apparaissent assez désarmés.

Il est extrêmement frappant de constater que le Parlement ne consacre aux accidents que de

⁶⁰⁵ *Ibidem*, page 346. Ces quelques lignes forment le début de ce très long article. Les « explications » du Cdt Serin sont naïves ; il aurait fallu qu'il relie le nombre des accidents au trafic, sur lequel il n'avait aucune donnée.

⁶⁰⁶ Charles Faroux, *La Vie automobile*, 25 août 1930, éditorial.

⁶⁰⁷ *La Vie automobile*, 25-1-1926, page 31. Ces comparaisons seront reprises lors des controverses sur la coordination (voir l'Annexe B, Illustration 209).

⁶⁰⁸ Éditorial de *La Vie automobile*, 25 août 1930.

⁶⁰⁹ Eugen Weber, *La France des années 30 : tourments et perplexités*, Fayard, 1994.

très rares discussions – en dehors du problème de l’indemnisation des victimes, bien plus souvent évoqué. Cette focalisation sur l’indemnisation des victimes pourrait être interprétée comme une persistance du sentiment de fatalité envers les accidents de la route.

C’est une simple question écrite d’un député – et non un débat – qui est à l’origine de la mise en place par le ministre de l’intérieur du recueil des statistiques d’accidents mortels de la circulation automobile, dont on a vu qu’il va rester presque inchangé jusqu’en 1938.

Le seul débat de quelque importance est tenu le 4 novembre 1927⁶¹⁰.

Son analyse est extrêmement intéressante pour faire apparaître la perception du phénomène des accidents au milieu de l’entre-deux-guerres. Le gouvernement de Poincaré qui veut faire débattre d’un *projet de loi*⁶¹¹ sur l’augmentation des pénalités concernant les infractions aux règles de la circulation, qu’il va déposer, fait « *interpeller* » le gouvernement par le député Charles Lambert⁶¹² sur « *l’inquiétante recrudescence des accidents d’automobiles*⁶¹³ », ce qui permet de débattre immédiatement du projet de loi (qui, sinon, serait simplement renvoyé en commission sans débat). C’est André Tardieu, alors ministre des travaux publics, qui représente le gouvernement. Outre Tardieu et Poincaré, présents à la séance – avec Lambert dans le rôle du compère –, une vingtaine de députés s’expriment.

La plupart des mesures proposées au cours du débat sont relativement banales :

- durcir l’examen du permis de conduire ;
- instaurer un certificat médical d’aptitude à la conduite ;
- diverses mesures d’amélioration des infrastructures ;
 - o améliorer la visibilité aux carrefours (supprimer maisons gênantes et haies) ;
 - o supprimer les arbres au bord des routes (proposition qui suscite des « *mouvements divers* » dans l’assemblée) ;
 - o redresser les virages, élargir les chaussées (mais Tardieu donne des exemples des coûts très élevés de ces opérations) ;
 - o éclairer les passages à niveau ;
 - o créer des pistes cyclables (pour lesquelles Tardieu a obtenu quelques crédits) ;
- faire respecter les nouvelles normes d’éclairage et de signalisation des véhicules ;
- supprimer la tolérance de non-éclairage des véhicules agricoles sur les petites voies ;
- « punir financièrement » les auteurs d’accidents en imposant une franchise obligatoire dans « l’assurance aux tiers » et interdire que l’assurance couvre les amendes et les frais de justice ;
- limiter les horaires des conducteurs professionnels.

Tardieu et Lambert repoussent la limitation des vitesses par construction – sauf pour les autocars déjà soumis à une telle mesure depuis 1924 – sans être contredits.

L’éducation des piétons – notamment des enfants – fait l’objet d’un large consensus.

Le retrait du permis de conduire est à peine effleuré ; Lambert propose d’autoriser les

⁶¹⁰ *Débats de la Chambre*, séance du 4 novembre 1927, pages 27-34.

⁶¹¹ R. Poincaré, président du conseil, ministre des finances, L. Barthou, garde des sceaux, A. Tardieu, ministre des travaux publics, Albert Sarraut, ministre de l’intérieur, *Projet de loi*, in *Documents parlementaires*, 4 novembre 1927, Chambre des députés, Annexe n°4 982, page 39.

⁶¹² Charles Lambert (1883-1972), avocat, député radical socialiste du Rhône de 1924 à 1932, brièvement sous-secrétaire d’État à la Guerre en 1930, est très actif à la Chambre. Il n’a pas de lien direct avec Tardieu.

⁶¹³ Demande d’interpellation de Charles Lambert, *Débats de la Chambre*, séance du 3 novembre 1927, page 27. Parmi la dizaine de demandes d’interpellations déposées, seule celle de Lambert sera traitée le lendemain.

tribunaux à retirer le permis, en plus des préfets, et Tardieu y semble favorable, mais personne ne s'inquiète de savoir combien de permis ont été effectivement retirés.

L'augmentation du tarif des amendes pour les infractions et pour le délit de fuite – et leur unification, car elles sont encore modulées selon le type de voie – font l'objet du *projet de loi* qui a déclenché le débat. Tardieu propose donc de les unifier, de les augmenter, et de donner une nouvelle définition à la « *récidive* ».

Tardieu rappelle aussi qu'il a déjà fait instituer la perception immédiate des amendes dans certains cas.

Le plus intéressant est que Tardieu et Lambert se déclarent favorables à une « *police spéciale de la route* », comme il en existait déjà aux États-Unis et en Angleterre.

Tardieu indique donc qu'il a proposé un tel projet, mais que ses collègues de l'intérieur et des finances n'ont pas voulu l'approuver à cause de son coût. Poincaré, ministre des finances, lui manifeste d'ailleurs une opposition goguenarde en séance, allant jusqu'à blaguer que :

« *Il n'y a jamais de discussions entre ministres.* »⁶¹⁴

« *Alors, j'ai essayé de me débrouiller* », dit Tardieu, et il présente un projet de tournées de surveillance des routes par six inspecteurs du ministère de l'intérieur (que Sarraut, le ministre de l'intérieur n'a évidemment pas promis⁶¹⁵) montés sur six voitures fournies par les trois grands constructeurs et financées pour leur fonctionnement par un don de l'U. N. A. T.⁶¹⁶

Cette proposition montre bien que le projet de « *police spéciale de la route* » ne manquait pas de partisans parmi les hommes politiques. La tentative de Tardieu sera la seule à être discutée au Parlement, et la Gendarmerie se décidera alors à revendiquer formellement – et à obtenir du gouvernement⁶¹⁷ – l'exercice de la « *police spéciale de la route* ».

Comme le débat de 1927 le montre, la mise en oeuvre d'une politique de répression se heurtait à un manque de consensus du haut personnel politique ; la remarque de Poincaré « *Il n'y a jamais de discussions entre ministres* » est, pour nous, emblématique de l'indifférence envers la répression que seul Tardieu (avec quelques députés) semble prôner alors. Le *projet de loi* ne sera d'ailleurs jamais examiné.

Après novembre 1927, le sujet des accidents n'est plus abordé par le gouvernement que sous l'angle de leur réparation, de l'assurance obligatoire et du fonds de garantie, sauf en 1930 dans le *projet de loi sur le statut du réseau routier*⁶¹⁸. Ce qui témoigne d'une attitude pour le moins fataliste.

⁶¹⁴ Voir le *débat à la Chambre* du 4 novembre 1927, *op. cit.*, notamment pages 30 et 33.

Poincaré, président du conseil et ministre des finances interrompt plusieurs fois Lambert et Tardieu, manifestant « à la blague » son opposition. Lambert évoquant le coût de la police spéciale « *contre lequel M. le ministre des finances s'empresserait de protester* », Poincaré s'esclaffe « *Il proteste même d'avance.* » Lorsque Tardieu dit « *J'ai eu à ce sujet une discussion courtoise avec M. le ministre des finances.* », Poincaré déclenche l'hilarité en disant « *Il n'y a jamais de discussions entre ministres.* » Quand Tardieu dit « *J'ai essayé de me débrouiller* », il rétorque « *J'en étais sûr !* », déclenchant les rires derechef.

⁶¹⁵ C'est la Gendarmerie qui récupérera finalement ces véhicules, comme on le verra en II-7 ci après.

⁶¹⁶ Le projet de Tardieu fut commenté largement – et favorablement – dans la presse automobile. Par exemple, *Revue du T. C. F.*, 1927, page 49.

⁶¹⁷ C'est une *Circulaire* 19 mai 1928 de Paul Painlevé, ministre de la Guerre, qui l'établira (voir II-7 ci-après).

⁶¹⁸ Le *projet de loi sur le statut du réseau routier* du gouvernement Tardieu, du 12 février 1930, comportait un volet sur la répression, lequel fut sans doute une des raisons de son échec (voir *chapitre 7, II-4*).

De 1930 à 1936, des députés déposent une dizaine de propositions de loi sur le contrôle des comportements ; elles restent très traditionnelles et ne seront jamais examinées⁶¹⁹.

Toutes les propositions du débat de 1927 et les propositions de loi ultérieures reprennent de vieilles idées. Les seules réelles nouveautés – à part le projet avorté de police spéciale de la route de Tardieu – étaient le contrôle périodique des véhicules, la limitation des temps de conduite des professionnels et la visite médicale périodique.

Signalons toutefois, sous la plume du député paysan Pellé, en 1936, l'apparition d'un thème qui fera fortune après-guerre : le refus de laisser supprimer le permis de conduire, considéré comme nécessaire aux travailleurs.

LES INITIATIVES REGLEMENTAIRES.

Le ministre de l'intérieur apparaît comme le vrai responsable de la sécurité routière. Tardieu – qui essaie pourtant d'empiéter sur son domaine – le formule d'ailleurs ainsi en 1927 :

« *Pour la route, je suis sensible à l'honneur d'être interpellé au sujet de l'ensemble de notre réseau et de tous les accidents qui s'y produisent. Mais je dois rappeler qu'il n'y a sous mon autorité que 7 p. 100 du réseau français ; les 93 p. 100 restants sont sous l'autorité de M. le ministre de l'intérieur.*⁶²⁰ »

Le ministère des travaux publics – nous l'avons vu au chapitre précédent – a fait preuve d'une activité soutenue pour construire – à partir du *Code de la route* de 1921 – un *Code* adapté à la circulation automobile de masse, pour créer une signalisation de danger et de circulation qui n'existait pratiquement pas auparavant, pour imposer aux véhicules des dispositifs de sécurité (rétroviseur, pneumatiques, éclairage et signalisation) et pour réformer le système routier, améliorer les chaussées et créer de nouvelles routes. Mais les accidents lui échappent.

La Commission centrale des automobiles et de la circulation, qui devrait avoir un rôle de réflexion, paraît très absente. Une *Circulaire* commune des ministres des travaux publics et de l'intérieur du 7 juillet 1924 diffuse les propositions de la Commission sur « *la recherche de*

⁶¹⁹ Voir ces propositions dans les *Documents parlementaires* de la Chambre des députés :

- rendre infraudables les plaques minéralogiques (Brunet) ;
- réserver aux tribunaux la suspension du permis de conduire (Dalimier) ;
- imposer un appareil enregistreur de vitesse à tous les véhicules (Brandon) ;
- une proposition fourre-tout : examen médical, durcissement des peines pour la conduite sans permis et la récidive, enregistreur et limiteur de vitesse, interdiction de l'extinction de l'éclairage de la plaque de signalisation arrière, contrôle périodique, retrait du permis par les tribunaux (Cuttoli) ;
- rendre obligatoire les vitrages de sécurité (Marteau) ;
- instaurer un contrôle périodique des véhicules (Fiori, Blanc, Périn) ;
- instituer une « visite médicale décennale » pour tous les titulaires de permis (Périn) ;
- limiter les temps de conduite des professionnels (Midol) ;
- interdiction de retirer le permis de conduire aux travailleurs (Pellé).

Respectivement : Brunet, 28 novembre 1930, Annexe n°4 164, page 190 ; Dalimier, 2 décembre 1930, Annexe n°4 174, page 292 ; Brandon, 3 mars 1931, Annexe n°4 689, page 393, Cuttoli, 28 mai 1931, Annexe n°5 010, pages 268 e. s. ; Marteau, 1^{er} décembre 1931, Annexe n°5 781, page 268 ; Fiori, 24 novembre 1932, Annexe n°3 880, page 174 ; Midol (et divers communistes), 17 janvier 1935, Annexe n°4 453, page 34 e. s. (cette proposition très complexe définit un statut des chauffeurs) ; Pellé, 17 janvier 1936, Annexe n°6 342, page 52 ; Blanc, 28 septembre 1936, Annexe n°1 195, page 9 ; Périn, 5 novembre 1936, Annexe n°1 260, page 68 (visite médicale décennale) ; Périn, 5 novembre 1936, Annexe n°1 261, page 68 (contrôle technique).

⁶²⁰ *Débats de la Chambre*, séance du 4 novembre 1927, page 30. Les routes nationales doivent compter alors moins de 20 % des tués.

toutes mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière ». Ce texte, d'une banalité décevante, se résume pratiquement à un commentaire du *Code de la route*⁶²¹.

L'activité du ministère de l'intérieur est assez brouillonne. Il organise, en 1925, un recueil des accidents d'automobiles « *pour répondre à une question écrite* » ; on a vu que le très fruste système mis en place n'évoluera presque pas. Des *circulaires* rappellent périodiquement aux préfets qu'il serait souhaitable d'unifier les arrêtés municipaux sur le stationnement et la vitesse et qu'ils doivent veiller au respect de telle ou telle disposition ancienne ou récente du Code (sur l'éclairage, la signalisation des véhicules, etc.).

On a vu que Albert Sarraut, ministre de l'intérieur en 1927, ne s'intéressait pas comme Tardieu, son collègue des travaux publics, à la mise en place d'une police de la route dépendant de l'intérieur, laissant le champ libre à la Gendarmerie.

Camille Chautemps, qui reçoit le portefeuille de l'intérieur le 3 juin 1932 et le conserve jusqu'au 30 janvier 1934 (comme président du conseil depuis le 26 novembre 1933), est plus actif. On lui doit les premiers embryons de police de la route départementale.

Il encourage par une *Circulaire* du 28 mars 1933 le mouvement de mise en place de « *Comités de Sécurité routière* » départementaux associant aux fonctionnaires des représentants des associations, et sur lesquels nous reviendrons ci-après.

À partir du 6 février 1934, les ministres de l'intérieur successifs, occupés ailleurs, semblent se désintéresser encore plus de la sécurité routière.

Les grandes réformes du statut des réseaux routiers, en 1930 pour les routes nationales et 1938 pour les routes départementales, vont toutefois accroître les possibilités d'action du ministère des travaux publics, ce qui se traduit de façon éclatante par la mise en place du recueil des statistiques d'accidents. C'est en son sein que la réflexion sur les accidents sera désormais menée et s'épanouira dans les années 1960.

Pour être complet sur les initiatives des administrations, on doit en signaler deux autres.

En 1927, le ministre de l'instruction publique prescrivit l'enseignement du *Code* dans les écoles primaires. On y reviendra ci-dessous quand nous traiterons de l'éducation des usagers.

En août 1932, le ministre de la santé publique Justin Godart constitua, sous sa présidence, une *Commission d'étude des causes pathologiques des accidents d'automobiles*. Le communiqué à la presse précisait⁶²² :

« Les accidents d'automobiles, dont la multiplicité et la quantité constituent, par les morts et les invalidités graves qu'ils entraînent, un péril croissant pour notre population, ont, pour le plus grand nombre, des causes pathologiques qu'il importe de dégager.

Les lourdes digestions et les libations des sorties dominicales ont leur part de responsabilité. Mais il faut tenir compte des états mentaux légers si nombreux qu'aggrave la vitesse, qu'excite le dépassement des autres véhicules, etc. D'autre part, la fatigue des longues heures passées au volant amoindrit et annihile l'attention et les

⁶²¹ *PTQ 1924*. On propose d'imposer les limiteurs aux autocars et de permettre aux tribunaux de retirer le permis.

⁶²² *Revue générale des routes et de la circulation*, septembre 1932, page 326. La Commission est composée de cinq médecins, tous « *conseillers techniques du ministère de la santé publique* » sauf un, de quelques fonctionnaires d'autres ministères, et de Chaix, président du T. C. F., de Rohan, président de l'A. C. F. et Petiet président de la chambre syndicale des constructeurs, plus Max Hermant, président de Comité général des Assurances. Nous n'avons trouvé aucune trace de conclusions ou d'un *Rapport* de cette commission.

réflexes. »

Cette initiative sera sans lendemain, le gouvernement ayant été renversé dès décembre 1932. Les réflexions sur l'alcool ou la fatigue seront reprises après la guerre, mais dans d'autres contextes.

II-3 INDEMNISATION ET ASSURANCE.

La question des assurances est posée de façon plus complexe dans l'entre-deux-guerres qu'elle ne l'avait été par Ambroise Colin et ses amis à la fin des années 1910.

Il n'est pas dans notre propos d'en faire une histoire approfondie, d'autant que le détail des analyses juridiques et des propositions de loi a été étudié par François Ewald dans *L'accident nous attend au coin de la rue*, auxquels nous renvoyons le lecteur⁶²³.

Pour les représentants des automobilistes, l'assurance devient pratiquement un devoir, comme le rappellent régulièrement les revues automobiles, qui prônent par ailleurs la méfiance au sujet des contrats proposés. Il est ainsi tout à fait significatif que *La Vie automobile*, quand elle reparait en 1920, propose à ses abonnés et à ses lecteurs un nouveau « *Service spécial d'assurance* » gratuit qui se propose de fournir des conseils « *pour la vérification des polices en cours ou l'établissement de nouveaux contrats* »⁶²⁴.

Nous nous bornerons donc ici à indiquer comment la diffusion des automobiles modifia la perception juridique de l'accident, les principales articulations des différents problèmes posés et les résultats concrets obtenus avant 1939. Peut-être nous faudra-t-il insister sur l'importance relative des divers points analysés par François Ewald.

Comme le fait remarquer François Ewald⁶²⁵ :

« L'automobile devient un phénomène de masse. Son usage ne caractérise plus un groupe restreint de privilégiés. [...]

La normalisation des accidents de la circulation [...] va impliquer la disqualification des art. 1382, 1383 et 1384 du Code civil dans la sanction des responsabilités : dans la mesure où l'accident devenait "normal", la notion de faute devenait inapplicable. [...]

Au fur et à mesure que les années passaient, que les accidents se multipliaient, on se rapprochait lentement de la solution donnée aux accidents du travail par la loi du 9 avril 1898, qui reste encore et toujours pendant cette période, la référence omniprésente. »

La première question est celle de l'application aux accidents d'automobiles de l'article 1384 § 1 du Code civil sur la responsabilité basée sur la garde de l'objet.

Un premier arrêt de la Cour de cassation du 29 juillet 1924, appliquant l'article 1384 § 1, fut interprété très différemment par les tribunaux. La Cour dut prendre un arrêt solennel de ses Chambres réunies le 13 février 1930 sur le « *cas Jand'heur* », concernant une petite fille blessée par une automobile en 1925 (un premier arrêt analogue avait déjà été pris en 1927 par

⁶²³ François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue, Les accidents de la circulation, Histoire d'un problème, op. cit.* L'examen de la période de l'entre-deux-guerres, qui couvre seulement les pages 31 à 52, reste succinct. On y trouvera toutes les références que nous n'avons pas reproduites ici.

⁶²⁴ *La Vie automobile*, 6 février 1920, pages de couverture. Le T.C. F. propose aussi des services d'assurance.

⁶²⁵ *Ibidem*, pages 32-33.

la Chambre civile de la Cour de cassation). Il considère que :

« *La présomption de faute établie par l'article 1384, § 1, du Code civil, à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. Il ne lui suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue ; la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage est ou non actionnée par la main de l'homme ; il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde.* »

En conséquence, il appartenait désormais à l'automobiliste de faire la preuve d'une faute inexcusable de la victime, essentiellement le cycliste ou le piéton.

L'annonce de l'arrêt Jand'heur par Baudry de Saunier, intitulé *L'irrévocable arrêt*, montre bien que le monde automobile admettait – bien qu'à contre-cœur – cette application à l'accident automobile d'un texte qui n'avait manifestement pas été prévu pour cela par les rédacteurs du *Code civil*⁶²⁶.

Toutefois, diverses décisions jurisprudentielles, notamment de la Cour d'appel de Paris en 1933, limitèrent cette application, notamment lorsque que le piéton n'avait pas utilisé les passages cloutés, ou avait jailli sur la chaussée entre deux véhicules en stationnement⁶²⁷.

De plus, l'arrêt Jand'heur restait critiqué pour son manque de fondement juridique, l'incertitude de ses applications et son étendue excessive. Une commission de la Société d'Études Législatives établie en 1931 produisit un rapport, qui fut utilisé par H. Lalou pour rédiger en 1932 un « *Projet de loi sur la responsabilité des accidents causés par les véhicules à moteur* », qui laissait cependant la plupart des questions de détail en suspens⁶²⁸.

Quoi qu'il en soit, l'arrêt Jand'heur restera la base des jugements sur la responsabilité : il ne sera pas remis en question avant 1966 et il ne sera remplacé que par la loi de 1985.

La seconde question était celle de l'établissement d'une « *obligation d'assurance* » et d'un « *Fonds de garantie* » qui étaient forcément complémentaires. Cela apportait, en fait, une solution pratique à la question de la responsabilité, puisqu'on était assuré de voir indemniser les victimes dans n'importe quel accident, sauf cas exceptionnel.

Les représentants des automobilistes sont favorables à l'assurance obligatoire :

« *Reste la question de l'assurance obligatoire. On en a souvent parlé sans jamais la résoudre. Cependant, s'il y a une mesure nécessaire, c'est bien celle-là.*⁶²⁹ »

Parfois, comme Faroux ou Baudry de Saunier, ils réclament que les autres usagers de la route participent financièrement au système⁶³⁰.

Dès 1928, une Commission est créée sous la présidence du juriste Henri Capitant. Elle comprenait des représentants des associations d'usagers et aboutit en 1930 au dépôt d'un *projet*

⁶²⁶ *Omnia*, mars 1930, éditorial. On trouve d'autres commentaires du même type dans les revues automobiles.

⁶²⁷ *Omnia*, janvier 1934, page 426. Les décisions citées sont l'une du tribunal de la Seine, 25 octobre 1933, et l'autre de la Cour d'appel de Paris, 30 octobre 1933.

⁶²⁸ *Bulletin de la Société d'Études Législatives*, 1932, pages 82-83. Il est reproduit en annexe par Ewald, *op. cit.*

⁶²⁹ *La Vie automobile*, 25-12-1929. Article de Pierre Maillard, un de principaux collaborateurs de la revue. Le même écrit le 10-1-1930, page 14 : « *Plutôt que de rouler sans être assuré, nous préférierions ne plus jamais conduire une automobile.* » Toutefois, Faroux déversera sa bile sur l'État-Providence (terme ici anachronique) à propos du Fonds d'indemnisation et réclame que les autres usagers y participent (25-11-1930, éditorial).

⁶³⁰ *Omnia*, février 1932, éditorial.

de loi sur le fonds de garantie⁶³¹. Malgré une instruction rapide par les commissions des assurances et des finances, le projet ne fut pas examiné à la Chambre.

Le Groupe de l'automobile à la Chambre des députés se déclare, en 1932, favorable à l'assurance obligatoire et au fonds de garantie⁶³².

Malgré de nombreuses propositions de loi, surtout après 1929, rien n'aboutira avant la guerre⁶³³. On comprend mal qu'il ait fallu attendre 1951-1958 pour concrétiser ces accords.

Pour François Ewald, c'est que le sujet faisait l'objet de controverses entre juristes :

« *Que l'on ait pu poser Fonds de Garantie et Assurance obligatoire comme deux solutions alternatives au problème de la garantie des victimes d'accident d'automobile pourra surprendre aujourd'hui. Cela s'explique :*

a - pour une question "doctrinale" liée au principe d'une obligation d'assurance ;

*b - pour des raisons techniques sur le type de couverture apportée par chacun des deux systèmes, ce débat reflétant en fait un désaccord sur la nature du problème à résoudre et donc sur le rôle et l'organisation des institutions à créer.*⁶³⁴ »

En fait, une troisième question se posait – qui nous paraît primordiale –, celle de la « *qualité* » des sociétés d'assurance. Le fonctionnement correct du marché de l'assurance était un préalable absolu au fonctionnement de l'assurance obligatoire. Ewald accorde peu d'attention à cette question qu'il traite très rapidement en indiquant les mesures prises à partir de 1935⁶³⁵. Or, elle se posait depuis le début, comme nous l'avons illustré plus haut par la proposition de *La Vie automobile* à ses abonnés et à ses lecteurs, en 1920, de vérifier gratuitement « *les polices en cours ou l'établissement de nouveaux contrats.* »

On conçoit bien que, dans les désordres inflationnistes de la guerre et des années 1920, les compagnies d'assurance aient été ébranlées.

D'autre part, le nouveau marché de l'automobile n'avait plus rien de comparable – du fait de son développement exponentiel – avec celui d'avant-guerre. D'où l'apparition sur ce marché de compagnies extrêmement peu fiables, avec de nombreuses faillites et un désordre permanent. Un rapport au Sénat recense la faillite de 22 compagnies entre 1930 et 1936⁶³⁶.

Encore pire, de nombreuses « *associations déclarées de la Loi de 1901* » sont apparues, qui proposent à leurs membres des « *contrats d'assurance [...] à des tarifs inférieurs de 30 à 50 % et même plus au tarif officiel* ». Ces offres sont évidemment fort suspectes, d'autant qu'une association n'est soumise à aucune des obligations des sociétés d'assurance. Le Touring-Club dénonce, en 1929, cette dérive déjà bien installée, en signalant même que les statuts de la plupart de ces associations comportent la clause léonine suivante⁶³⁷ :

⁶³¹ *Documents parlementaires* de la Chambre des députés, 4 novembre 1930, Annexe n°3 967, pages 42-43. Outre quelques fonctionnaires et juristes, la Commission comprend des assureurs et les présidents des Automobile-Clubs de France et de l'Ouest et celui du Touring-Club, plus un représentant des transports en commun.

Rapport Cels, 19-06-1931, Annexe n°5 249, Avis Malingre pour les finances, 18-12-1931, Annexe n°5 998.

⁶³² *La Vie automobile*, 25-1-1932, pages 36-37. Faroux, en relatant cet accord des représentants de l'automobile au Parlement, peste encore une fois contre les parlementaires qui prennent l'automobile pour « *La vache à lait* » (titre de l'article) et passe en revue tous les prélèvements existants ou futurs.

⁶³³ Nous ne donnerons pas ici les références des très nombreux projets et propositions de loi sur ces sujets.

⁶³⁴ On lira dans Ewald, *op. cit.*, pages 42-50, l'exposé détaillé des thèses en présence. Citation page 44.

⁶³⁵ Ewald, *op. cit.* Le sujet est traité très brièvement pages 51-52.

⁶³⁶ *Rapport* de Robert Belmont, séance du Sénat du 9 mars 1939.

⁶³⁷ *Revue du T. C. F.*, mai 1929, *éditorial*. L'article signale que le sujet a été évoqué au « *Parlement* ».

« *L'adhérent s'interdit toute action judiciaire contre l'Association et ses dirigeants* ».

Tout autant, sinon plus, que les divergences doctrinales auxquelles Ewald accorde le plus d'importance, l'assainissement tardif du marché de l'assurance automobile nous paraît expliquer le manque de décision au sujet de l'assurance obligatoire qui semblait pourtant proche de faire l'unanimité au Parlement dès 1932.

Ainsi, en 1934, Baudry de Saunier fait clairement de l'assainissement du marché des assurances un préalable à l'assurance obligatoire, tout en esquissant les conditions qu'il faudrait imposer aux compagnies pour y arriver⁶³⁸.

Nous n'entrerons pas dans le détail des textes réglementant les assurances qui furent pris entre 1935 et 1938⁶³⁹. La plupart furent des *décret-lois* ou des *décrets* d'application, qui donnèrent donc lieu à peu d'échanges au niveau parlementaire.

Un premier *Décret-loi* du 8 août 1935 imposa aux assureurs qui couvraient les risques automobiles d'obtenir l'agrément préalable du ministre du travail et les soumit à un contrôle financier. Il établit aussi diverses dispositions permettant ce contrôle : posséder un siège en France, déposer un cautionnement et constituer des réserves ; fournir régulièrement à l'Administration des indications sur leur situation, leurs opérations et le règlement des sinistres ; lui communiquer tous les documents concernant leur département d'assurance automobile. Enfin, le *Décret-loi* créait un comité consultatif chargé d'étudier les orientations futures et de statuer sur les retraits d'agrément des compagnies.

Le *Décret-loi* de 1935 fut approuvé le Parlement par une *Loi* en 1936 et suivi de différents textes d'application.

En 1938 deux autres *Décret-lois* du 14 juin et du 30 décembre instituèrent un contrôle général de l'État sur les sociétés d'assurances, quel que soit leur champ d'exercice. C'était la voie ouverte à leur nationalisation qui aura lieu après la guerre.

II-4 LA GENERALISATION DES LIMITES DE VITESSE EN AGGLOMERATION.

Le Code de 1921-1922 n'avait pas fixé de limite de vitesse en agglomération, laissant ce soin aux municipalités. Contrairement à la période antérieure, durant laquelle finalement peu de municipalités avaient fixé de telles limites⁶⁴⁰, les arrêtés de limitation des vitesses se multiplient.

Une *Circulaire* du ministre de l'intérieur du 30 juin 1926 atteste l'existence à cette date⁶⁴¹ :

« *d'arrêtés municipaux qui fixent souvent à 10, 8, 6, 5, 4 kilomètres à l'heure, et parfois même à l'allure du pas, la vitesse maxima que les conducteurs automobiles sont tenus de ne pas dépasser dans la traversée des agglomérations.* »

Pour les associations, l'objectif est de faire augmenter et uniformiser les limites de

⁶³⁸ *Omnia*, février 1934, éditorial « *Tous les véhicules sous la même loi.* »

⁶³⁹ 8 août 1935. *Décret* sur l'institution d'un contrôle en matière d'assurance automobile. Agrément des compagnies. – 3 juin 1936. *Décret* réglementaire sur le contrôle en matière d'assurance automobile. Application du décret du 8 août 1935. – 30 juin 1936. *Loi* sur le contrôle en matière d'assurance automobile. – 25 août 1937. *Décret*. Sociétés d'assurance, de capitalisation et d'épargne. Contrôle en matière d'assurance automobile. – 14 juin 1938 et 30 décembre 1938. *Décrets* instaurant un contrôle général de l'État sur les sociétés d'assurance (pas seulement sur les assurances automobiles).

⁶⁴⁰ Voir ci-dessus le *chapitre 3, III-4*. Elles sont beaucoup moins nombreuses qu'on ne le lit généralement.

⁶⁴¹ ADL, 5 M 162.

vitesse⁶⁴². Elles continuent à dénoncer les villes *autophobes*⁶⁴³, mais mènent surtout des actions plus globales.

La jurisprudence reste controversée. Quelques jugements postérieurs à la guerre mettent à mal les limites très basses, en se réclamant des vitesses autorisées (tacitement) aux tramways, notamment en banlieue parisienne⁶⁴⁴.

De nombreux jugements rappellent l'obligation d'affichage des arrêtés municipaux, couronnés par un arrêt de la Cour de cassation du 5 mai 1923⁶⁴⁵.

Une *Circulaire* des ministres de l'intérieur et des travaux publics du 24 novembre 1924 demande aux préfets de faire uniformiser les vitesses limites et propose 10 km/h pour les poids lourds et 20 km/h pour les automobiles (et autres véhicules). Certains préfets et Conseils généraux tentent de faciliter le mouvement en proposant aux maires un « *arrêté type* », comme le fait le Conseil général du Loiret dans sa séance du 20 mai 1925⁶⁴⁶. Mais, les choses avanceront lentement, et le ministre de l'intérieur devra rappeler aux préfets la *Circulaire* du 24 novembre 1924 par deux autres *Circulaires* du 30 juin 1926 et du 28 avril 1932⁶⁴⁷.

On constate toutefois de très grandes différences selon les départements et les communes.

À Paris, en 1933, il n'y a pas de limite de vitesse pour les véhicules de moins de 3 000 kg, au motif, selon le directeur de la voirie René Boutteville⁶⁴⁸, que c'est une :

« *mesure qu'il serait d'ailleurs extrêmement difficile de faire respecter strictement* ».

Les vitesses autorisées aux poids lourds y sont inférieures de 10 km/h seulement à celles du *Code de la route*. En 1933, pour les poids lourds munis de pneumatiques, elles sont de 55, 45 et 35 km/h pour les classes de 3 à 6,5 tonnes, 6,5 à 10 tonnes et plus de 10 tonnes.

À Lyon, en 1933, les limites sont de 25 km/h pour les voitures particulières et 18 km/h pour les poids lourds munis de pneumatiques (15 et 12 km/h avec divers bandages élastiques)⁶⁴⁹.

Hors Paris, les 79 communes de la Seine s'accordent sur une limite de 20 km/h en 1926⁶⁵⁰.

En Seine-et-Oise, un arrêté préfectoral de 1938 fixe une limite générale de vitesse en agglomération à 40 km/h pour les voitures particulières (30 km/h pour les camions avec pneumatiques), sous réserve de décisions municipales fixant des vitesses inférieures⁶⁵¹.

Les limites de 10 km/h pour les poids lourds et 20 km/h pour les automobiles sont retenues dans l'Indre-et-Loire (comme dans la Seine hors Paris)⁶⁵².

⁶⁴² Intéressant article « *Circulation automobile dans les agglomérations* ». *Revue du T. C. F.*, 1923, pages 9-10.

⁶⁴³ Ainsi, Henry Defert, *Municipalités autophobes*, in *Revue du T. C. F.*, n°377, avril 1926.

⁶⁴⁴ *Ibidem*, page 10. Un jugement acquitte un sociétaire du T. C. F. qui a établi que les tramways de Villejuif (Seine) circulaient entre 26 et 18 km/h alors que la vitesse des automobiles était limitée à 12 km/h.

⁶⁴⁵ *Revue du T. C. F.*, juillet 1926, pages 211-212. Cet article fait un point assez complet du sujet à cette date.

⁶⁴⁶ ADL, 5 M 162. *Vœu du Conseil général* du 20 mai 1925 de voir proposer un « *arrêté-type* ».

⁶⁴⁷ ADL, 5 M 162. Voir les *Circulaires*.

⁶⁴⁸ *Revue générale des routes et de la circulation*, août 1933, pages 289-290, article de R. Boutteville, directeur de la voirie, qui justifie ces vitesses très élevées par les progrès des freins et les nécessités de la circulation.

⁶⁴⁹ *Ibidem*, page 289.

⁶⁵⁰ *Revue du T. C. F.*, 1926, page 315. Il est possible, sinon probable, que cette limite a été augmentée avant 1939.

⁶⁵¹ *Revue générale des routes et de la circulation*, octobre 1938, *éditorial*.

⁶⁵² ADIL, S 1862. On y trouve tous les *arrêtés* municipaux pris après 1921 (ou un très grand nombre) qui, presque sans exception, retiennent les limites de 10 km/h pour les poids lourds et 20 km/h pour les automobiles.

Le préfet du Loiret est nettement plus progressiste ; ainsi, il écrit aux maires en 1932⁶⁵³ :

« Depuis mon arrivée dans le Loiret, je m'efforce d'obtenir cette uniformisation et un certain nombre de maires ont déjà bien voulu me seconder en fixant :

- à 20 km à l'heure la vitesses des poids lourds,
- et à 30 km à l'heure la vitesse des automobiles et des motocyclettes. »

Le nombre des contraventions pour excès de vitesse reste ridiculement bas. D'où des Vœux des Conseils généraux demandant des peines plus sévères. Celui d'Indre-et-Loire est particulièrement pugnace (déjà avant guerre) et réclame en 1936 que « à la première infraction [à la limitation de vitesse] régulièrement constatée [...] et sans préjudice des poursuites judiciaires, le permis de conduire soit obligatoirement retiré aux délinquants.⁶⁵⁴ »

Certaines communes vont jusqu'à prendre des arrêtés invitant la police municipale à proposer des « amendes de transaction » aux automobilistes coupables d'excès de vitesse, procédures dont le ministre doit rappeler l'illégalité⁶⁵⁵.

Bref, les règlements municipaux restent disparates et, surtout, difficiles à faire respecter.

Quant à la rase-campagne, la vitesse n'y est plus limitée depuis 1922.

Les injonctions du Code de « ralentir » dans les endroits dangereux sont très vagues et subjectives : jusqu'à quelle vitesse doit-on ralentir ?

La vitesse ne commencera à pouvoir être modulée dans des tronçons particuliers (virages, manque de visibilité, chaussées étroites) qu'avec l'apparition du panneau de « limite de vitesse » en 1936⁶⁵⁶. Celui-ci, qui remplace d'abord les affichages municipaux des limites de vitesse en agglomération, semble cependant être resté peu utilisé en rase-campagne jusqu'à la guerre.

II-5 L'UNIFICATION DES COMPETENCES JUDICIAIRES : LE DECRET-LOI DE 1926.

La répression était gouvernée par des textes disparates qui la confiaient à des corps d'agents publics variés selon les types d'usagers, et à des tribunaux différents selon les usagers et la catégorie des voies. Le *Code de la route* du 27 mai 1921 mettait tous les usagers sur le même plan, mais ne disait mot d'une unification des pratiques de répression.

En effet, le *Code* était d'une concision étonnante sur les contraventions :

« Article 59. – Contraventions au présent règlement. – Les contraventions aux dispositions du présent règlement seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents, conformément aux lois et règlements en vigueur. »

La raison éminente de cette ambiguïté était que les auteurs du *Décret* de 1921 avaient fait l'économie d'une nouvelle *Loi sur le roulage*, dont la *Commission* de 1909 avait pourtant proposé un *Projet de Loi* (voir le chapitre 5, 2).

Tout le monde restait bien conscient « qu'un simple décret ne pouvait pas unifier les règles

⁶⁵³ ADL, 5 M 162. La lettre du préfet aux maires n'est pas datée, mais se réfère à la *Circulaire* du 28 avril 1932.

⁶⁵⁴ ADIL, S 1869. *Vœu* du 17 novembre 1936.

⁶⁵⁵ ADL, 5 M 162. *Circulaire* du ministre de l'intérieur du 9 juillet 1927.

⁶⁵⁶ *Circulaire* et *Arrêté* du 31 décembre 1935.

de compétence posées par des lois antérieures.⁶⁵⁷ » Cela comportait deux questions :

- quel agent public peut constater et dresser procès-verbal ?
- quel tribunal est compétent ?

La *Loi sur la police du roulage* (au titre de laquelle est pris le *Décret du Code de la route*) habilitait à constater les infractions, selon les réseaux, outre les gardes champêtres et la Gendarmerie, les services de la voirie nationale, départementale et communale et quelques autres fonctionnaires ayant droit de verbaliser (agents du fisc, des eaux et forêts, de l'octroi et des douanes).

Pour la circulation automobile (*Décret* du 10 mars 1899), ces services restent compétents pour verbaliser pour « *les dispositions des règlements sur la police du roulage* », mais « *le nouveau règlement ne donne pas à ces fonctionnaires et agents le pouvoir de verbaliser pour les mesures nouvelles qu'il édicte. En attendant les lois à intervenir à cet égard (Art. 33), les contraventions à ces dispositions du règlement du 10 mars 1899 seront constatées par les officiers de police judiciaire, maires, commissaires de police, etc.* »⁶⁵⁸. La verbalisation était donc effectuée en pratique par la police urbaine, les gardes-champêtres et la Gendarmerie.

Bien que le *Décret* du 10 mars 1899 sur la circulation automobile ait été abrogé, cette disposition restait provisoirement appliquée.

Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents des services de la voirie nationale ou départementale ne pouvaient plus intervenir que sur quelques infractions des voitures hippomobiles et sur les points suivants concernant l'automobile : longueur et saillie des essieux, saillie des moyeux, largeur du chargement, traversée des ponts suspendus, stationnement des voitures et éclairage pendant la nuit.

La compétence des tribunaux était partagée entre les conseils de préfecture (tribunaux administratifs) et les tribunaux judiciaires selon trois catégories :

- sur les routes nationales, départementales et les chemins vicinaux de grande communication :
 - o les contraventions à la police du roulage relevaient du conseil de préfecture ;
 - o les contraventions spécifiques aux automobiles relevaient du tribunal judiciaire ;
- sur les autres routes, le tribunal judiciaire était compétent quel que soit le véhicule.

Un *Décret-loi* du 28 décembre 1926 unifia le système en confiant aux tribunaux judiciaires le traitement de toutes les « *infractions concernant la circulation* », quels que soit la voie et le véhicule utilisés⁶⁵⁹. Notons qu'il traite aussi de « *la police de la conservation des voies* ».

Le *Décret* (article 2) prévoit que :

« *les procès-verbaux des infractions [...] continueront à être dressés conformément aux lois et règlements en vigueur ; toutefois, auront qualité pour dresser des procès-verbaux, en outre des agents actuellement qualifiés à cet effet : les cantonniers chefs du service vicinal sur les chemins vicinaux ; les gardes champêtres sur les voies de toutes catégories aussi bien dans l'intérieur qu'en dehors des agglomérations.* »

Cet élargissement de la possibilité de verbaliser aux cantonniers chefs des services vicinaux

⁶⁵⁷ *Décret concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques*, 28 décembre 1926, *Rapport au Président de la République*, *PTQ* 1926, pages 680-686.

⁶⁵⁸ *Circulaire de commentaire du Décret du 10 mars 1899*. *PTQ*, 1899, page 246.

⁶⁵⁹ *Décret-loi concernant l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de la conservation des voies publiques*, 28 décembre 1926. *PTQ* 1926, pages 680 e. s. Ce *Décret-loi* fit l'objet d'une présentation à la Chambre pour confirmation à la séance du 18 janvier 1927.

donnait satisfaction aux Conseils généraux, mais ne tirait pas à conséquence puisqu'il restait peu de services vicinaux indépendants, et que les préfets les dirigeaient *in fine*.

L'extension des pouvoirs des gardes champêtres « à toutes les voies en dehors des agglomérations » avait peut-être potentiellement plus d'importance, mais on ne trouve pas de récriminations à ce sujet dans la presse automobile ; ceux-ci ne pouvaient d'ailleurs plus y constater d'excès de vitesse, puisque les maires ne pouvaient plus limiter les vitesses en rase-campagne⁶⁶⁰.

La définition des agents autorisés à verbaliser ne sera modifiée que par l'*Ordonnance* du 15 décembre 1958, article 5.

La « perception immédiate des amendes ».

Dans le même esprit de simplification des procédures, le *Décret-loi* du 28 décembre 1926 prévoit que certains agents publics pourront percevoir des amendes de transaction éteignant toute poursuite (sauf pour les délits).

De même, il prévoit que l'on pourra exiger la « consignation » de l'amende lorsque le contrevenant ne peut pas justifier de son domicile, mesure qui visait surtout les étrangers.

Un *Décret* du 30 septembre 1928 précisa les conditions du paiement immédiat de l'amende⁶⁶¹. Cette procédure restera peu utilisée. Voir l'*Annexe B, Illustration 192*.

11-6 L'ÉROSION DES PENALITES PAR L'INFLATION.

Nous avons vu que le gouvernement de Poincaré avait déposé en 1927 un projet de loi visant à l'augmentation des tarifs des amendes pour les infractions au *Code de la route* et pour le délit de fuite.

Lors du débat du 4 novembre 1927, le ministre des travaux publics André Tardieu indique que les pénalités ont été réévaluées en moyenne d'un facteur 3 par rapport à l'avant-guerre, alors que « les droits d'enregistrement ont été affectés du coefficient 6. »⁶⁶² Ce coefficient 6 correspond d'ailleurs exactement aux évaluations modernes de la variation de l'indice des prix à la consommation entre 1914 et 1927. Ce retard est encore amplifié par le fait que le pouvoir d'achat a doublé entre 1913 et 1939.

De plus, Tardieu veut étendre la récidive à l'ensemble du territoire car, dit-il :

« Quant à la récidive, elle n'existe que si le fait se reproduit dans le ressort du même tribunal, ce qui, en matière d'automobile, est une joyeuseté digne de Courteline. »

Le projet Tardieu ne sera jamais discuté et les pénalités, déjà divisées par 2 en valeur réelle par rapport à l'avant-guerre vont donc continuer à se dévaluer jusqu'en 1939 et les pénalités pour récidive vont rester lettre morte⁶⁶³. Son projet ne sera repris qu'en 1948, sera

⁶⁶⁰ Malgré nos investigations, nous n'avons pas pu préciser l'impact réel de cette disposition, qui sera abrogée après la guerre. Il est probable que les maires ne s'intéressaient qu'aux infractions en ville.

⁶⁶¹ 30 septembre 1928. *Décret réglementaire sur la circulation et la conservation des voies publiques. Paiement immédiat de l'amende prévu par l'article 7 du décret du 28 décembre 1926. PTQ 1928.*

⁶⁶² *Débats de la Chambre*, séance du 4 novembre 1927, pages 27-34 ; citation page 33. *Projet de loi*, in *Documents parlementaires*, 4 novembre 1927, Chambre des députés, Annexe n°4 982, page 39.

Les réévaluations ont été faites par des *Lois de finances*.

⁶⁶³ Une réserve, cependant : il est possible qu'une *Loi de finances* ayant procédé à des réévaluations nous ait échappé.

ultérieurement amplifié et aboutira enfin à l'*Ordonnance portant Code de la route* du 15 décembre 1958.

II-7 LA REPRESSION. GENDARMERIE OU INTERIEUR ?

Avant 1914, la répression des infractions aux règles de l'usage de la route faisait l'objet d'un joyeux désordre, on l'a vu. La circulation attelée jouissait d'une tolérance quasi systématique, tandis que les cyclistes, et encore plus les automobilistes, étaient soumis à un niveau très élevé de répression.

Les automobilistes dont les récriminations contre les dysfonctionnements de la répression étaient virulentes jusqu'au début des années 1920, se prennent tout-à-coup d'une « *haute estime pour la Gendarmerie* » vers 1930.

Il nous faut exposer les éléments et la chronologie de cette évolution, qui va aboutir, en 1928-1930, à un « système de répression » exceptionnellement stable qui durera 70 ans.

Les sources permettent de cerner très précisément les nouvelles pratiques de la Gendarmerie⁶⁶⁴, qui contrôle la rase-campagne et les petites agglomérations, où ont lieu 70 % des décès dus à la circulation automobile et probablement plus de 75 % du total des décès en comprenant les accidents « à un véhicule seul » des cycles et des voitures attelées⁶⁶⁵.

On est aussi à peu près renseigné sur les pratiques de la préfecture de police dans la Seine et sur celles de la préfecture de Seine-et-Oise où vont se développer les premiers services de police routière dépendant du ministère de l'intérieur.

CONTRAVENTION AU VOL, MESURE DE LA VITESSE ET CARREFOURS.

Dès 1920, les automobilistes rouvrent leurs attaques contre les pratiques qu'ils n'ont cessé de dénoncer : la contravention au vol et l'incertitude (pour ne pas dire plus) des mesures de vitesse.

La contravention au vol, principal sujet de conflit, disparaît pratiquement au début des années 20. Les associations s'inquiètent à ce sujet dès 1920 et reçoivent rapidement des assurances qui seront tenues, contrairement à celles du passé.

Le garde des Sceaux rappelle aux Procureurs généraux sa *Circulaire du 12 octobre 1909* qui prescrivait (plutôt en vain à l'époque) de recueillir, avant d'entamer les poursuites, « *les explications et les moyens de défense* » des contrevenants ayant fait l'objet d'une contravention au vol⁶⁶⁶.

Une *Circulaire* du directeur de la Gendarmerie à toutes les brigades, « *posant comme règle que la "contravention au vol" doit être réservée "aux cas de nécessité absolue"* », prescrit le 16 novembre 1922 à tous les gendarmes l'usage systématique du sifflet à roulette pour arrêter les contrevenants⁶⁶⁷. Le ministre de l'intérieur s'y associe pour la police d'État et prie les

⁶⁶⁴ Le *Service historique de la Gendarmerie nationale* (SHGN) conserve des sources fondamentales que nous avons exploitées sommairement. Notamment les « *Mémorial de la Gendarmerie* », recueils de textes réglementaires et la *Revue de la Gendarmerie*. Il reste certainement d'autres documents à y découvrir.

⁶⁶⁵ Voir ci-dessus le *chapitre 7, V-2, Accidents en ville ou en rase campagne ?*

⁶⁶⁶ Voir la lettre du ministre au T. C. F. in *Revue du T. C. F.*, 1922, page 294.

⁶⁶⁷ *Revue du T. C. F.*, janvier 1923, page 10. ADL, 5 M 92, *Circulaire du ministre de la guerre*, 16 novembre 1922.

préfets de le faire savoir aux maires en ce qui concerne les gardes champêtres⁶⁶⁸.

En 1921, seulement 170 contraventions avaient été dressées « au vol » dans la Seine (ou Paris ?) selon le préfet de police⁶⁶⁹.

La contravention au vol est donc pratiquement enterrée, sauf épisode courtelinesque comme tel procès tenu en 1922-1923 contre un sociétaire du T. C. F. devant un juge de tribunal de simple police particulièrement malveillant⁶⁷⁰.

Les mesures fantaisistes de la vitesse font l'objet de nombreuses décisions de jurisprudence, qui imposent l'usage du chronomètre⁶⁷¹. La direction de la Gendarmerie s'y ralliera vers 1930.

On voit apparaître, vers la même époque, des appareils optiques avec un chronomètre incorporé qui permettent de mesurer très précisément la vitesse. Ils ne semblent pas avoir été réellement utilisés en France⁶⁷².

Une dernière difficulté était l'appréciation de l'obligation de ralentir (et de klaxonner) aux carrefours de rase-campagne (article 10 du *Code de la route*⁶⁷³). Selon les automobilistes, elle ne s'imposait pas dès lors que la visibilité du carrefour était dégagée. La question sera réglée par une *Circulaire* de la direction de la Gendarmerie du 22 juillet 1930, d'une casuistique réjouissante :

« Deux cas peuvent se présenter :

- *Le carrefour est complètement dégagé et il est possible d'apercevoir d'assez loin un véhicule venant des voies transversales, l'infraction n'est pas à relever [...] puisque les accidents ne sont pas à craindre.*
- *Le carrefour est dangereux et gardé par des gendarmes ; ceux-ci peuvent et doivent [...] prévenir les conducteurs de tous les véhicules au moyens de signaux [...], les faire ralentir et arrêter assez tôt pour qu'aucune infraction ne soit commise. »*

LA QUESTION DES EFFECTIFS ET DE LA REFORME DE LA GENDARMERIE.

La Gendarmerie, forte de 27 000 militaires⁶⁷⁴, dont les effectifs n'ont pas augmenté après guerre se révèle réticente à assurer « *la police de la route* ». Ce n'est assurément pas la même chose d'effectuer les contrôles sur les 140 000 automobiles et 35 000 motocycles existants en 1914 et sur des parcs à l'augmentation galopante, dont les effectifs sont rappelés dans le tableau

⁶⁶⁸ ADL, 5 M 92. *Circulaire du ministre de l'intérieur*, 5 janvier 1923. Accusé de réception du préfet, 15 janvier. La *Circulaire du ministre de la guerre* du 16 novembre 1922 est reproduite dans la *Circulaire* du ministre de l'intérieur.

⁶⁶⁹ Séance du 15 décembre 22 du Conseil municipal, cité par *Omnia*, 1922, page 672.

⁶⁷⁰ *Revue du T. C. F.*, 1923, page 190. Récit « *qu'on pourrait croire échappé de Courteline* » : le juge refuse les « *témoignages légalisés* » envoyés par le prévenu, convoqué deux fois, malmené et finalement acquitté. Celui-ci conclut que « *il lui en coûte quelques centaines de francs* » au lieu de 10 francs d'amende.

⁶⁷¹ Voir par exemple un arrêt commenté par Jean Lhomer, in *La Vie automobile*, 25-3-1930, page 120.

⁶⁷² *Revue de la Gendarmerie*, 1930, pages 439-449. Il s'agit d'un appareil utilisé en Hollande. Il se présente sous forme d'une « *jumelle monoculaire* » (sic) mettant en œuvre un système complexe de doubles visées par coïncidence de deux images à travers des prismes qui permettent de mesurer la distance parcourue par le véhicule visé, et un chronomètre mesurant le temps écoulé entre les deux visées.

⁶⁷³ Pour mémoire, rappelons-en le texte initial de l'alinéa concerné : « *Tout conducteur de véhicule ou d'animaux, abordant une bifurcation ou une croisée de chemins, doit annoncer son approche ou vérifier que la voie est libre, marcher à allure modérée et serrer à droite, surtout dans les endroits où la visibilité est imparfaite.* »

⁶⁷⁴ À titre de comparaison, il y a en 2007, 105 000 gendarmes (plus les CRS).

ci-dessous.

	1914	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Autos	140 00	237 162	292 419	372 773	468 341	602 388	750 836	835 449	976 646	1 115 841
Motos	36 000	55 346	55 382	66 781	88 273	118 313	140 360	157 615	236 792	303 589

Surtout, la Gendarmerie est en pleine réforme. Le Gouvernement issu de la Chambre Bleu horizon veut créer une « *Gendarmerie mobile* » chargée du maintien de l'ordre, arguant que « *Le contact direct de l'armée proprement dite avec les manifestants est une chose qu'on doit, dans un intérêt commun, éviter le plus possible.*⁶⁷⁵ »

Enfin, en 1920, la Gendarmerie traverse une « *crise grave de recrutement* » et ses effectifs sont jugés insuffisants par les sénateurs qui votent à l'unanimité la demande au Gouvernement :

« *d'augmenter ses effectifs [... et de] donner à cette arme d'élite la direction autonome dont elle a besoin et prendre toutes autres mesures propres à améliorer la situation de la Gendarmerie* »⁶⁷⁶.

En effet, elle dépend, depuis 1778, de la direction de la cavalerie dont la tutelle est jugée paralysante depuis longtemps⁶⁷⁷. Son autonomie est proposée au Parlement le 9 juillet 1920⁶⁷⁸.

Le vote le 11 juillet 1921⁶⁷⁹ d'un nouveau budget de la Gendarmerie permet une première augmentation de ses effectifs et lui accorde les moyens d'avoir son propre « *état-major* ». La direction autonome de la Gendarmerie voit donc le jour en 1922.

L'augmentation des effectifs sera échelonnée sur 3 ans, vu la situation budgétaire catastrophique de l'époque, ce qui va retarder les décisions concernant la police de la route.

LA QUESTION DE LA « POLICE SPECIALE DE LA ROUTE ».

La « *police de la route* » était déjà une vieille idée.

Elle avait ainsi été proposée – sous ce terme exactement – à l'examen de la *Sous-commission administrative* de la *Commission extraparlamentaire* de 1903⁶⁸⁰, puis à celui de la Chambre des députés par le *Projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création d'un casier automobiliste* de Clemenceau du 12 mars 1908⁶⁸¹.

Le fond de ces deux débats était l'augmentation du nombre des agents pouvant dresser procès-verbal, qui apparaissait comme une demande forte de l'opinion.

À l'époque, on envisageait de confier cette « *police de la route* » aux agents des services de

⁶⁷⁵ *Projet de loi, Documents parlementaires*, 18 mai 1920, Chambre des députés, Annexe n°877, pages 1 468 e. s.

⁶⁷⁶ *Ordre du jour* présenté après débat par les sénateurs Lebert, de Selves, Chéron, etc. et voté à l'unanimité à la séance du Sénat du 1^{er} juillet 1920.

⁶⁷⁷ *Propositions de loi* à la Chambre annexées aux débats du 1^{er} juin 1908, 18 novembre 1912, 26 août 1919.

⁶⁷⁸ Colonel Girod, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, 9 juillet 1920, Chambre des députés, Annexe n°1 271, pages 1989 e. s. – Gallois, *Rapport sur la proposition Girod, Documents parlementaires*, Chambre, 29 juillet 1920, Annexe n°1 389, pages 2085 e. s.

⁶⁷⁹ Le projet de loi est adopté sans débat le 4 mars 1921 à la Chambre, au titre du budget 1921. Le Sénat l'adopte le 21 juin 1921, mais au titre du budget 1922. Il est définitivement adopté le 11 juillet 1921.

⁶⁸⁰ *Programme des travaux de la Sous-commission administrative. Police de la route*, BT cote 492. « *Ne suffirait-il pas ou de mieux organiser la police de la circulation rurale ou de prendre des mesures pour qu'elle soit exercée soigneusement ? Accroissement des agents commissionnés surtout en ce qui concerne les cantonniers.* »

⁶⁸¹ Clemenceau, Barthou, Briand, *Projet de loi*, séance du 12 mars 1908, in *Documents parlementaires*, Chambre, annexe n°1574, pages 215-216. Voir ci-dessus le *Chapitre 4, 6*.

voirie, déjà habilités à constater les infractions à la *Loi sur la police du roulage*.

Manifestement, le Gouvernement n'était pas prêt à rouvrir la question de l'augmentation des effectifs en 1920. Ce qui explique notamment que Le Trocquer et ses amis, pourtant si actifs sur la question du budget des routes, soient restés totalement absents du débat. Le ministère de l'intérieur, qui finira en 1936 par revendiquer une part de la police des routes en liaison avec les départements, n'y participa pas non plus.

De plus, la Gendarmerie entendait bien se réserver la répression sur la route.

Le début des années 1920 est caractérisé par une hostilité certaine de l'opinion envers la Gendarmerie ; c'est une séquelle de la guerre, quand ses tâches de contre-espionnage, de surveillance des arrières et de traque des insoumis valaient au gendarme d'être très mal vu de la troupe qui ne retenait que la partie répressive de son service et le considérait comme un « *planqué* »⁶⁸².

La plupart de ceux qui réclament plus de répression sur la route stigmatisent le « *pandore peu scrupuleux sur l'observation des lois et décrets en vigueur* » et proposent divers types de police auxiliaire de la route, formée de volontaires dûment habilités par le ministère de l'intérieur à admonester les contrevenants ou à « *adresser les observations qu'il mérite* » au policier qui « *ferme scrupuleusement les yeux ou regarde de l'autre côté* » devant les infractions⁶⁸³. Toutefois, la presse automobile paraît globalement peu enthousiaste sur ce sujet.

Les associations se tiennent aussi à l'écart de ces propositions⁶⁸⁴. Finalement, on ne peut guère parler de « débat » faute d'interlocuteur politique reprenant les demandes de la Presse. On a vu que la seule tentative de création d'une police de la route autonome sera celle de Tardieu lors du débat du 4 novembre 1927 et qu'elle sera infructueuse.

Lorsque, finalement, la Gendarmerie obtient gain de cause en mai 1928, d'aucuns continueront à juger cela insuffisant.

Des quotidiens comme *L'Intransigeant*, *L'Éclairer de Nice* ou *L'Auto*⁶⁸⁵, font alors des propositions de « *police auxiliaire de la route* », connue aussi comme « *les brigades de la route* » (comme on dit *brigade de Gendarmerie*)⁶⁸⁶. La presse automobile ne s'y associera pas.

Édouard Grinda, député des Alpes-Maritimes, déposa une proposition de loi le 19 mars 1929 pour l'institution de « *conseillers de la route* », civils nommés par le préfet sur proposition des Automobile-Clubs, assermentés, ayant pouvoir d'arrêter les fautifs, de « *leur rappeler, par une observation courtoise, les prescriptions qui ne seraient pas respectées* », de leur dispenser leurs « *conseils* » et de faire des rapports le cas échéant, à l'U. N. A. T. pour les

⁶⁸² Voir par exemple Louis Panel, *Gendarmerie et contre-espionnage (1914-1918)*, Service historique de la Gendarmerie nationale, 2004.

Un exemple typique de cette hostilité est un article de 1921 intitulé « *La clé du mystère* », qui expose : « *une récente discussion au Sénat nous a appris que les gendarmes sont poussés à fournir un maximum de procès-verbaux par un double système de primes : une première prime leur est allouée sur chaque contravention [...] ; une deuxième prime de 300 fr. est accordée en fin d'année au pandore dont le tableau porte le plus grand nombre de victimes.* » in *La Vie automobile*, 10-5-1921, page 175.

⁶⁸³ *La Vie automobile*, 10-12-1925, page 945.

⁶⁸⁴ Déjà en 1903, les associations étaient peu actives. Abel Ballif, par exemple, s'opposa vivement à la création d'une *Police de la route* dans un article de *La Vie Automobile*, du 23 avril 1903, page 257.

⁶⁸⁵ *L'Éclairer de Nice*, 4 août 1928 ; *L'Auto*, 6 décembre 1928. Le député Grinda (voir les deux notes ci-dessous) précise que diverses associations et Automobile-Clubs se sont associés à ces propositions.

⁶⁸⁶ Pour une analyse de ces projets tardifs et de la proposition Grinda ci-dessous, voir la *Revue de la Gendarmerie*, 1929, pages 447-457.

automobilistes fautifs, et à « l'autorité compétente » pour les autres usagers, rapports éventuellement susceptibles d'être utilisés « en cas d'action judiciaire »⁶⁸⁷.

Un bon exposé de la position de la Gendarmerie par le commandant Serin paraît dans la *Revue de la Gendarmerie* sous le titre « *Le problème de la route, II Une police de la route* »⁶⁸⁸ :

« La Loi organique du 28 germinal an VI (toujours en vigueur) lui confiait “la sûreté des campagnes et des grandes routes”, lui ordonnant (article 125) [...] de faire spécialement “la police sur les grandes routes, d’y maintenir les communications et les passages libres en tous temps, de contraindre les voituriers, charretiers et tous conducteurs de voitures à se tenir à côté de leurs chevaux et de saisir ceux qui obstrueront les passages” et ajoutant enfin (art. 126) que “ces fonctions seront habituellement exercées par la Gendarmerie nationale, sans qu’il y ait besoin d’aucune réquisition”.

Comment, dans ces conditions, aurait-on pu songer à écarter la Gendarmerie de son service légal et normal ? »

Et Serin de conclure :

« Le gouvernement peut avoir la certitude qu’en donnant progressivement à la Gendarmerie un outillage restreint mais approprié, il trouvera dans cette arme d’élite les éléments nécessaires et suffisants pour mettre fin au “désordre routier” qui menaçait de tourner au massacre. »

En fait, la Gendarmerie revendiquait depuis le début le monopole de la police de la route – et s’opposait à tous les projets d’une police spécialisée –, mais réclamait une réforme de son statut (on l’a vu ci-dessus) et des moyens nouveaux. La Chambre bleu-horizon, éprise de Loi et d’Ordre, n’entendait pas s’y opposer, mais était impécunieuse. La nouvelle majorité de gauche issue des élections de 1924 fut à peine plus divisée, quoique la Gendarmerie y ait eu des adversaires comme en témoigne le débat du 4 novembre 1927.

La définition des modalités pratiques de l’exercice de la police de la route dans les nouvelles conditions de trafic s’enlise donc en attendant les réformes réclamées par la Gendarmerie.

Elle ne sera tranchée que par la *Circulaire sur la “police spéciale de la route”* du 19 mai 1928 et sa mise en application progressive.

Un article de la *Revue de la Gendarmerie* parle même de cette *Circulaire* comme :

« de l’accord interministériel qui a eu pour effet de confier tout spécialement et pour ainsi dire exclusivement à la Gendarmerie la police de la circulation routière (sans avoir à restituer à cette arme une mission qui lui incombait légalement déjà) [...] »⁶⁸⁹

On peut analyser la politique adoptée selon trois axes :

- les modalités de contrôle adoptées sont beaucoup moins répressives qu’auparavant ;
- le niveau de la répression est grossièrement divisé par 10 par rapport à l’avant-guerre ;
- l’appui des automobilistes permettra à la Gendarmerie de résister aux velléités de

⁶⁸⁷ Édouard Grinda, *Proposition de loi*, in *Documents parlementaires*, 19 mars 1929, Chambre des députés, Annexe n°1 448, pages 519-520. Proposition renvoyée à la commission des travaux publics et jamais examinée.

⁶⁸⁸ *Revue de la Gendarmerie*, 1928, pages 349-355 ; citations pages 354 et 355. Nous n’avons pas recherché de note ou document sur le débat dans les Archives centrales du ministère des Armées ou dans celles de la Gendarmerie.

⁶⁸⁹ *Revue de la Gendarmerie*, 1929, page 366. On appréciera la contradiction de « se voir confier spécialement [...] une mission qui lui incombait déjà », preuve que l’affaire n’était pas allée de soi. C’est nous qui soulignons.

création d'une police de la route dépendant du ministère de l'intérieur.

L'IDYLLE DES ASSOCIATIONS ET DES GENDARMES A PARTIR DE 1928.

Avant 1914, la répression des infractions de la circulation automobiles faisait l'objet de vives attaques de la part des automobilistes, dont la presse automobile et les associations se faisaient largement l'écho. Leur indignation – plus ou moins résignée – résultait des modalités des contrôles et du nombre très élevé des contraventions dressées.

En 1929, le ton change du tout au tout : on n'attaque plus la Gendarmerie (ni la police). On voit Baudry de Saunier, qui ironisait naguère que « *le gendarme n'a que l'esprit de ses bottes* » écrire dans la *Revue de la Gendarmerie* en 1929⁶⁹⁰ :

« *Je voudrais cependant, en raison de la haute estime dans laquelle, comme tous les Français d'ailleurs, je tiens cette arme d'élite, exprimer à la Gendarmerie mon opinion sur les rapports qu'elle doit avoir sur la route avec l'automobile.* »

En 1930, le même Baudry salue en termes dithyrambiques « *L'esprit nouveau de la Gendarmerie*⁶⁹¹ » et les nouvelles *Instructions* de son directeur, le général Bucheton⁶⁹² :

« *un chef qui connaît vraiment les questions qu'il aborde et les populations avec lesquelles il est en rapport [et qui] obtient par la douceur l'obéissance à la Loi* ».

Il est suivi par la revue du Touring-Club qui affirme « *Le gendarme n'est plus sans pitié !* », *La Vie automobile* qui vante « *La sage application du Code de la route* » et la *Revue générale des routes et de la circulation*⁶⁹³.

Bref, sauf pour quelques obstinés esprits chagrins, les modalités de la répression ne font pratiquement plus l'objet que d'éloges à partir de 1930.

LA MISE EN PLACE DE LA « POLICE SPECIALE DE LA ROUTE » (1928-1930).

La Gendarmerie dut donc définir l'exercice d'une « *police spéciale de la route* » entre 1928 et 1930. En répétant à l'envi cette expression dans ses divers textes administratifs, la Gendarmerie, bien que revendiquant d'avoir été chargée depuis le Directoire de la « *police des grandes routes* », marquait bien sa volonté de voir reconnaître la spécificité et la nouveauté de cette mission.

Après la première phase de réforme de la Gendarmerie elle-même que nous venons de décrire, on peut distinguer quatre phases successives de mise en place :

- une phase de « *lobbying* » avant 1927,
- la parution, en mai 1928, d'une *Circulaire* du ministre de la guerre fixant les objectifs

⁶⁹⁰ *Revue de la Gendarmerie*, 1929, pages 315-318. Citation page 315.

⁶⁹¹ *Omnia*, juin 1930, éditorial.

⁶⁹² Louis Bucheton (1878-1943) sort de Saint-Cyr en 1899, sert dans diverses armes, puis entre à la Gendarmerie en 1907 et passe à la Garde républicaine en 1912 dans laquelle il fait la guerre (ce n'est pas un gendarme planqué). Il sera le premier *directeur* autonome de la Gendarmerie du 7-07-1928 à 1940. Dans ses notations, il est « *signalé par le côté très personnel de son caractère* ». Voir sa *notice biographique* au SHGN.

⁶⁹³ *Revue du T. C. F.*, 1930, page 204, *La Vie automobile*, 10-8-1930, page 293-294, et *Revue générale des routes et de la circulation*, avril 1930, page 216.

de la *police spéciale de la route*,

- une phase de « *test* » et mise au point des procédures de 1928 à 1930,
- une dernière phase de « *communication* » sur le nouveau système répressif en 1930.

Comme pour tout lobbying, il est difficile d'apporter la preuve de la première phase. On peut toutefois en voir un indice, dès mars 1927, dans la parution d'un long texte du juriste d'*Omnia*, J. Imbrecq, « *Messieurs les gendarmes et nous...* » qu'il commence en déclarant :

« *Depuis un certain temps du moins, les rapports entre les usagers de la route (et spécialement les automobilistes) et les gendarmes ne sont pas particulièrement acerbés. L'ère des brimades incessantes et des vexations systématiques est close.* »

Puis, il cite *in extenso* tout ce qui concerne la route dans le *Décret portant règlement sur l'organisation et le service de la Gendarmerie*, du 20 mai 1903, qu'il qualifie de « *charte de la Gendarmerie* »⁶⁹⁴.

La *Circulaire* du ministre de la guerre, Paul Painlevé, du 19 mai 1928, fait l'objet d'une belle opération de communication :

« *C'est le 14 juillet que, pour la première fois, le nouvel organisme est entré en fonctions et c'est sur la route de Paris-Trouville, assurément la plus fréquentée en ces jours de fête, que sa surveillance s'est exercée, presque paternelle pourrait-on dire. Ses observations, ses appels à la prudence ont été partout bien accueillis, du moins là où opéraient les gendarmes sur un ruban de route de 200 km environ.*⁶⁹⁵ »

La position – la posture ? – qui sera celle de la Gendarmerie pendant le reste du siècle est toute entière contenue dans ce premier jour :

« *paternelle – appels à la prudence – jours de fête – grands axes – les vacances – chez nous, les gendarmes* ».

Les objectifs de la « *police spéciale de la route* » sont définis ainsi par la *Circulaire*⁶⁹⁶ :

« *La “police spéciale de la route” est confiée à la Gendarmerie qui l'assurera dans les conditions suivantes :*

a) *Rôle de la “police spéciale de la route” :*

- *Faire l'éducation des usagers de la route.*
- *Les renseigner et leur porter secours le cas échéant.*
- *Réprimer plus spécialement les infractions au Code de la route qui menacent la sécurité publique et relatives :*

- *Aux feux [d'éclairage des véhicules] ;*
- *Aux croisements et dépassements ;*
- *Aux ralentissements prévus à l'article 31 ; etc.*

La “police spéciale de la route” a donc surtout un rôle préventif, éducateur et protecteur ; les militaires de la Gendarmerie [...] ne chercheront pas à relever des infractions en nombre plus ou moins grand ; ils devront, toutes les fois qu'ils le pourront pour les infractions sans gravité et involontaires, user largement des avertissements. »

⁶⁹⁴ *Omnia*, mars 1927, pages 859-860. Le sujet n'est pas à proprement parler la police de la route, mais cet intérêt pour l'organisation de la Gendarmerie est absolument nouveau, suffisamment pour le tenir pour significatif.

⁶⁹⁵ *Omnia*, n°99, août 1928, page 120. Voir d'autres articles dans le même numéro 99 et dans le numéro 100.

⁶⁹⁶ *Mémorial de la Gendarmerie*, 1928, pages 585-587. Le *Mémorial de la Gendarmerie* est le recueil annuel des textes usuels conservé dans chaque brigade. Les points b, c, d, e, f de la *Circulaire* concernent les personnels, les tournées de surveillance en voiture, les ordres de mission, les constats, la perception immédiate des amendes, etc.

Le but recherché était fort clair : réconcilier le public et la Gendarmerie :

« [Il faut] attirer l'attention du personnel [...] sur une particularité toute nouvelle de sa mission, particularité capitale qu'il lui appartiendra de respecter et qui lui ordonne, en principe, tout d'abord, de conseiller et de guider ensuite l'usager de la route avant de songer à le gourmander ou à le punir. Cette obligation, particulièrement heureuse, constitue une réforme considérable dont les citoyens d'abord, les gendarmes ensuite, ne pourront que tirer profit. Aux uns elle donnera la confiance, aux autres la considération.

Accomplie en un trait de plume, elle est de celles qui marquent une étape dans la technique de la Gendarmerie.⁶⁹⁷ »

C'était une telle nouveauté que la Gendarmerie croît nécessaire de justifier, en 1929, que :

« La notion de police préventive, qui caractérise aussi la méthode nouvelle, est conforme aux règles d'emploi de la Gendarmerie.⁶⁹⁸ »

On notera ici l'apparition – dans notre domaine du moins – du terme « *police préventive* » qui va avoir une belle et hypocrite carrière⁶⁹⁹.

La deuxième phase, de mise au point, fut pour le moins laborieuse. Elle ne nécessita pas moins de 14 textes, *Circulaires, Dépêches et Instructions* du 12 juillet 1928 au 17 septembre 1930⁷⁰⁰. Ses auteurs s'en montrèrent fort auto-satisfaits :

« L'essai a été fait de la Gendarmerie française, dispersée sur les routes de France, postée aux carrefours plutôt pour l'éducation des usagers et la protection des voyageurs que pour la répression des fautes commises. Et cet essai, qui dure depuis bientôt deux ans a été concluant en ce sens qu'on a constaté partout une amélioration notable de la circulation.⁷⁰¹ »

La *Circulaire d'Instruction relative à la police de la route* du 11 mars 1930⁷⁰² annule tous les textes parus depuis 1928 et les reprend selon la même structure que la *Circulaire* de 1928.

Ainsi, elle précise les points suivants⁷⁰³ :

« Le rôle de la police de la route est défini par [...] l'instruction du 13 mai 1928.

Le personnel doit tendre vers une application judicieuse, sans vexations ni tracasseries, du Code de la route et des arrêtés préfectoraux et municipaux. Il doit guider l'usager avec bienveillance et lui donner les indications susceptibles de restreindre le nombre et la gravité des accidents.

Il est inadmissible, par exemple, de laisser commettre une infraction que l'on peut empêcher, pour la relever ensuite par un procès-verbal. [...]

⁶⁹⁷ *Revue de la Gendarmerie*, 1928, pages 366-367. C'est nous qui soulignons.

⁶⁹⁸ *Revue de la Gendarmerie*, 1929, page 65. C'est nous qui soulignons.

⁶⁹⁹ Encore un bel exemple, dans son utilisation ici, d'« *actant* » au sens de Lucien Sfez.

⁷⁰⁰ Voir la liste des 14 textes page 38 du *Mémorial* pour 1930, ainsi que chaque texte à sa date propre.

⁷⁰¹ *Revue de la Gendarmerie*, 1930, pages 415-416. Ce communiqué de victoire – fort prématuré, pour ne pas dire plus – ne s'appuie sur aucune statistique. C'est nous qui soulignons.

⁷⁰² *Mémorial*, 1930, pages 38-55. La *Circulaire* comprend des instructions très détaillées sur l'emploi des personnels, les « *postes fixes* », les « *patrouilles à pied, à cheval, à bicyclette, à motocyclette* », « *l'emploi des véhicules de la dotation réglementaire* », celui des « *véhicules extra-réglementaires* », les « *secours* », etc., ainsi que les modalités de perception immédiate des amendes.

Une *Circulaire* du 4 avril 1930 étend le service de police spéciale de la route à la Garde républicaine.

⁷⁰³ *Ibidem*, citations pages 38, 41 et 42. Le texte est beaucoup plus détaillé. C'est nous qui soulignons.

Si le personnel doit user largement d'avertissement pour les fautes légères [...] Il convient de dresser procès-verbal pour :

- *Toutes les infractions dont l'auteur ne peut invoquer l'excuse de l'ignorance ; défaut de permis de conduire, défaut d'éclairage à l'avant, etc.*
- *Celles qu'un avertissement ne peut faire cesser instantanément : défaut de plaques, de permis de circulation [c'est l'attestation fiscale], ivresse des conducteurs, etc.*
- *Enfin celles dont la gravité est évidente [...] : absence ou placement défectueux du rétroviseur, abandon d'animaux, dépassement à droite, projecteurs aveuglants, tournants dangereux, défaut de ralentissement dans les courbes, les passages étroits et encombrés, au sommet d'une côte, en cas de croisement ou de dépassement, etc.*
- *[...] Ils doivent inspirer, par tous les moyens, la confiance des usagers. Leur mission est surtout d'éviter les accidents et de faciliter la circulation. »*

Une autre de ces prescriptions – qu'il convient ici de mettre en exergue car elle est toujours d'actualité au XXI^{ème} siècle – était la suivante⁷⁰⁴ :

« Les militaires désignés doivent être judicieusement placés et visibles de loin ; il leur est formellement interdit de se dissimuler. »

La *Circulaire* met aussi en place de façon détaillée « l'emploi des véhicules extra-réglementaires » spécialement affectés à « la surveillance de la route sur de longs itinéraires ». Elle ne comportait pourtant que 6 véhicules spécialement affectés à la police de la route auxquels s'ajoutaient 5 autres de la dotation réglementaire et 3 voiturettes mises à disposition par le Conseil général des Alpes-Maritimes. Les gendarmes occupants ces véhicules étaient – provisoirement – les seuls à pouvoir percevoir immédiatement les amendes⁷⁰⁵.

Cette opération fut très fortement médiatisée. On trouve de nombreux articles, avec des photos des véhicules et de leurs occupants portant le brassard indiquant qu'ils étaient habilités à percevoir les amendes (voir l'*Annexe B, Illustration 192*).

Les revues automobilistes saluèrent ces *Instructions* avec enthousiasme ; la « bienveillance », les « avertissements », « l'interdiction de se dissimuler », etc., leur parurent mériter toutes leurs félicitations. Tout juste craignaient-ils la fin de l'idylle, comme l'exprima la *Revue générale des routes*⁷⁰⁶ :

« La Gendarmerie qui a dans ses attributions la police, ou mieux la surveillance la route, procède actuellement à l'éducation de l'usager de la route. Mais cette période d'éducation ne sera pas éternelle. Viendra ensuite la période de la répression énergique. »

Les textes de 1928 et 1930 furent confirmés le 9 juillet 1933 par une *Circulaire d'Instructions* simplifiée (on n'y parle plus des tournées spéciales en voiture de 1930 devenues obsolètes). Elle va servir de référence – avec ses textes annexes – jusqu'à la fin du siècle.

⁷⁰⁴ *Ibidem*. Cet interdit constitue une « exception française » dont l'incongruité a toujours étonné les étrangers à qui on en parlait.

⁷⁰⁵ *Ibidem*, pages 41-46. La *Circulaire* comprend des instructions très détaillées sur l'emploi des 6 véhicules affectés aux « longs itinéraires » et des 8 autres dont les équipages peuvent aussi percevoir immédiatement l'amende (on précise même leurs numéros minéralogiques et leurs bases), des modèles de comptabilité du carburant, d'ordre de mission, etc. Tout ceci disparaîtra dans une *Circulaire* ultérieure de 1933.

⁷⁰⁶ *Revue générale des routes et de la circulation*, avril 1930, page 216.

LE GENDARME N'EST PLUS SANS PITIE : LES SECOURS ET L'EDUCATION.

De la même époque date l'implication de la Gendarmerie dans des activités de secours et d'éducation des écoliers.

La Gendarmerie établit donc des liens étroits avec l'U. N. A. T. et participe largement au système du « *Secours sur route* » que gère celle-ci. On peut lire la parution, en 1929, d'un article du Dr Pierre Béhague, président du Comité directeur des secours sur route de l'U. N. A. T., comme le début de cette collaboration⁷⁰⁷.

Le manuel du Colonel Vohl, *Code de la route et Police de la circulation*, fait une large place à ces activités de secours ; voir l'*Annexe B, Illustration 194*.

L'éducation des usagers est également mise en avant, avec la participation des gendarmes aux Comités départementaux de sécurité routière dès 1933⁷⁰⁸.

Dès 1933, on voit les gendarmes se lancer dans des « *causeries* » dans les écoles, appuyées sur des « *films éducatifs* »⁷⁰⁹. Cette activité va se développer et perdurer jusqu'à aujourd'hui.

Pour conclure, la Gendarmerie se lance vers 1930 dans des tâches conçues en termes d'image, certes liées à la sécurité, mais totalement antagonistes avec la répression.

LE BUT DE LA GENDARMERIE : « ESTIME ET RESPECT DES POPULATIONS ».

Le discours sociologique dominant sur les difficultés de la répression dans les années 1980-2000 tendait à tout ramener à des difficultés juridiques (« *il faut des procédures plus simples, de meilleures lois, plus de juges, etc.* ») ou à « *la répugnance personnelle à sanctionner* » du gendarme de base et à ses préférences pour des actions d'éducation et de secours. Ce qui revenait à nier l'importance primordiale de la position de « *l'organisation Gendarmerie* » elle-même et à refuser toute historicité à cette position⁷¹⁰. On reviendra sur cette question lorsque nous traiterons de la période 1980-2000.

Pour conclure cet exposé détaillé de la mise en place de la police de la route entre 1928 et 1930, qui voit mettre l'éducation, la prévention et l'évitement des accidents bien avant la répression, il nous paraît nécessaire de rappeler que cette attitude découle d'une position fort ancienne et fort claire de la Gendarmerie.

⁷⁰⁷ *Revue de la Gendarmerie*, 1929, pages 215-233. Le Dr Béhague est un des piliers de l'U. N. A. T. dont il est aussi le secrétaire général.

⁷⁰⁸ *Circulaire* du ministre de la guerre du 9 mai 1933, qui suit de peu la *Circulaire* de l'intérieur du 28 mars 1933.

⁷⁰⁹ *Revue de la Gendarmerie*, article *Le film au service de la route*, 1929, pages 312-325. Cette initiative est prise (testée ?) en Tunisie. Les films d'éducation routière vont connaître une grande diffusion après la guerre.

⁷¹⁰ Un représentant très typique de cette vision est Claudine Pérez-Diaz, CNRS. Parmi ses nombreuses études, voir par exemple : *Jeux avec des règles pénales, Le cas des contraventions routières*, L'Harmattan, 320 pages, 1998, ou l'article : *Les régulations rationnelles du contrôle des contraventions* in *Routes, espace incertain, Les cahiers de la sécurité intérieure*, n°25, 1996, pages 90-106.

Sans nous livrer à un travail de fond, nous nous contenterons de l'illustrer par la couverture du manuel du Colonel de Gendarmerie Vohl, *Code de la route et Police de la circulation*⁷¹¹ reproduite en *Annexe B, Illustration 193* qui porte la devise suivante :

ÉDUCER – RENSEIGNER – SECOURIR
Réprimer les infractions menaçant la sécurité

“Il ne faut pas perdre de vue que la Gendarmerie est une sorte de Magistrature armée qui ne peut remplir utilement son mandat que si elle est entourée de l'estime et du respect des populations.”

(Circulaire du Ministre de la guerre en date du 9 avril 1852)

Rien mieux que cette référence aux « fondamentaux de la Gendarmerie » de 1852 ne saurait définir l'esprit qui a présidé à l'organisation de la « police spéciale de la route » en 1928-1930.

La répression de masse des comportements de la population *a priori* « non délinquante » qu'étaient les automobilistes était de nature à lui aliéner « l'estime et le respect des populations », d'où la mise au dernier rang de ladite répression.

LES POLICES URBAINES : LE CAS DE PARIS.

En 1933, René Boutteville, directeur des services techniques de la voie publique, de l'éclairage et du nettoyage de Paris – que nous avons vu quelques pages plus haut justifier l'absence de limite de vitesse dans Paris en arguant que cette « mesure [...] est d'ailleurs extrêmement difficile à faire respecter strictement » –, théorise le faible niveau de répression dans son article « *La réglementation de la circulation à Paris* », en écrivant⁷¹² :

« Il est nécessaire de faciliter la tâche [aux conducteurs]. À cet égard l'action d'un bon corps d'agents de police spécialisés dont l'action répressive ne constitue pas le souci primordial joue un rôle de première importance.

Les agents des brigades de circulation (au nombre de 1 440) subissent un entraînement spécial qui dure trois mois ; en outre, depuis 3 ans tous sont tenus de posséder le permis de conduire. Cette mesure a eu des résultats particulièrement heureux. Elle a concouru à créer chez les agents et les automobilistes un état d'esprit orienté, en quelque sorte, vers une collaboration, alors que leurs relations réciproques reflétaient naguère assez souvent sinon des sentiments d'hostilité, du moins une certaine mésentente. »

Ces 1 440 agents – et leurs collègues – n'avaient dressé que 32 000 procès-verbaux aux automobilistes en 1932, soit 22 procès-verbaux par an et par agent ! Ce qui donne toute la mesure de la répugnance de la préfecture de police à « l'action répressive » à cette époque.

La police parisienne était donc parfaitement en phase avec les pratiques extrêmement peu répressives de la Gendarmerie et sa quête de « considération » des automobilistes.

⁷¹¹ Il s'agit de la 21^{ème} édition de 1935, chez Charles-Lavauzelle, disponible au SHGN. Les fontes utilisées ci-dessous donnent une idée de la typographie de cette couverture (au SHGN).

⁷¹² *Revue générale des routes et de la circulation*, août 1933, pages 287-293, citation pages 290-291. Les mots soulignés sont en italiques dans le texte. L'article reproduit presque *in extenso* (sur les numéros d'août, septembre et octobre) une conférence faite par Boutteville à l'Exposition de la circulation de Bruxelles, le 19 mai 1933.

LES « SERVICES DEPARTEMENTAUX DE SECURITE ROUTIERE ».

L'idée d'une « *police auxiliaire des routes* » continuait cependant à séduire et, en 1933, Camille Chautemps, ministre de l'intérieur, autorisa le Conseil général du Loiret à se doter d'un « *service départemental de sécurité routière* ».

Le Loiret fut ainsi le premier département à se doter d'un « *inspecteur de la police des routes* » le 1^{er} juin 1933. Il s'agissait en fait d'un officier de police judiciaire que le ministère de l'intérieur mettait à la disposition du département, lequel payait une partie de son salaire⁷¹³ (voir l'Annexe B, Illustration 195) :

« Il est vêtu d'une tunique bleu marine à deux galons d'argent, les écussons du col ornés de feuilles de chêne, il est coiffé d'un casque de cuir, analogue à ceux des coureurs motocyclistes, et a une cocarde tricolore avec les lettres R. F. »

Circulant sur « *une forte moto de 9 chevaux, qui "tape" sans peine le 145 à l'heure* », l'inspecteur Galaverna poursuivait et stoppait les contrevenants, et leur dressait procès-verbal :

« il protège contre les "fous du volant" ou les formidables "mastodontes" de la route, la modeste huit chevaux du bon père de famille. »

L'expérience prit fin par délibération du Conseil général du 5 mai 1937. Mais, l'inspecteur Galaverna resta en poste dans le Loiret et assura « *incidemment* » ses anciennes fonctions directement pour le compte du ministère de l'intérieur.

Ces inspecteurs départementaux restèrent probablement peu nombreux jusqu'en 1940.

Un service de police d'État spécialement étoffé fut établi en Seine-et-Oise et durait encore en 1939⁷¹⁴. On peut estimer que ce service, qui allait surveiller l'autoroute de l'Ouest, sera à l'origine de la dévolution de la police des autoroutes urbaines aux Compagnies républicaines de sécurité et non à la Gendarmerie qui ne couvrira que les autoroutes de liaison.

L'existence des services départementaux témoigne hautement de l'insatisfaction de certains Conseils généraux vis-à-vis des prestations de la Gendarmerie dans les années 1930.

En conclusion, on peut voir dans ces péripéties des années 1920-1930, l'occasion ratée de la mise en place en France d'une police réellement dédiée à la surveillance de la route comme il en existe dans de nombreux pays. La dualité Gendarmerie-intérieur allait être un élément important d'inertie de la politique de sécurité routière dans l'après guerre.

II-8 UN NIVEAU DE REPRESSION EXTREMEMENT ABAISSE.

Les milieux automobilistes avaient parfaitement compris que le niveau de répression avait énormément baissé depuis l'avant-guerre.

La fréquence des contraventions avait été divisée par plus de 10 entre 1909 et 1932.

⁷¹³ ADL, 5 M 94, dossier « *Police de la circulation routière, 1931-1938* ». Le dossier contient plusieurs pièces administratives : mise à disposition de l'inspecteur Galaverna, décision de retour aux services de l'intérieur, achat de la moto, etc.

Les trois citations sont issues d'un article de journal ni identifié ni daté, vraisemblablement de la fin 1933.

⁷¹⁴ Sur la Seine-et-Oise, voir Édouard Bornecque, *La police de la route, les autoroutes, d'après les exemples de Seine-et-Oise*, Recueil Sirey, 1938. Compte rendu de lecture in *Revue de la Gendarmerie*, 1938, pages 557-559.

Elle n'a plus rien à voir avec celle qu'on pratiquait dans la Seine entre 1905 et 1909, de 1,6 contravention par automobile et par an. On peut en présenter deux exemples très significatifs.

À Paris, en 1921, 83 000 contraventions sont dressées pour 70 000 véhicules⁷¹⁵, soit un taux de 1,2 par véhicule et par an, encore proche de celui d'avant guerre.

Mais le niveau de la répression s'effondre rapidement : en janvier et février 1932, 5 338 contraventions dressées à des véhicules automobiles sont transmises au Tribunal, soit 32 000 par an, pour un parc parisien comptant 190 000 automobiles et 35 000 motocyclettes⁷¹⁶ :

- la fréquence moyenne est donc de 0,142 contravention par véhicule et par an,
- dont 0,067 contravention par véhicule et par an pour des motifs liés à la sécurité.

La répression des comportements dangereux est donc tombée à un niveau dérisoire.

La répartition de ces 5 338 infractions laisse, en effet, fort peu de place aux motifs directement liés à la sécurité (voir le détail en *Annexe A 20*) :

- 1 460 pour « *stationnement illicite* »,
- 1 379 pour défaut de documents administratifs et de plaques, bruit ou fumée, etc.,
- 578 pour défaut d'éclairage ou éclairage insuffisant,
- 1 921 pour des motifs liés à des comportements dangereux :
 - o non-ralentissement aux passages cloutés, 671,
 - o barrage forcé, 303,
 - o « *circulation irrégulière* » (probablement mépris des sens uniques), 280,
 - o droite non suivie, 212,
 - o excès de vitesse, 137,
 - o non-ralentissement aux carrefours, 138,
 - o non-ralentissement aux arrêts de tramway, 59,
 - o non-observation de la priorité, 50,
 - o défaut de rétroviseur, 40
 - o « *incapacité de conduire* » (probablement pour ivresse), 31.

Le faible nombre de procès verbaux pour excès de vitesse est particulièrement remarquable, même si on y ajoute les « *non-ralentissement* ».

En 1938, on compte 118 333 contraventions dont 33 483 pour « *circulation irrégulière* » et moins de 10 000 pour des comportements dangereux, dont seulement 5 116 pour excès de vitesse⁷¹⁷. Ceci pour plus de 300 000 automobiles et 50 000 motos. La répression a à peine augmenté et reste très en dessous des niveaux d'avant 1914 ou du début des années 1920.

En Province, en 1927, la Gendarmerie de l'Oise constate 5 667 infractions au total (non compris les quelques PV dressés par les polices urbaines des grandes villes). On trouvera en *Annexe A 20* le relevé détaillé de ces constats⁷¹⁸.

⁷¹⁵ Séance du 15 décembre 22 du Conseil municipal, cité par *Omnia*, 1922, page 672. Il y a, en 1921, plus de 70 000 automobiles et 20 000 motocyclettes immatriculées dans la Seine, soit environ 70 000 véhicules pour Paris seul, où on a dressé les 83 000 contraventions.

⁷¹⁶ Données dans *Omnia*, juillet 1932, page 56. Selon le *Bulletin de statistique et de législation comparée (BSLC)* d'avril 1933, pages 678-679, le parc de la Seine en 1932 est de 210 841 automobiles particulières, 56 738 véhicules utilitaires, 1 5797 cycle-cars et 49 150 motocyclettes. En admettant une réduction de 30 % pour obtenir le parc parisien, on peut l'estimer au minimum à 190 000 automobiles et 35 000 motocyclettes.

⁷¹⁷ *L'argus de l'automobile, Numéro spécial de statistiques pour 1938*.

⁷¹⁸ *Revue de la Gendarmerie*, 1928, pages 361-362. Rappelons que l'Oise apparaît comme un « laboratoire de la sécurité » avec une série d'articles publiés dans la *Revue* (voir le chapitre 7, V-1).

On constate que 4 000 constats environ concernent les cycles, les voitures attelées, les meneurs de bestiaux, ou des infractions administratives (défaut de permis, d'attestation fiscale, de carte grise, d'indication du poids en charge, etc.). Pour les automobiles et motocyclettes, un millier de constats concerne l'éclairage en panne ou insuffisant.

460 procès-verbaux seulement concernent des infractions liées à la sécurité de la circulation automobile : excès de vitesse (204), défaut d'avertissement (56), phares aveuglants (36), dépassement interdit (17), circulation à gauche (21), manque de rétroviseur sur les camions (115), délit de fuite (11). Ceci pour 12 000 voitures et 2 000 motocyclettes.

La fréquence de la répression des comportements dangereux est donc encore plus dérisoire qu'à Paris, avec 0,03 contravention par véhicule automobile et par an. On notera tout particulièrement la faiblesse du nombre des excès de vitesse relevés, nonobstant le fait que de nombreuses petites villes et villages de l'Oise ont dû la limiter.

La Gendarmerie indique dans des « *bilans d'activité* » annuels le nombre des procès-verbaux et des amendes perçues directement pour infraction au *Code de la route*. Malheureusement, on ne précise pas la répartition entre les automobiles et les autres véhicules. Le tableau ci-dessous donne le ratio du nombre de contraventions divisé par le nombre d'automobiles. On voit qu'il reste de l'ordre de 0,14 à 0,16 par véhicule et par an (c'est une valeur maximale, du fait des contraventions dressées aux cyclistes, motocyclistes, voitures attelées, etc.)⁷¹⁹.

	PV	Amendes directes	Total	Automobiles	Contravention/auto/an
1932	283 647	p. m.	283 647	1 731 877	0,164
1933	268 665	7 368	276 033	1 873 294	0,147
1934	252 501	15 625	268 126	1 937 900	0,138
1935	369 922	21 100	391 022	2 004 900	0,195
1936	380 371	16 721	397 092	2 095 300	0,190
1937	362 533	27 553	390 086	2 171 700	0,180

Derrière l'efficace propagande du paternel général Bucheton, la réalité était donc bien celle d'une baisse massive de la fréquence de la répression.

II-9 LA SECURITE DU VEHICULE ET LE MARCHE AUTOMOBILE.

LA REGLEMENTATION DE SECURITE DES VEHICULES.

Les pouvoirs publics commencent à réglementer en détail les organes de sécurité du véhicule, comme nous l'avons vu au *chapitre 7*. Rappelons ici les principaux points traités⁷²⁰ :

- l'éclairage a la réglementation la plus avancée avec une commission *ad hoc* dès 1926 ;

⁷¹⁹ *Revue de la Gendarmerie*, 1937, p. 382 et 1938, p. 381. Une légère incertitude subsiste, le nombre pouvant être celui des contraventions dues aux gendarmes en voiture et devant être augmenté de PV mis par des équipes à pied. Le supplément ne pourrait dépasser 30 % (le total des contraventions dressées, y compris celles pour tous les autres motifs que les infractions au *Code de la route*, est de 602 919 en 1937 par exemple).

⁷²⁰ Nous n'indiquerons pas ici la chronologie de ces mesures, qu'on trouvera au *chapitre 7*.

- les feux de signalisation des véhicules sont diversifiés et modernisés selon les catégories : cycles, véhicules particuliers, poids-lourds et remorques ;
- les bandages de roues ont aussi leur commission spécialisée à partir de 1933 ;
- l'essuie-glace automatique est imposé en 1937 ;
- les autocars doivent être munis :
 - o d'un enregistreur de vitesse dès 1924 ;
 - o de vitrages de sécurité dès 1932-1933 ;
- les poids lourds sont soumis à plus d'obligations que les véhicules particuliers (avec des variantes selon leur tonnage) :
 - o port d'un rétroviseur dès 1921,
 - o limiteur de vitesse ou enregistreur de vitesse (pour les plus gros) en 1937,
 - o essais de freinage périodiques (transport public de marchandises) en 1935,
 - o amplificateur de sons permettant au conducteur de percevoir les avertissements sonores des usagers qui veulent le dépasser (plus de 3 tonnes) en 1933,
 - o dispositif d'avertissement permettant à son conducteur de signaler à l'arrière qu'il a perçu le signal sonore du conducteur qui s'apprête à le dépasser en 1937 (pour les très gros poids lourds seuls ; l'arrêt d'application sera pris en 1950).

Ces mesures restent toutefois prises de façon dispersée, certaines résultant même de simples *arrêtés* préfectoraux, notamment dans le cas des autocars. Certains composants, comme l'éclairage ou les bandages font l'objet d'un agrément technique.

Le freinage des poids-lourds n'est pas réglementé en tant que tel, mais fait l'objet de la toute première mesure de contrôle technique périodique.

LES PREOCCUPATIONS DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES.

À partir de 1933, les constructeurs automobiles affichent un intérêt spécifique pour les questions de sécurité. Un premier *Congrès de la sécurité de la route* est organisé – à l'initiative de médecins, mais avec l'appui des constructeurs – pendant le Salon de l'Automobile, du 3 au 8 octobre 1933. Il comporte quatre sections : Mécanique, Route, Médecine et Assurances. Les questions agitées dans la *Section de la Route* sont assez traditionnelles : réglementation, éclairage, etc. La *Section Médecine* se préoccupe surtout des modalités d'un « *examen médical* » pour le permis de conduire des poids lourds⁷²¹.

La *Section Mécanique* fait l'objet de communications de type très technique sur les organes de sécurité (frein, direction, pneumatiques), l'aménagement du poste de conduite (pédales, accessibilité des commandes, visibilité), la fiabilité du système électrique (batterie, dynamo, éclairage), les questions d'entretien, etc. On voit apparaître le concept de « *tenue de route* », ensemble complexe de moyens (châssis rigide, abaissement du centre de gravité, suspension et amortissement, flexibilité des pneus) et d'objectifs (douceur de la suspension s'opposant à la tenue de route aux grandes vitesses). Une statistique de la Gendarmerie présentée au Congrès montre que les défaillances d'organes, freins défectueux, rupture de la direction, déjantage, éclatement du pneu, ne représentent plus que 3 % des causes estimées d'accident (6 % si on y inclut le dérapage).

⁷²¹ Le Congrès fait l'objet de compte-rendus. Le plus complet est celui de la *Revue générale des routes* (octobre et novembre 1933) ; voir notamment les *Conclusions du Congrès*, novembre 1933, pages 4717-418. Voir aussi les numéros du 25-09, 10-10 et 10-11-1933 de *La Vie automobile*. Le Congrès ne semble toutefois pas avoir intéressé la presse automobile généraliste, comme *Omnia*, la *Revue du T. C. F.* ou les revues des Automobile-Clubs.

À partir de 1930, la presse automobile technique publiera très régulièrement des articles sur la sécurité du véhicule⁷²².

Le Salon de l'Automobile de 1936 est présenté comme le « *Salon de la sécurité* »⁷²³. Les comptes-rendus montrent que l'appréhension des problèmes par les constructeurs reste très semblable à celle de 1933. On y voit apparaître le « *siège réglable en marche* » chez Panhard.

LES ACHETEURS.

Les préoccupations des acheteurs en matière de sécurité sont évidemment difficiles à reconstituer. On peut, à travers les revues automobiles qui s'adressent directement à eux, en dégager quelques traits. Ce qui est valorisé est « *la tenue de route* », la lutte contre l'éblouissement, les défaillances du véhicule (« *le pneu qui éclate* » est un mythe fort prisé de la presse généraliste que dénoncent les revues automobilistes).

La question de la « *sécurité passive* » – qui profite aux occupants de la voiture – n'est pas encore abordée en tant que telle, sauf exception comme pour les vitrages de sécurité (qui ne seront pourtant pas imposés). Cela paraît être une problématique commune aux grands pays automobiles vers cette époque. Ainsi, la pratique américaine du renouvellement annuel des modèles détourne les acheteurs de s'intéresser à d'autres éléments, comme ceux concourant à la sécurité du véhicule et de ses passagers.

Un bon exemple de cette incompréhension des acheteurs est la poursuite de la controverse sur le volant à droite ou à gauche, malgré la prise de position des constructeurs.

LA « BATAILLE » POUR LE VOLANT A GAUCHE.

En 1925, sous le titre « *La Bataille continue* », Charles Faroux rend compte d'une grande enquête auprès de ses lecteurs sur la direction à gauche ou à droite⁷²⁴. On a vu que le *Code* de 1921 avait évité de prendre position sur la question, si longuement agitée dans le *Projet* de 1912. Faroux, qui est lui-même partisan de la direction à gauche, constate en 1925 que, parmi ceux qui ont répondu à l'enquête, « *la direction à droite a [...] un nombre de partisans qui n'est pas inférieur aux neuf dixièmes de l'ensemble* ». Ce qui était certainement exagéré si l'on considérait la répartition des ventes neuves, mais ce qui montre que la question était loin d'être réglée. À l'époque, la plupart des constructeurs offrent normalement le volant à gauche mais proposent en option le volant à droite.

En 1934, la *Revue de la Gendarmerie* titre « *Le Volant ? ... À droite !* ». Au terme d'un long plaidoyer pour le volant à droite, sans aucune preuve statistique, l'auteur conclut :

« *Il serait utile que nos grands constructeurs [...] se décident à remettre le volant à sa place normale, c'est-à-dire à droite. Il est absolument certain que les statistiques de*

⁷²² Notamment *La Vie automobile*, *La Technique automobile* et *La Nouvelle revue Automobile* de Faroux destinée plus spécialement aux techniciens de l'industrie automobile, etc.

⁷²³ *Revue générale des routes*, octobre 1936, pages 438-440.

⁷²⁴ *La Vie automobile*, 25 janvier 1925, pages 25-29, qui cite de nombreuses lettres de lecteurs. Faroux, qui s'amuse manifestement, conclut que « *La conclusion à tirer de cette enquête est surtout d'ordre psychologique. Chacun couche sur ses positions.* ». Citations pages 25 et 29. La question est évoquée dans *La Vie automobile* dès 1921 par des lettres de lecteurs (25-1, 10-2, 25-4, 25-9 1921, etc.), divers articles et l'enquête faite en 1924.

la « route rouge » s'en trouveraient soulagées.⁷²⁵ »

Le piquant de l'article, c'est qu'il commence par une apologie de la vitesse, en louant l'amélioration des éléments de la tenue de route (freins, pneus, direction, suspension, adhérence) « qui donnent aux voitures d'aujourd'hui une sécurité qui n'existait pas autrefois ». Encore une fois, la Gendarmerie répugnait à considérer que le comportement du conducteur était un facteur majeur d'insécurité et qu'une répression bien ordonnée pouvait avoir son intérêt, et s'en remettait aux avancées de la technique.

La direction à gauche va continuer régulièrement à gagner du terrain.

Quelques constructeurs français continueront cependant à fabriquer des automobiles avec siège à droite jusque dans les années 1960, notamment en France⁷²⁶.

Dans les années 1960-1970, une association créée par le « philanthrope » suisse Eugen Borsari mènera une croisade pour le siège à droite⁷²⁷. Le plus surprenant est qu'elle sera soutenue par un certain nombre de professionnels, journalistes comme François Toché ou André Latour⁷²⁸, constructeurs ou coureurs, qui écriront dans ses publications.

CONCLUSION SUR LA SECURITE ROUTIERE.

L'entre-deux-guerres a donc vu se mettre en place à peu près tout l'arsenal des moyens d'améliorer la « sécurité routière ».

Il nous paraît très important de souligner ce point, car on voit des auteurs faire remonter la sécurité routière à une supposée « prise de conscience » dans les années 1960. Or, nous avons examiné dans le chapitre précédent et dans le présent sous-chapitre de très nombreux éléments qui s'inscrivent en faux contre cette vision anachronique.

Le nominaliste notera que l'expression de « sécurité routière » est attestée dès novembre 1933⁷²⁹, mais cela fait de nombreuses années que l'on parle de « sécurité du véhicule » (1897, à propos d'un « concours de poids lourds » organisé par l'A. C. F.), de « sécurité des piétons » (1905⁷³⁰), de « sécurité de la route » ou de « sécurité de la circulation ». Dans les années 1930, « sécurité routière » est couramment utilisée à tous les niveaux : par la presse, par la Gendarmerie, par les constructeurs (le Salon de l'Auto de 1936 présenté comme le « Salon de la sécurité routière »), et enfin par les pouvoirs publics qui ont même mis en place au ministère des travaux publics une « Section permanente de la sécurité routière » en 1937.

⁷²⁵ *Revue de la Gendarmerie*, 15 juillet 1934, pages 546-560. Nous n'avons pas identifié l'auteur, M. Boesch.

⁷²⁶ Voir par exemple « *Volant à droite ou Volant à gauche* », article de François Toché dans la *Revue du T. C. F.*, 1946, page 168, qui conclut péremptoirement : « *avantage au volant à droite* ».

François Toché est chef de la rubrique automobile de la *Revue du Touring-Club*, où il a en fait succédé comme rédacteur en chef (sans le titre) à Baudry de Saunier dont il fut longtemps le collaborateur direct.

⁷²⁷ Eugen Borsari, *Rechtsverkehr verlangt Rechtslenkung, La circulation à droite exige le volant à droite, Articles choisis de 18 auteurs sur la question de la place du conducteur dans le véhicule automobile*, Publications du Comité d'initiative pour la conduite à droite, Orell Füssli Verlag, Zurich, 160 pages, 1967.

On peut penser que la querelle du siège à droite avait été réactivée dans les années 1960 par la croissance très rapide du nombre des accidents, qui déclencha des propositions et polémiques diverses. C'est aussi l'époque d'une nouvelle interrogation sur la priorité à droite.

⁷²⁸ André Latour est vice-président de l'Association française des journalistes sportifs.

⁷²⁹ *Revue Générale des routes et de la circulation routière*, page 418, compte-rendu du Congrès pour la Sécurité de la Route tenu à Paris du 5 au 8 octobre 1933.

⁷³⁰ Au sens « *sécurité des piétons vis-à-vis des excès de vitesse des automobiles* », in *Discussion du rapport de Louis Achille sur la circulation des automobiles, BMO de la Ville de Paris, débats*, 8 et 18 avril 1905.

D'un point de vue pratique :

- un système statistique moderne est mis en place ;
- le *Code de la route* de 1939 est bien plus précis que celui de 1921 et a éliminé les restes des antiques prescriptions liées à la civilisation de la voiture à cheval, comme la faculté de circuler au centre de la route ; il a précisé les obligations de chaque type d'usagers, notamment celle des piétons ;
- la signalisation moderne est pratiquement totalement acquise, à de rares exceptions près comme le panneau STOP ou les lignes au sol marquant les interdictions de dépasser ;
- le permis s'est diversifié et il inclut désormais la connaissance du *Code* et la vérification de la capacité physique ; l'enseignement de la conduite s'est professionnalisé ;
- l'éducation routière des enfants est en place dans les écoles primaires et fait l'objet l'attention de tous, polices et associations ;
- la « *normalisation* » des véhicules a déjà commencé dans les domaines de l'éclairage, des pneumatiques et de certains accessoires de sécurité ;
- le contrôle technique périodique est apparu pour les poids lourds ;
- les règles de jugement des infractions ont été unifiées en 1926 ;
- les pratiques de contrôle et de répression ont été organisées et codifiées, d'une façon certes critiquable – et d'ailleurs critiquée à l'époque –, mais ne sont plus laissées à l'appréciation du policier ;
- l'aménagement des endroits dangereux – les futurs « *points noirs* » – a commencé.

La rénovation de la *Loi sur le roulage* de 1851 a été différée, mais la question est posée depuis 1911 et a été de nouveau posée en 1927. L'utilisation des *décrets-lois* a d'ailleurs profondément modifié la *Loi* de 1851 en ce qui concerne la liberté des poids lourds. On peut estimer, au vu des 10 années qu'il faudra de 1948 à 1958 pour faire une nouvelle *Loi*, que la procédure suivie pour l'élaboration de tous les points ci-dessus a été finalement efficace.

Trois grands concepts manquent encore par rapport aux politiques de sécurité routière ultérieures ; ils n'interviendront que dans les années 1970⁷³¹ :

- la prévention de la conduite sous l'influence de l'alcool, reconnue depuis longtemps comme une cause majeure d'accident, mais sanctionnée uniquement après celui-ci,
- une conception globale de la « *sécurité passive* » protégeant les occupants du véhicule lui-même⁷³²,
- la limitation des vitesses en rase-campagne.

⁷³¹ L'alcool est reconnu comme cause d'accident depuis le XIX^{ème} siècle, mais son importance majeure est encore mal perçue.

⁷³² On ne conçoit encore la protection des occupants que par éléments séparés : les vitrages de sécurité en sont un bon exemple.

III Éducation, impôts et associations.

Il faut que chacun soit à sa place, sur la route, aussi bien que chez soi. La discipline de la circulation est un devoir social. Ne pas la respecter, c'est causer à autrui et à soi-même une gêne certaine, un accident probable.

Édouard Herriot, 1927 ⁷³³

Pour une voiture de 18 000 francs, vous paierez 19 000 francs d'impôts en 5 ans. Il faut diminuer les impôts sur l'auto.

Comité national de défense de l'automobile, 1936 ⁷³⁴

C'est Monsieur Yves Le Trocquer, Ministre des Travaux Publics et des Transports, qui a eu l'idée de recevoir autour de lui les dirigeants de l'industrie automobile, de celle du pétrole, naturellement de celle des travaux publics et les représentants des usagers pour leur montrer la nécessité de créer un organisme au sein duquel s'atténueraient les divergences pouvant parfois les opposer et où naîtrait une véritable unité de vues dans cette grande activité nationale et maintenant internationale qu'est devenue circulation routière. Et ce fut fait le 8 février 1935.

Georges Gallienne ⁷³⁵

III-1 L'ÉDUCATION A LA SECURITE : USAGERS, PIETONS ET ECOLIERS.

UNE PREOCCUPATION PRESENTE DES L'ORIGINE EN FRANCE.

Le sujet de « l'éducation » des usagers non motorisés est un de ceux qui a été le plus souvent traité dans les quelques travaux consacrés aux usages de la route. Avec la disparition

⁷³³ Circulaire du ministre de l'instruction publique Édouard Herriot, du 15 décembre 1927, sur l'enseignement dans les écoles primaires des principes généraux du *Code de la route*.

⁷³⁴ Publicité du Comité national de défense de l'automobile parue dans *Omnia*, mai 1936, page 382.

⁷³⁵ Georges Gallienne, *Allocution du 40^{ème} anniversaire de l'Union Routière de France*, 19 février 1975. Archives de l'Union Routière. Cette présentation fait une large place à la légende. Les transporteurs, très importante partie prenante (et dont Gallienne faisait partie), ne sont pas cités. Le Trocquer n'était plus ministre depuis 10 ans en 1935. Et c'est le baron Petiet qui est à l'origine de la création de l'Union routière.

programmée du cheval, c'est le piéton qui vient au centre de cette question.

La vision historiographique la plus répandue est celle d'une « *mise au pas des piétons* », d'une « *guerre déclarée entre autos et piétons* », d'un « *Kampf auf der Strassen* »⁷³⁶, dans laquelle « *l'éducation du piéton* » prend un coloration essentiellement contraignante.

Nous avons déjà examiné cette question de « *l'introduction violente de l'automobile* » et montré combien cette vision était contredite par la réalité de la circulation attelée qui écrasait volontiers le piéton – le Roi compris s'il allait à pied –, par le développement ancien du trottoir dans la ville, par le démontage statistique du « *mythe de la route et de la rue vides* », etc.

L'acceptation générale de l'automobile s'est donc tout naturellement accompagnée des préoccupations éducatives qui étaient un des fondements de la République.

Un autre point de la vision dominante est de placer, de façon anachronique, cette supposée « *bataille* » dans l'entre-deux-guerres⁷³⁷. Pour justifier cette vue, elle fait grand cas de la simplicité initiale de l'article 55 du *Code* de 1921 :

« *Les conducteurs de véhicules quelconques sont tenus d'avertir les piétons de leur approche. Les piétons, dûment avertis, doivent se ranger pour laisser passer les véhicules [...]* » ;

et de la comparer avec la formulation plus complète de 1937, qui ajoute que :

« *Les piétons ne doivent traverser la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger. Lorsque des trottoirs et contre-allées sont aménagés spécialement à l'usage des piétons le long de la voie publique, ceux-ci doivent s'y tenir ; en cas d'impossibilité, ils ne doivent emprunter la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger.* » ;

pour en conclure à un durcissement des conditions imposées aux piétons à la demande d'un supposé lobby automobile.

Mais, c'est d'abord ignorer la complexification de presque chacun des articles du *Code*, lequel double de longueur durant la même période.

C'est aussi négliger l'intérêt pratique de règles « précises » pour la sécurité des piétons.

Enfin, « *l'arrêt Jand'heur* » avait obligé les pouvoirs publics à spécifier les « *fautes* » du piéton à l'usage des tribunaux civils chargés de répartir les responsabilités après l'accident

En fait, le concept d'éducation des conducteurs, cyclistes et piétons était déjà tout à fait développé avant la Grande guerre (voir *chapitre 6, II-5*). Rappelons d'abord que, en proposant des précisions sur les règles de la conduite dès 1904, Perrigot, le prince d'Arenberg et leur Fédération des Automobile-Clubs régionaux, faisaient œuvre d'éducation des conducteurs.

Émile Massard consacrait toute la 4^{ème} des 5 *Parties* de son *Rapport* de 1910 à la « *Circulation des piétons* » et la commençait par « *L'éducation du public* »⁷³⁸. Il y citait nombre d'initiatives et proposait « *quatre conseils* » aux piétons dont le premier prescrivait de « *regarder à gauche en descendant sur la chaussée, regarder ensuite à droite avant d'arriver sur le trottoir opposé* ».

Les associations s'étaient attelées à l'éducation des usagers dans la droite ligne de leurs multiples actions évergétiques. On a vu que l'éducation routière, des piétons et des enfants

⁷³⁶ Respectivement : Guillerme, *op. cit.*, Bertho-Lavenir, *op. cit.*, Möser, *op. cit.*, pour ne citer qu'eux. On a vu que des auteurs comme Studeny ou Flonneau se sont démarqués de cette vue agonistique.

⁷³⁷ Ainsi, Guillerme voit « *La mise au pas des piétons* » dans les « *Nouveaux problèmes (1919-1939)* ». Certes, l'abondance des sources permet de trouver plus d'éléments entre les deux guerres qu'avant, mais cette facilité ne peut que susciter des anachronismes.

⁷³⁸ Voir le sommaire du rapport Massard en *Annexe A 7*.

notamment, pénétrait déjà jusqu'au fond de la Bretagne bretonnante en 1913.

L'EDUCATION GENERALE DES USAGERS.

Les actions éducatives reprennent au tout début des années 1920 dans un contexte analogue.

Très vite, on l'a vu, la police et les gendarmes mettent un accent particulier sur l'éducation des usagers accompagnant la baisse massive de la répression. Par usagers, il faut entendre ici l'ensemble des utilisateurs de la route, puisqu'ils sermonnent aussi bien les piétons que les usagers qu'ils pourraient sanctionner comme les conducteurs d'animaux ou de véhicules.

La meilleure connaissance du nombre des accidents par les statistiques de l'intérieur à partir de 1925 finit par mettre en évidence leur croissance très rapide. Le grand débat de 1927 à la Chambre des députés fait écho à cette préoccupation nouvelle, sans grand résultat.

Les initiatives sont foisonnantes dans les années 1930. On se préoccupe des automobilistes comme des piétons et cyclistes, très exposés la nuit, à qui on recommande le port de vêtements clairs ou de signaux⁷³⁹ (voir l'Annexe B, Illustration 203).

Les grandes associations comme le Touring-Club ou les Automobile-Clubs créent des émanations spécialisées. À côté des très anciennes actions de secours routier du Touring-Club, l'U. N. A. T., qui lui est très liée, participe à l'éducation en obtenant de faire passer le permis de conduire. Elle met aussi en place un « *Comité directeur des secours sur route* » présidé par le Dr Béhague, son secrétaire général, qui entame en 1929 une collaboration avec la Gendarmerie.

L'Automobile-Club d'Île-de-France « *jette les bases d'une "Association nationale de la Sécurité routière"* » en 1936⁷⁴⁰, qui ne semble cependant pas avoir réellement fonctionné.

Après diverses initiatives informelles, la Section Parthenaise (de Parthenay, Deux-Sèvres) de l'Automobile-Club des Deux-Sèvres, Charentes et Vendée met en place en 1931 une « *Commission départementale de sécurité routière* », puis propose le 9 mars 1932 la création de ces commissions partout en France. Son *Vœu* est adoptée successivement par cet Automobile-Club, par la Fédération nationale des A. C., par l'Union des fédérations de syndicats d'initiative, par le Congrès pour la sécurité de la route, et par le Congrès des ingénieurs des travaux publics de l'État entre juin 1932 et juin 1934⁷⁴¹.

Camille Chautemps, ministre de l'intérieur, officialise le mouvement par une *Circulaire* du 28 mars 1933 en suggérant aux préfets la création de « *Comités de Sécurité routière* » départementaux associant aux fonctionnaires des représentants des associations et dont les objectifs sont ainsi définis⁷⁴² :

« *Les Commissions qui ont été créées ont pour unique objet de rechercher toutes les améliorations propres à diminuer le nombre des accidents de la circulation ; elles agissent principalement par le moyen d'affiches, de tracts, d'articles dans la presse locale, de causeries et surtout de conseils, de manière à étendre la connaissance du Code de la route, notamment en favorisant l'enseignement de ce Code dans les écoles, à développer l'éducation des usagers de la route et à obtenir plus de prudence de leur part.* »

⁷³⁹ Innombrables articles sur la protection des piétons et cyclistes, notamment la nuit.

⁷⁴⁰ ADL, 5 M 162, voir *L'Organisation de la Sécurité Routière*, « *Circulaire n°6* » de novembre 1936.

⁷⁴¹ ADL, 5 M 162. Une lettre de la Section Parthenaise précise les dates de ces divers *Vœux*.

⁷⁴² ADL, 5 M 162. Elle est rappelée et complétée par 2 *Circulaires* du 18 juillet et 26 novembre 1934 (*ibidem*).

On voit apparaître des initiatives indépendantes (apparemment) des grandes associations. Le « *Congrès pour la sécurité de la route* » du professeur de médecine d'Arsonval, organise son premier *Congrès* pendant le Salon de l'Automobile, du 3 au 8 octobre 1933.

Un énigmatique organisme, « *L'Organisation de la Sécurité routière* », dirigée par un certain Raymond Rajat, édite en juillet 1935 une éphémère revue « *La route tragique* », puis adresse des « *Circulaires* » de *L'organisation de la Sécurité routière* » en 1936 à l'usage des Comités départementaux de sécurité routière⁷⁴³.

La principale association active dans l'enseignement de la sécurité routière, en dehors des Automobile-Clubs, est « *Les Vieux du Volant* » qui se sous-titre « *Groupement national officiel des anciens de l'automobile* ». Elle avait été créée avant 1907, comme en témoigne l'existence d'écussons pour voitures de cette époque⁷⁴⁴. Elle renaît après guerre sous la présidence de l'actif Dr Fringuet et revendique 6 000 membres en 1934. Elle se lance dans des actions évergétiques en faveur de la sécurité routière vers 1930. Elle n'est pas liée aux grandes associations historiques, l'A. C. F, le T. C. F. ou l'U. N. A. T. (*Annexe B, Illustration 204*).

Elle édite, dit-elle dans une *lettre circulaire* aux préfets en décembre 1934, des « *Conseils aux automobilistes que 363 quotidiens français publient aux périodes où la circulation est la plus intense* », propose des « *Conseils de prudence* » aux écoliers à commenter par les instituteurs⁷⁴⁵, signale les chauffards au préfet du département où ils sévissent⁷⁴⁶.

Elle organise les premiers essais de contrôle technique volontaire en 1936⁷⁴⁷, organise un « *Concours pour indicateurs de changement de direction* » en 1937⁷⁴⁸. Ses activités sont régulièrement mentionnées dans les grandes revues automobiles⁷⁴⁹.

L'EDUCATION DES ENFANTS.

L'éducation est une tâche permanente, de nouvelles classes d'enfants s'ajoutant sans cesse aux adolescents et aux adultes déjà formés. Aussi, l'intérêt se focalise-t-il entre les deux guerres sur l'éducation routière des écoliers.

En 1927, Édouard Herriot, ministre de l'instruction publique, prescrit⁷⁵⁰ :

« *l'enseignement dans les écoles primaires du Code de la route [...] qui s'insérera tout naturellement dans les entretiens de morale tels que ceux ayant trait à la politesse, à l'obéissance aux règlements, ou encore dans les leçons de géographie* ».

⁷⁴³ ADL, 5 M 162. Le fait que ce soit très probablement un unique organisme semble attesté par une même adresse : 31 place Saint-Ferdinand à Paris 17^e. Nous n'avons pas identifié Raymond Rajat. Cet organisme n'est jamais cité dans les grandes revues automobiles. Il semble avoir eu une vie très éphémère.

⁷⁴⁴ Nous avons repéré la vente sur Internet d'un tel écusson daté de 1907. On n'a aucun document sur l'association à l'époque. Après la guerre, elle semble s'être reformée d'abord autour de possesseurs de vieilles voitures.

⁷⁴⁵ ADIL, S 1869, *lettre circulaire* du 20 décembre 1934.

⁷⁴⁶ ADIL, S 1869, *lettre* du 12 décembre 1934.

⁷⁴⁷ ADL, 5 M 162, voir *L'Organisation de la Sécurité Routière*, « *Circulaire n°6* » de novembre 1936.

⁷⁴⁸ *La Vie automobile*, 10-3-1938, page 109.

⁷⁴⁹ *La Vie automobile*, 10-6-1936, page 260 ; 10-12-1936, p. 602 ; 10-7-1937, p. 265 ; 10-3-1938, p. 108 ; etc.

⁷⁵⁰ *Circulaire du ministre de l'instruction publique*, du 15 décembre 1927, sur l'enseignement dans les écoles primaires des principes généraux du *Code de la route*.

Les « *Maximes sur le Code de la route* » qu'il propose au commentaire des maîtres ont été « *approuvées par le ministre des travaux publics* » (Tardieu) et se présentent comme un Code de comportement assez développé en trois parties pour le « *piéton* », le « *cycliste* » et le « *futur conducteur* ».

Des associations de tous types – pas seulement automobiles – s'occupent de fournir des « manuels » à distribuer aux élèves. On en repère de très nombreux, qui sont tous très proches des *Maximes sur le Code de la route* ministérielles⁷⁵¹. On en trouvera deux exemples en *Annexe B, Illustration 202*, l'une éditée par un Automobile-Club départemental, l'autre par une caisse des écoles municipales.

On a noté l'apparition, en 1933, du film éducatif réalisé par la Gendarmerie. Plus tard, le film éducatif – non codifié par une *Circulaire* – se diversifiera au gré du narcissisme des petites différences pédagogiques, des modes cinématographiques et de l'inventivité « artistique » des concepteurs réalisateurs de ces ouvrages⁷⁵².

Les Vieux du Volant, qui œuvrent pour la sécurité en général et l'éducation de tous les usagers, ne négligent évidemment pas l'éducation des enfants. Ils contactent ainsi les préfets en 1934 pour leur demander de communiquer aux instituteurs, par l'intermédiaires des Maires, des « *Conseils sur le Code de la route, à enseigner et commenter dans les écoles* »⁷⁵³ (voir l'*Annexe B, Illustration 204*).

CONCLUSION SUR LES ASSOCIATIONS ET LA SECURITE ROUTIERE EN FRANCE DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

L'ignorance du foisonnement des initiatives françaises et la référence à « *l'organisation* » anglo-saxonne *Safety First* est presque de règle dans les ouvrages français consacrés à la sécurité routière depuis une trentaine d'années. Typiquement, Dominique Fleury écrit⁷⁵⁴ :

« *L'organisation Safety first se met en place en 1900, elle compte un million d'adhérents en 1906 en Grande-Bretagne, Hollande, Danemark, Suède et aux États-Unis. [...]*

Les questions de sécurité préoccupent la Grande-Bretagne bien avant la France. »

En fait, la réalité des activités associatives anglo-saxonne paraît mal connue en France. Il n'est pas dans notre propos d'en faire l'histoire, mais on peut se référer aux éléments suivants :

- le *Congrès International de la Route* de Londres en 1913 ne fait aucune mention de

⁷⁵¹ Voir une liste nombreuse dans Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, op. cit.

⁷⁵² Un exposé au Congrès T2M d'octobre 2006 à Paris a montré la diversité de ces films, sans qu'on puisse en dégager véritablement de sens, si ce n'est une variabilité circonstancielle.

⁷⁵³ ADIL, S 1870. Ces *Conseils* sont plus développés que les *Maximes* ministérielles.

⁷⁵⁴ Dominique Fleury, *Sécurité et urbanisme*, Presses de l'E. N. P. C., 1998, page 37. L'auteur ne fournit aucune référence précise sur l'origine de cette mention erronée. Fleury est directeur de l'*Unité de recherche Gestion Urbaine, Sécurité Routière et Environnement* de l'INRETS. Ses références sont toutes de seconde main.

Le contexte fourmille d'erreurs à propos des associations françaises. Deux exemples seulement :

« *Le Petit Journal organise la première course Paris-Rouen [...] puis Paris-Bordeaux-Paris* » (page 35), alors qu'il avait refusé d'organiser la seconde course et qu'elle fut due à un comité informel.

« *L'Automobile-Club de France [compte] 150 000 membres en 1906 [...]* » (page 36) alors qu'il en avait moins de 2 000. Et qu'il y a 30 000 automobiles seulement à cette date !

Fleury est directeur de l'*Unité de recherche Gestion Urbaine, Sécurité Routière et Environnement* de l'INRETS.

comités *Safety First* dans les discussions ou les *Rapports* malgré l'existence d'une question portant sur la réglementation⁷⁵⁵ ; il serait pour le moins bizarre qu'une telle association n'ait pas pu se faire entendre à Londres ;

- la première mention des comités *Safety First* se trouve dans le *Rapport* anglais au *Congrès international de la route* de Séville en 1923⁷⁵⁶ ;
- le site Internet de l'héritier actuel du mouvement en Angleterre⁷⁵⁷,
- les éléments indiqués par Joel Eastman sur les comités *Safety First* aux États-Unis.

Il ressort des éléments – cités en note de bas de page – que, au Royaume-Uni :

- le mouvement ne date pas de 1900, mais débute en 1916 à Londres à l'initiative des exploitants de transport en commun ;
- il n'y a pas d'organisation centralisée, mais des « *Comités locaux* » dans les grandes villes regroupant des représentants des autorités et des usagers, tout à fait analogues au mouvement français de création des « *Comités de Sécurité routière* » en 1931 ;
- la « *National 'Safety First' Association (NSFA)* » regroupant ces comités locaux au niveau national britannique ne date que de 1923 ;
- celle-ci comprenait dès 1923 les industriels du « *British Industrial Safety First Association* » fondé en 1918 ;
- ses actions étaient de type évergétique et éducatif, et très proches de celles des associations françaises dans les années 1920 et 1930.

Pour les États-Unis, Eastman fait référence à plusieurs organismes tous plus ou moins dépendants des constructeurs automobiles : un « *National Safety Council* » issu en 1914 d'un

⁷⁵⁵ La 7^{ème} *Question, Réglementation de la circulation* fait pourtant l'objet de *Rapports* des États-Unis (n°47 de William P. Eno), de la Grande-Bretagne (n°49) et des Pays-Bas (n°50). Les *Congrès* de 1908 et 1911 ne font pas mention non plus de *Safety First* ; il est vrai qu'ils ne proposent pas de question spécifique sur la réglementation.

⁷⁵⁶ *Rapport* n°45 au *Congrès international de la route* de 1923, E. Shrapnell Smith, J. S. Pool Godsell et G. W. Watson, *Réglementation générale de la circulation*, 26 pages, citation page 6.

« "Safety first" and the pedestrian.

In all countries there is need for a specialised educational campaign for the guidance of road users, both vehicular and pedestrian. A great deal of valuable work in this direction has been accomplished already by the "Safety first" organisations of America and Great Britain. The American organisation is comprehensive and widespread, and that in England is developing throughout the kingdom after a remarkable record of success in the Greater London area, which contains a population of about 7 1/2 millions.

The efforts of the British organisation are largely directed to propaganda by means of publicity and competitions [...] Some of the features of the work of the London "Safety First" Council [...] »

La lecture de ce texte met clairement en lumière que le terme anglais « *organisations* » recouvre une fédération d'associations, dont par exemple le « *London "Safety First" Council* ».

Le *Rapport* précise en une dizaine de lignes que le « *London "Safety First" Council* » a pratiqué un évergétisme classique (refuges et passages pour piétons, éclairage, aménagement de stations de tramway et autobus). Il a aussi agit pour l'éducation « *des écoliers et des chauffeurs* » par des tracts, affiches et des « *concours* » (« *School Childrens' Essay Competition*») qui ont touché 130 000 écoliers en 1922.

⁷⁵⁷ En juillet 2007, le site Internet <http://www.archiveshub.ac.uk/news/0404rospa.html>, de l'organisme (RoSPA) qui se veut l'héritier actuel en Angleterre du mouvement *Safety first* se présente ainsi :

« *The main antecedent of the Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) was the London 'Safety First' Council established on 1 Dec 1916 when representatives of local authorities and other public bodies and a number of private individuals were called together by Mr (later Sir) Herbert Blain to consider what steps could be taken to reduce the dangers of London's streets; from the meeting came the London 'Safety First' Council. In 1918 the British Industrial Safety First Association was founded and in 1923 amalgamated with the London 'Safety First' Council to form the National 'Safety First' Association (NFSA); there were also a number of Local Safety First Councils. In 1941 the NFSA was renamed Royal Society for the Prevention of Accidents.* »

Sir Herbert Blain était le « *General Manager of the London General Omnibus Co. and the Underground Group* ». »

« *National Council for Industrial Safety* » fondé en 1912, une « *Boston Safety First League* » apparue en 1914 et qui lance avec la « *Boston Chamber of Commerce* » une campagne d'éducation des enfants à la sécurité automobile en 1915, une « *New York Safety First Society* » qui teste en 1915 des indicateurs de freinage, un « *Safety First Committee* » national créé en 1916 par la « *National Automobile Chamber of Commerce* »⁷⁵⁸.

En résumé, à la dispersion constatée en Angleterre s'ajoute, aux États-Unis, une origine de ces organisations encore plus liée aux industriels de l'automobile.

En conclusion, la notion couramment admise que la sécurité routière ne reposait pas en France sur des associations actives avant la seconde guerre mondiale, comme dans les pays anglo-saxons, est erronée.

Enfin, il faut rappeler que la France avait dans les années 1920 et jusqu'en 1938, un taux d'accidents nettement plus bas que celui de la Grande-Bretagne⁷⁵⁹, contrairement à ce que les auteurs récents affirment généralement⁷⁶⁰.

Certes, ce ne sont que des références historiques de seconde main en préambule d'approches sociologiques ou urbanistiques contemporaines, mais, elles introduisent un problème historique réel : celui des origines d'une telle dépréciation des pratiques françaises.

Une première raison – toute simple – de la mauvaise appréciation des activités françaises en faveur de la sécurité routière dans les années 1930 est l'absence de travaux sur le sujet.

Secundo, on verra que le « discours officiel » sur la sécurité routière en France à partir du début des années 1980 repose sur une « dévalorisation » systématique des conducteurs français vis-à-vis des conducteurs étrangers, notamment anglais. La référence à la supposée inexistence de l'activité sécuritaire française avant 1914 et dans l'entre-deux-guerres face à un mythe et précoce grande « *organisation Safety First* » anglo-saxonne entre bien dans ce cadre.

Tertio, nous verrons dans la *Troisième Partie* que l'activité associative concernant la sécurité routière sera dès 1949 quasiment monopolisée par une nouvelle association, « *La Prévention routière* ». Celle-ci s'éloignait des schémas anciens de l'évergétisme des grandes associations traditionnelles ou des associations *ad hoc* comme *Les Vieux du volant*. On verra que sa création était très liée à l'Union Routière de France et au lobby automobile. Il était de bonne propagande pour celle-ci d'occulter l'existence de prédécesseurs.

III-2 LES IMPOTS SUR L'AUTOMOBILE.

Cyclistes et automobilistes se plaignent de l'impôt dès les origines.

On devrait plutôt employer le terme « *impositions* » – au pluriel – pour marquer que l'imagination sans limite du fisc a atteint des sommets en France par le nombre des prélèvements, leur variété, leur opacité et leur variabilité dans le temps. Ainsi, à la fin du XX^{ème} siècle, on ne compte pas moins d'une quinzaine d'impôts distincts spécifiques à l'automobile, en plus des impôts « ordinaires », TVA, imposition et charges sociales des entreprises, etc.

⁷⁵⁸ Joel W. Eastman, *Styling vs. Safety*, *op. cit.*, pages 11, 120, 121, 136.

⁷⁵⁹ *Omnia*, septembre 1932, éditorial et Daniel Boutet pour 1938, *op. cit.*, pages 22 et 498-500. Voir aussi notre chapitre 7, V-2 *Les éléments de comparaison internationale*.

⁷⁶⁰ Par exemple D. Fleury, *Sécurité et urbanisme*, *op. cit.*, pages 37-38, qui soutient cette position, de façon d'ailleurs purement qualitative car il ne s'appuie pas sur des statistiques pourtant facilement accessibles comme celles de Boutet pour 1938.

La question de l'imposition de l'automobile a été très rarement abordée par la recherche économique universitaire ou institutionnelle. On sait que ces impositions sont très variables selon le pays. Le fait que la France ait toujours été un des pays où cette imposition était globalement l'une des plus élevées appelle des démarches comparatistes qui seraient certainement très fructueuses⁷⁶¹. Les sources d'une telle étude existent, mais elle reste totalement à faire.

On ne donnera donc ici que des indications sommaires sur l'histoire de l'imposition du cycle et de l'automobile dont on a déjà rencontré pas mal d'éléments (pour lesquels on n'indiquera pas de renvoi). On essaiera d'en cadrer la chronologie et les articulations.

LES IMPOTS AVANT 1914.

À la fin du XIX^{ème} siècles, le système fiscal comporte quatre catégories d'impôts distincts.

Les impôts directs reposent, depuis la Révolution, non pas sur le revenu qui n'a plus à être déclaré, mais sur un système « *indiciaire* », c'est à dire qu'ils sont basés sur des « *indices* » de la richesse des contribuables ; ce sont les « *quatre vieilles* ». Il s'y était ajouté en 1872 « *l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières* » pesant sur les revenus des capitaux. À leur côté il existe d'autres impôts directs, dont celui sur les voitures et animaux de trait créé en 1862.

La fiscalité indirecte, qui pèse en principe sur les « *consommations* », est diversifiée selon les produits et inclut des « *douanes intérieures* » propres aux collectivités locales, les « *octrois* » qui sont une des bêtes noires des automobilistes.

Divers « *monopoles d'État* » pèsent sur un certains nombres de produits.

Enfin, une fiscalité archaïque de « *corvées et services obligés* » subsiste dans quelques domaines, dont justement celui de la construction et de l'entretien des routes.

C'est dans ce système à bout de souffle que furent établis les principes d'imposition des cycles et de l'automobile. Les deux points de départ de la fiscalité moderne sont postérieurs à leur premier développement : « *l'impôt progressif sur les successions* » (loi du 25 février 1901) et « *l'impôt sur le revenu* » (loi du 15 juillet 1914, complétée en 1917)⁷⁶².

Le cycle et l'automobile furent vite soumis à des impôts directs en 1893 et 1899. En 1899 et 1920 respectivement, ces impôts deviendront des impôts indirects, plus faciles à percevoir et, surtout, pouvant faire l'objet d'un contrôle par la présentation du récépissé délivré.

Pour l'automobile, l'impôt est tout naturellement calqué sur le modèle de celui des voitures hippomobiles et de leur attelage, avec une partie fixe (la voiture) et, à partir de 1901, une partie

⁷⁶¹ Cette ouverture obligatoire sur la comparaison internationale, tenue pour dangereuse politiquement par les Administrations, fait que ce thème de recherche est découragé de diverses façons. En dehors des recueils de données de l'Union routière, nous ne connaissons guère sur le sujet que les travaux de l'*Instance d'évaluation de la politique de l'énergie* présidée par Yves Martin : *La maîtrise de l'énergie, rapport d'évaluation* (et ses *Annexes*), Comité interministériel de l'évaluation des politiques publiques, Commissariat général du Plan, édition La documentation française, 1998. Ces deux sources ne remontent que jusqu'au début des années 1970.

⁷⁶² La réforme des impôts à la consommation par l'invention de la TVA est bien plus tardive.

basée sur la puissance (les « *chevaux-vapeur* »). En 1913, une réforme du mode de calcul de la puissance augmente l'impôt alors qu'elle était sensée l'abaisser⁷⁶³.

Trois des « ingrédients » majeurs de l'automobilisme, le caoutchouc des bandages et des pneus, les huiles et les carburants étaient obligatoirement importés et pouvaient donc procurer de fructueux droits de douane et d'octroi. De plus, diverses taxes spécifiques sont appliquées à la « *fabrication des huiles* », ainsi qu'un « *monopole d'État* » sur les essences.

Dès le début, cyclistes et automobilistes réclamèrent des adaptations des routes à leurs besoins, pistes cyclables (dès 1869...), goudronnages, signalisation, relèvement des virages, etc. On leur opposa évidemment que la construction et l'entretien des routes – à l'exception du réseau national – avaient leurs propres ressources sous la forme de la « prestation en nature » et de centimes communaux additionnels aux quatre grands impôts directs. Que les départements et les communes (qui recevaient une part des impôts sur les automobiles) n'aient pas investi pour autant dans ces nouveaux besoins ne chagrinait que les cyclistes et les automobilistes.

Les impôts sur les carburants augmentèrent rapidement et une « *crise de l'essence* » se produisit juste avant la guerre, comme le précise la *Revue du T. C. F.* en mai 1913 :

« *Alors qu'en 1911 on payait le bidon de 5 litres 1 fr. 75 le prix [...] atteint maintenant 2 fr. 60. Et encore, ces prix ne comprennent pas les droits d'octroi qui s'y ajoutent pour certaines villes (à Paris, toujours bien partagé sous ce rapport, ils sont de 1 franc par bidon de 5 litres).*⁷⁶⁴ »

On voit qu'à ce moment l'imposition frôle déjà les 50 % du prix total du carburant.

LES « PRELEVEMENTS » COMMUNAUX.

Les communes s'appliquèrent rapidement à ponctionner cyclistes et automobilistes au moyen de règlements locaux prétextés à de juteuses amendes dont elles percevaient une part.

Pour l'automobile, dont elles recevaient leur part d'impôts directs et des droits d'octrois sur les véhicules et l'essence, elles s'évertuèrent à imaginer des impôts tous plus illégaux les uns que les autres.

On fit d'abord payer des plaques spéciales dès 1904.

Puis, on imagina une « *taxe forfaitaire* » supposée être « *un droit perçu sur l'essence consommée dans le court trajet* » de traversée des villes. C'est le mouvement des « *villes mendiantes* » des années 1913-1914, qui reprend vivement dans les années 1920 malgré son illégalité⁷⁶⁵. Il y a même des villes « *semi-mendiantes* » comme Rouen qui ne taxent que leurs ressortissants et ceux de leur arrondissement minéralogique⁷⁶⁶. Les associations réagissent en indiquant des itinéraires de déviation⁷⁶⁷. Ces pratiques illégales s'éteignent vers 1922⁷⁶⁸.

⁷⁶³ *Circulaire du ministre des travaux publics* du 15 décembre 1912. Voir *Omnia*, avril 1913, *éditorial* et les n° 368, 370, 372 et 375.

⁷⁶⁴ *Revue du T. C. F.*, 1913, pages 163-164. L'augmentation du prix de l'essence n'est pas due qu'à celle des impôts, mais à une tension mondiale sur les cours du pétrole et une spéculation effrénée (*Omnia*, 1913, page 226).

⁷⁶⁵ *Omnia*, 1920, page 304 signale certaines villes (Nice, La Rochelle, Saint-Germain-en-Laye, etc.), et rappelle que l'octroi doit mesurer les consommations avec « *une jauge-étalon qui doit se trouver dans tous les bureaux d'octroi (mais qui n'y est presque jamais)*. ». Aussi *La Vie automobile*, 1920, p. 334 et 369.

⁷⁶⁶ Sur ce cas courtelinesque, voir *Revue du T. C. F.*, 1921, pages 58 et 196.

⁷⁶⁷ Un exemple tardif concernant Niort et Troyes dans la *Revue du T. C. F.*, 1921, page 196.

À la place, les communes imaginèrent alors des « *taxes sur le stationnement* », qui se répandent largement dès 1925⁷⁶⁹. Des jurisprudences de tribunaux locaux en soulignent très vite l'illégalité⁷⁷⁰. En 1927, un certain nombre de villes y renoncent⁷⁷¹. Puis, l'illégalité de ces taxes est reconnue par la Cour de cassation et le Conseil d'État, la commune ne pouvant prendre ce type de mesure que pour un motif de police de la circulation et non pour remplir ses caisses⁷⁷². De plus, elle devait signaler les places autorisées sur les rues à stationnement interdit.

Les octrois sont honnis par les automobilistes pour les taxes qui s'y prélèvent et, surtout, pour les retards et attentes causées aux portes des grandes villes. Après Lyon et Dijon avant la guerre, d'autres villes se mettent à supprimer les octrois entre 1920 et 1930⁷⁷³.

À la fin des années 1920, à Paris, malgré des réformes simplifiant la perception, l'embouteillage aux octrois est régulier et devient parfois inextricable lors des grands jours de circulation⁷⁷⁴. L'Automobile-Club de Paris organise une manifestation en 1926, la « *Journée de l'octroi* », mais recule devant les menaces de la préfecture de police⁷⁷⁵. L'octroi sur l'essence est enfin supprimé à Paris le 1^{er} janvier 1930⁷⁷⁶.

Les octrois disparaissent rapidement dans les années 1930 et le gouvernement de Vichy les supprimera.

LA CROISSANCE DES IMPOTS DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

Nous avons eu l'occasion, à propos des statistiques du parc automobile (voir *Annexe A II*), de décrire succinctement les nombreux changements intervenus dans la taxation des véhicules eux-mêmes. L'ensemble des automobilistes y voit une augmentation croissante et les changements répétés d'assiette exaspèrent toutes les catégories qui s'estiment défavorisées par rapport à l'ensemble. Les protestations sont donc continuelles.

En 1919, l'automobile est soumise, avec divers produits, à la « *taxe de luxe* » nouvellement créée (au taux de 12 % sur le prix de vente) au grand dam des automobilistes. Lorsque son taux baissera en 1929, il était prévu que l'automobile resterait au taux ancien, ce qui souleva de telles protestations que le gouvernement dut faire marche arrière⁷⁷⁷.

Dans le même temps, les taxes sur les huiles et carburants augmentent de façon plus discrète, mais particulièrement substantielle.

En 1934, les impôts indirects sur les véhicules sont supprimés au profit d'une nouvelle augmentation des taxes sur les carburants.

⁷⁶⁸ *Omnia*, 1922, page 334.

⁷⁶⁹ *Revue du T. C. F.*, mai 1925, *éditorial*. 1925, p. 357, 387 : appels au « *boycottage* ». 1926, p. 176 « *le mouvement fait tâche d'huile* ». 1926, p. 212, « *certains maires [...] protestent [qu'ils ne visent que] le "remisage" sur la voie publique* ».

⁷⁷⁰ *La Vie automobile*, 27-7-1925, page 278.

⁷⁷¹ *Revue du T. C. F.*, 1927, page 56. Liste de villes à péage de stationnement et de villes y ayant renoncé.

⁷⁷² *Revue du T. C. F.*, 1927, page 89 : la Cour de cassation (date non indiquée) décide que ce n'est pas une contravention au *Code de la route*. *Revue du T. C. F.*, 1928, page 156 : l'arrêt du Conseil d'État du 18 mai 1928 interdit pratiquement les taxes sur le stationnement sauf cas exceptionnels.

⁷⁷³ *La Vie automobile*, 25-2-1930, page 64.

⁷⁷⁴ *Revue du T. C. F.*, 1926, page 6 (description des embouteillages Porte Maillot) et décembre 1927, *éditorial*.

⁷⁷⁵ *La Vie automobile*, 10-5-1926, page 74.

⁷⁷⁶ Mais l'octroi général subsiste.

⁷⁷⁷ *La Vie automobile*, 10-7-1929 et 25-10-1929, *éditoriaux vengeurs de Faroux*.

Le système est d'une opacité remarquable : en 1934, il n'y a pas moins de 15 taxes différentes sur l'essence, dont 47 fr par hectolitre de droits de douane et 50 fr/hl de surtaxe remplaçant le défunt impôt sur les véhicules, pour un total de 156,96 francs par hectolitre⁷⁷⁸.

Au milieu des années 1930, pour une voiture de base, son possesseur paie 2 500 francs par an d'impôts sur les carburants (plus des taxes sur les huiles, les pneus, etc.) pour un prix d'achat de 16 000 francs. Il dépense en impôts en 5 ans l'équivalent du prix de la voiture.

Par comparaison, l'automobiliste de l'année 2008 dépense en impôts spécifiques moins de 40 % du prix de la voiture en 5 ans.

Les mesures prises au début des années 1930 contre les transports de marchandises dans le cadre de la coordination font réagir les constructeurs automobiles et les fabricants de composants. Pour mobiliser les possesseurs de véhicules particuliers, *a priori* peu sensibles aux tourments des camionneurs (quand ils ne les haïssent pas), l'industrie de l'automobile mène campagne sur le thème des impôts. On trouvera en *Annexe B, Illustration 211* des exemples des publicités faites dans la presse sur ce thème, qui s'adressent aussi aux non-motorisés.

Les tentatives de création d'un *Office des routes* avec des recettes affectées échoueront au début des années 1920. Les comparaisons entre la modicité des budgets routiers, et leur lente évolution et la croissance des impôts sur l'automobile sont exposées régulièrement par les revues automobiles ou routières, sans que cela émeuve beaucoup les gouvernements. On verra même Lucien Lamoureux⁷⁷⁹, ministre des finances, mais aussi président du Groupe parlementaire de l'automobile, inclure la possession d'un véhicule dans les « *signes extérieurs de richesse* » pour le calcul de l'impôt sur le revenu en 1933⁷⁸⁰.

La presse automobile publie régulièrement des éléments de comparaison sur les prix des carburants peu taxés des États-Unis ou d'autres pays européens, sur les budgets routiers de ces pays, et vitupère à jet continu la politique fiscale accusée d'être la cause du déclin de l'industrie automobile française.

En 1935, le montant des impôts spécifiques payés par l'automobile est de 3,77 milliards de francs, sur des recettes totales du budget de l'État de 39,485 milliards de francs⁷⁸¹. Les deux millions d'automobiles (plus 500 000 motos) fournissaient donc 9,7 % des recettes de l'État.

En 1938, les impôts sur l'automobile atteignent 6 milliards de francs tandis que le budget a augmenté à 54,653 milliards ; ils dépassent donc les 10 % du budget.

En conclusion, la lourdeur de la pression fiscale sur l'automobile en France remonte à l'entre-deux-guerres. Reconduite à la Libération, elle formera avec la persistance de faibles budgets routiers le point d'accrochage principal du milieu automobile pour refuser d'autres réformes, notamment pour l'amélioration de la sécurité routière.

⁷⁷⁸ *La Vie automobile*, 10-3-1934, page 102. Cette liste de *droits de douane, taxes* – dont une « *taxe unique* » (sic) – *surtaxes, timbre, agios, et charges*, vaut le détour. D'autres consommations de l'automobile (caoutchouc) sont soumises à des taxes spéciales, sans compter la taxe de luxe à l'achat, etc.

⁷⁷⁹ Lucien Lamoureux (1888-1970), fils de député, avocat, est élu député de l'Allier en 1919 et le reste jusqu'en 1940 (sauf quelques mois d'interruption en 1936). C'est un très important parlementaire, spécialiste des questions économiques et financières du groupe radical et radical-socialiste, dont il fut le secrétaire général. Il est rapporteur général du budget en 1925-1926 et 1931-1932. Il sera 7 fois ministre de 1926 au 5 juin 1940.

⁷⁸⁰ *La Vie automobile*, 25-4-1933, page 164. Faroux s'étranglera de rage lorsque Lamoureux remplacera Le Trocquer à la tête de l'Union routière. Il jubilera lors de son échec aux élections du 26 avril 1936, hélas pour peu de temps (Lamoureux est réélu à une partielle le 3 janvier 1937), in *La Vie automobile*, 10-5-1936.

⁷⁸¹ Le *Numéro spécial de statistiques annuel de L'argus de l'automobile* donne des décomptes détaillés.

III-3 LES ASSOCIATIONS D'USAGERS ET LE « SYSTEME AUTOMOBILE ».

La concentration de l'industrie automobile, la crise des années 1930 et la coordination des transports vont profondément modifier le « *système automobile* ». Nous allons brièvement tâcher de rendre compte de ces évolutions qui constitueraient un sujet en soi⁷⁸².

Les grandes associations d'usagers ont été durement frappées par la guerre. Elles vont reconstituer leurs effectifs avec un certain retard, mais apparaissent comme florissantes vers la fin de l'entre-deux-guerres.

LE TOURING-CLUB ET L'UNION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TOURISME.

Le Touring-Club, qui comptait 100 000 membres en 1906 et approchait les 200 000 en 1914, reconstitue lentement ses effectifs après la guerre et atteint 200 000 sociétaires en novembre 1926, évènement qu'il fête dignement par diverses manifestations, dont un grandiose Banquet le 10 janvier 1927 en présence du président de la République⁷⁸³.

Les effectifs stagnent alors quelque peu, puisqu'ils ne sont que de 219 814 membres au 31 mars 1929⁷⁸⁴ et 230 000 membres en janvier 1935⁷⁸⁵ lors de la mort d'Abel Ballif.

Enfin, la croissance du Touring-Club reprend très vigoureusement – malgré le trouble des temps – et il compte 300 000 sociétaires le 20 août 1938⁷⁸⁶ puis atteint 411 698 adhérents le 11 août 1939. Nous n'avons pas creusé les raisons de cette augmentation brutale de 100 000 membres entre août 1938 et août 1939⁷⁸⁷.

Aussi, son président Henri Gasquet peut-il clamer⁷⁸⁸ :

« *Nous avons bon espoir de fêter ensemble l'an prochain, en même temps que le Cinquantenaire de l'Association, l'inscription de son 500 000^e membre.* »

On peut donc considérer que le Touring-Club est très florissant à la fin des années 1930.

Mais, lorsqu'on se réfère à sa *Revue*, force est de constater que l'association semble moins active qu'avant guerre en faveur l'automobile. Ou plutôt qu'elle est moins pugnace⁷⁸⁹.

Certes, d'anciens problèmes ont été résolus par le *Code* de 1921, avec l'adoucissement de la répression et avec l'acceptation générale de l'automobile. Mais, il en est apparu de nouveaux, comme la croissance de l'impôt sur les automobiles, la faiblesse du budget des routes, la

⁷⁸² Rappelons ici que l'histoire du Touring-Club et des Automobile-Clubs n'est pas faite. Les archives du T. C. F. manquent dans notre domaine et celles de l'A. C. F. ne sont pas ouvertes aux chercheurs. Quant à celles de l'Union routière et de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles concernant cette période, elles ont pratiquement disparu pendant la guerre. Il en va de même pour la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers.

⁷⁸³ *Revue du T. C. F.*, février 1927, *éditorial*.

⁷⁸⁴ *Revue du T. C. F.*, mai 1929, encadré en bas de la page de titre.

⁷⁸⁵ *Revue du T. C. F.*, janvier 1935, *éditorial*.

⁷⁸⁶ *Revue du T. C. F.*, octobre 1938, *éditorial*.

⁷⁸⁷ Une piste est le changement de président : Chaix, réélu en avril 1937, démissionne en avril 1938. Il y a peut-être eu alors un changement d'orientation.

⁷⁸⁸ *Revue du T. C. F.*, septembre 1939, article « *En route pour le 500 000^e* », page 289.

⁷⁸⁹ Mme Bertho-Lavenir constate le fait dans la *Revue* et en déduit simplement un moindre intérêt du T. C. F. pour l'automobile sans s'interroger plus avant.

coordination des transports qui n'est pas sans influencer sur le tourisme en autocar, etc.

Or, le Touring-Club ne les reprend pas, ou très mollement, à son compte. Pourquoi ?

D'abord, le Touring-Club regroupe des sensibilités disparates. Certains membres ne refusaient pas l'abattage des arbres de bord de route, on l'a vu, ce qui n'empêchait pas les campagnes du T. C. F. pour leur protection.

Sur la coordination, sujet plus politique, après un unique article de Dautry en 1930⁷⁹⁰, le T. C. F. ne donnera jamais la parole aux opposants et le sujet deviendra tabou. Rappelons enfin que ses dirigeants pouvaient être soumis à des conflits d'intérêts, comme Edmond Chaix, élu président en 1927, qui était l'imprimeur des horaires des compagnies de chemin de fer.

Surtout, le Touring-Club s'est engagé dans une collaboration étroite avec l'État, notamment à travers l'*Union Nationale des Associations de Tourisme* qui fait passer le permis de conduire. Il est aussi chargé de la délivrance des « *triptyques* » pour la circulation des véhicules à l'étranger⁷⁹¹. Il est probablement paralysé par cette dépendance nouvelle.

Les dirigeants du Touring-Club sont à la tête de l'*Union Nationale des Associations de Tourisme* (U. N. A. T.)⁷⁹². Celle-ci a été fondée le 19 juin 1920 sur l'initiative du Touring-Club et de Léon Auscher⁷⁹³, son vice-président depuis 1919, de l'Automobile-Club de France et du Club Alpin Français. Ces deux dernières associations ayant des effectifs dérisoires (quelques 2 000 membres pour l'A. C. F.), le Touring-Club est évidemment l'association dominante⁷⁹⁴.

Elle regroupe rapidement la fédération des Automobile-Clubs régionaux et une dizaine d'associations actives dans le domaine du tourisme (Fédération nationale des unions de syndicats d'initiative, chambres syndicales des professions du tourisme, etc.). Elle est déclarée d'utilité publique en 1929. Ses associations constituantes revendiquent 600 000 adhérents en 1928, dont plus de 200 000 appartiennent au Touring-Club et environ 150 000 aux Automobile-Clubs.

L'U. N. A. T. reprend certaines activités évergétiques assurées par le T. C. F. et d'autres associations comme les « *secours sur route* » ou la signalisation des postes d'appel téléphoniques. Bien entendu, elle participe à l'éducation des usagers, des enfants notamment. Elle met en place un service de la répression des fraudes sur l'essence, une surveillance contre le vandalisme sur les postes de secours, etc.

Entre 1924 et 1926, l'U. N. A. T. est chargée progressivement de l'exécution des examens du permis de conduire, ainsi que de la tenue du fichier des permis⁷⁹⁵. Elle assure, on l'a vu, l'entretien des premières voitures de la Gendarmerie pour sa « *police de la route* ».

Il est probable que toutes ces activités institutionnelles privaient l'U. N. A. T. – ainsi que le Touring-Club, son membre principal – d'un part de leur franc-parler sur les questions qui

⁷⁹⁰ Raoul Dautry, *Le problème des transports par voie ferrée*, in *Revue du T. C. F.*, 1930, page 303.

⁷⁹¹ C'est le « *certificat international pour automobile* » institué par la Convention internationale de Paris du 24 avril 1926, voir *PTQ*, 1930, pages 62-68. Il est aussi connu sous le nom de « *carnet de passage en douane* ».

⁷⁹² L'association qui porte ce nom actuellement a peu de chose en commun avec celle de l'entre-deux-guerres.

⁷⁹³ Léon Auscher (1866-1942), cycliste et alpiniste, entre au T. C. F. en 1895. Il en sera un des animateurs les plus éminents, ayant même été élu en 1927 à sa présidence qu'il déclina au profit d'Edmond Chaix, un de ses amis les plus proches. Voir sa nécrologie très complète dans la *Revue du T. C. F.*, 1945, pages 49-51.

⁷⁹⁴ Les présidents de l'U. N. A. T. seront des représentants du Touring-Club jusqu'en 1963 : Léon Auscher de 1926 à 1939 (après en avoir été le fondateur et secrétaire général), Henri Gasquet (1947-1953) et André Defert (fils de Henri) jusqu'en 1963.

⁷⁹⁵ Voir le *chapitre 7, III-3* ci-dessus.

pouvaient fâcher les pouvoirs publics.

LES AUTOMOBILE-CLUBS.

Après la guerre, en mai 1923, l'ancienne *Fédération des Automobile-Clubs régionaux* est refondée sous le nom de *Fédération Nationale des Automobile-Clubs de France*⁷⁹⁶, après l'apparition de « *signes de mécontentement et de révolte* ». À propos des courses, comme toujours !⁷⁹⁷

L'Automobile-Club de France accepte donc que les Clubs régionaux « *participent à l'exercice de son pouvoir* » de réglementation et d'organisation en matière de courses. Cet épisode est lié à la création, à cette même date de 1923, de la course des 24 heures du Mans par l'Automobile-Club de l'Ouest⁷⁹⁸.

Ce *gentlemen's agreement* sur les pouvoirs sportifs ne débouchera jamais sur une coordination des actions des Automobile-Clubs en matière de défense des usagers. La *Fédération* est présidée jusqu'en 1939 par l'industriel Hector Franchomme, président du puissant Automobile-Club du Nord depuis le début du siècle⁷⁹⁹.

Les Automobile-Clubs resteront donc une nébuleuse d'une cinquantaine d'associations de tailles disparates, comptant quelques centaines de membres dans telle association limitée à un seul département, environ 2 000 membres pour l'Automobile-Club de France, les trois Automobile-Clubs régionaux de l'Ile-de-France, du Nord, de l'Ouest regroupant chacun quelques dizaines de milliers de membres. Nous n'avons pas trouvé de statistiques d'ensemble, mais il est probable que l'ensemble dépassait les 250 000 membres à la veille de la guerre⁸⁰⁰.

La *Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France* restera si peu importante qu'elle apparaît, en 1950, comme une annexe de l'A. C. F. dont le président, le comte de Liedekerke-Beaufort, est aussi celui de la Fédération.

L'implication des Automobile-Clubs dans l'U. N. A. T. et leur rôle d'organiseurs de courses soumises à l'approbation des pouvoirs publics, produisent les mêmes effets de baisse d'indépendance que pour le Touring-Club.

⁷⁹⁶ On trouve la variante *Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France* dans la liste des fondateurs de l'Union Routière.

⁷⁹⁷ *Omnia*, juin 1923, page 62. Les deux citations proviennent de cet article qui reste particulièrement sibyllin sur le détail de l'affaire.

⁷⁹⁸ Nous n'avons pas creusé cette question, forcément liée à la création de la course des 24 heures du Mans par le président de l'Automobile-Club de l'Ouest Georges Durand (1864-1941) et Charles Faroux.

⁷⁹⁹ Après Franchomme, le président de la Fédération sera le président de l'Automobile-Club de France. Il est possible que cette solution ait été adoptée pour régler des conflits entre les grands Automobile-Clubs régionaux.

⁸⁰⁰ *L'argus de l'automobile*, dans son numéro spécial de statistiques du 25-05-1950 donne les effectifs détaillés des Automobile-Clubs en 1949, soit 333 573 membres dont 16 000 dans 12 clubs d'Outre-mer. L'Automobile-Club de l'Ouest compte alors 60 836 sociétaires contre un peu plus de 40 000 sur 14 départements en 1939 lors de la retraite de son charismatique président Georges Durand (voir *La Vie automobile*, 10-02-1939, pages 49-50). Un prorata avec 1949 donnerait environ 230 000 pour l'ensemble des Automobile-Clubs en 1939. Le chiffre de 250 000 que nous avons adopté est peut-être sous-estimé.

LES ASSOCIATIONS DE PIETONS.

Une *Ligue de défense du piéton* apparaît en 1928. Nous n'avons guère d'éléments sur ses actions avant guerre, mais elle se targuera de cette date de fondation lorsqu'elle participera aux groupes de réflexion sur la sécurité routière dans les années 1960-1970.

Toutefois, nous n'avons pas trouvé de mention de ce type d'associations dans les revues de l'entre-deux-guerres que nous avons consultées.

LES ASSOCIATIONS DE TRANSPORTEURS.

On peut suivre l'évolution des associations de transporteurs à travers leur représentation dans la *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale*⁸⁰¹.

En 1920, seuls les grands transporteurs de voyageurs y sont réellement représentés : *Syndicat général des transports publics automobiles* (Maréchal), *Compagnie des Omnibus* (Mariage) et *Société des transports automobiles industriels et commerciaux* (Cabarrus)⁸⁰².

Vers 1926, *l'Union des voies ferrées d'intérêt local et des services automobiles* s'y ajoute (Bordas) ; cet organisme représente accessoirement les grands transporteurs de marchandises.

En 1928 ou 1929, on trouve en plus *l'Union des véhicules industriels* (transports pour compte propre ; Blum). L'Union des voies ferrées d'intérêt local et des services automobiles a deux représentants distincts : Bordas pour les V. F. I. L. et Lindecker pour les autocars (il dirige les « Autobus chaumontais » à Chaumont). En 1930, Lindecker est désigné comme représentant le « *Comité des transports publics automobiles* ».

En 1932 ou 1933, René Musnier, le président de la *Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France* (F. N. T. F.) y fait son entrée ; les transporteurs de marchandises sont alors pleinement représentés.

En 1934 ou 1935, enfin, la *Chambre syndicale des transports publics subventionnés* (Bonhomme) et la *Chambre syndicale des loueurs d'automobiles industriels* (Chauchat) complètent la représentation des transports routiers de voyageurs et de marchandises.

Même si les transporteurs de marchandise s'intéressaient surtout à la coordination des transports qui se discutait dans d'autres instances, le fait qu'ils prirent place dans la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale est significatif de leur intérêt pour ladite « *circulation générale* ». Ils seront ainsi au cœur de l'institution, après la guerre, lorsque de nouvelles réglementations de la circulation seront proposées et qu'ils les combattront (retraits de permis, limitation des taux d'alcoolémie, etc.)

LA FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE FRANCE.

Il existait de très nombreuses associations locales qui vont s'organiser vers 1930.

La *Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France* (F. N. T. F.) est fondée en

⁸⁰¹ Même si la Commission centrale ne dispose que de peu de pouvoir, elle est un bon répertoire des associations. Les années indiquées sont celles précédant l'apparition des organismes dans la liste publiée dans les Annuaire du ministère des travaux publics. Il peut y avoir un an d'incertitude.

⁸⁰² Les organismes sont (représentants entre parenthèses) : *Syndicat général des transports publics automobiles* (surtout des autocars ; Périssé, Maréchal), *Compagnie des Omnibus* (de la Seine ; Mariage) et *Société des transports automobiles industriels et commerciaux* (surtout active dans la Seine ; Cabarrus).

1928 par Germain Loubat⁸⁰³ et une trentaine de transporteurs inquiets de la création des filiales automobiles des chemins de fer et croît rapidement. En 1932, elle compterait déjà 4 000 adhérents⁸⁰⁴.

En juin 1934, un rapport officiel recense 244 syndicats professionnels représentant 72 % des entreprises⁸⁰⁵. Le principal, la Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France, compte, selon le même rapport officiel de juin 1934, 4 878 adhérents (39 % des entreprises) avec 7 424 autocars et 14 308 camions. Selon une autre source, la F. N. T. F. affirme lors de son Congrès de juin 1934 représenter 35 000 des 50 000 véhicules recensés, à côté des 11 000 relevant d'autres syndicats et de 3 647 véhicules de transporteurs non affiliés⁸⁰⁶.

Elle est évidemment parcourue de dissensions dues à son hétérogénéité entre entreprises de tailles diverses, transport de voyageurs ou de marchandises, etc. Ses dirigeants entretiennent des liens étroits avec l'industrie automobile et ses satellites (sidérurgie, pétrole, pneus).

Elle est présidée de 1931 à novembre 1937 par René Musnier⁸⁰⁷. Fin manœuvrier, adepte du double langage et de la chaise vide intermittente, il sera suffisamment conciliant pour imposer la Fédération comme interlocuteur aux pouvoirs publics, tout en apparaissant ferme à ses adhérents.

La *Fédération générale des Transports automobiles* regroupe les transporteurs subventionnés. Certaines de leurs préoccupations, notamment vis-à-vis de leurs concurrents les V. F. I. L. et les taxis collectifs, sont différentes de celle de la F. N. T. F. Elle est présidée durant une longue période par André Mariage, président de la Société des Transports en commun de la Région parisienne (STCRP) créée en 1920 par la fusion des compagnies d'autobus (Mariage était alors président de la Compagnie des Omnibus) et des compagnies de tramways⁸⁰⁸. Il sera présent à la Commission centrale des automobiles de 1920 à 1940.

Il existe aussi une *Association nationale des transports* qui semble plutôt concerner les transporteurs de voyageurs. Elle est animée par Germain Loubat, proche des radicaux, qui a fondé la F. N. T. F.

Après la guerre, la représentation des transporteurs s'unifiera encore plus, la *Fédération Nationale des Transporteurs Routiers* (F. N. T. R.) – qui remplace l'ancienne F. N. T. F. – comptant, en 1949, 38 000 adhérent sur les 42 000 entreprises françaises de transports de marchandises ou de voyageurs. Les autres organismes ont disparu ou sont marginalisés à l'exception de l'*Union des Véhicules de transport privés* et d'un *Syndicat national des Transporteurs Mixtes* pratiquant le transport combiné rail-route et plus ou moins inféodé à la SNCF.

⁸⁰³ Germain Loubat est le dirigeant de l'*Association nationale des transports* : Neiertz, p. 122.

⁸⁰⁴ AN AQ 48, 6030, *Argus de l'automobile* du 10 décembre 1931, cité par Neiertz, page 45. Curieusement, le site Internet de son successeur la F. N. T. R. indique (en 2006) une fondation en 1935.

⁸⁰⁵ *État récapitulatif des groupements professionnels* dressé pour Dautry, AN, AP 307, 80, cité par Neiertz p. 22.

⁸⁰⁶ Congrès de juin 1934 de la F. N. T. F., AN, AQ 91, 4, cité par Neiertz page 85.

⁸⁰⁷ La date de l'élection de Musnier à la présidence est probablement antérieure à 1931.

René Musnier (mort en 1947) dirige la Société anonyme des Messageries nationales, très ancienne entreprise (fondée en 1798), implantée à Paris, Lyon, Marseille, Dijon, Saint-Étienne, Grenoble, Alger et Oran. Elle pratique les messageries express, le groupage et la location de voitures.

⁸⁰⁸ Neiertz, page 94.

LA SOCIETE DES INGENIEURS DE L'AUTOMOBILE.

Signalons brièvement l'apparition de la Société des Ingénieurs de l'Automobile (S. I. A.), fondée en 1927 comme lieu de rencontre technique du monde de l'automobile. Son origine est liée à Charles Faroux et ses proches qui éditent plusieurs revues techniques en plus de *La Vie automobile* (*La technique automobile*, *La nouvelle revue automobile*). Le développement des bureaux d'études et du métier d'équipementier demandait une association différenciée de celle des constructeurs d'automobile.

La course automobile – dont Faroux est un fervent – commence aussi à se séparer des grands constructeurs et réclame donc un lieu d'expression un peu plus autonome.

La S. I. A. reste quand même très liée aux constructeurs automobiles. Elle compte environ 2 000 membres.

Une de ses principales initiatives sera de promouvoir le véhicule populaire.

L'UNION DES SYNDICATS DE L'INDUSTRIE ROUTIERE FRANÇAISE.

Les industriels des travaux publics routiers montent en puissance avec la rénovation des réseaux qui fait appel à de nouvelles techniques pour la constitution des chaussées⁸⁰⁹. Le *Groupement des entrepreneurs de cylindrage*, fondé en 1889, était resté jusqu'à la guerre l'unique organisation professionnelle spécifiquement routière⁸¹⁰ à côté du *Syndicat professionnel des entrepreneurs de travaux publics*⁸¹¹. Ce sont les entreprises spécialistes des chaussées qui effectuent, on l'a vu, l'essentiel des travaux réalisés dans les années 1920-1930, qui vont prendre l'initiative face aux vieilles entreprises de travaux publics.

Une première étape fut la création, en janvier 1926, de la « *Revue générale des routes et de la circulation routière* » née de la collaboration du *Service de la Voirie routière* et des industriels des travaux routiers⁸¹². Son Conseil d'administration est présidé par Clément Masson, inspecteur général des Ponts et chaussées⁸¹³ et président de la société des *Routes modernes*. Son rédacteur en chef est Jacques Thomas, que nous avons plusieurs fois cité.

Dans les années 1930, se constituent plusieurs organismes nationaux « *de spécialité* » axés sur les chaussées : en 1930, le *Syndicat des entrepreneurs de travaux routiers* et le *Syndicat des fabricants d'émulsions routières de bitume*, puis, en 1931, le *Syndicat des fabricants d'émulsions de goudron* et enfin, en 1935, le *Syndicat des entrepreneurs de chaussées en béton*

⁸⁰⁹ Sur l'industrie des travaux publics routiers voir Arnaud Berthonnet, *Un siècle de construction routière*, éditeur *Revue générale des routes et aérodromes*, 302 pages, 2005. Voir pages 103-106. Bibliographie très complète.

Sur l'activité syndicale, Lionel Ignace, *Évolution de la politique syndicale des entrepreneurs de travaux routiers*, *Revue générale des routes et aérodromes*, n° spécial « Cinquante ans », 1975, pages 187-190.

⁸¹⁰ On trouve trace au début des années 1930 d'un *Syndicat général de la route* qui doit en être l'héritier (?).

⁸¹¹ Le *Syndicat des entrepreneurs de travaux publics* fondé en 1882, n'était évidemment pas très axé sur la route à l'époque des chemins de fer, des canaux et des ports.

⁸¹² Elle portera le sous titre « *Publiée sous le Patronage du Service de la Voirie routière (Ministère des Travaux publics)* » jusqu'en octobre 1926.

⁸¹³ Clément Masson (1862-1943), fait une carrière classique d'ingénieur des Ponts et chaussées. Ingénieur en chef du Pas-de-Calais avant la guerre (où lui succèdera Daniel Boutet), il est nommé inspecteur général en 1920 et démissionne en avril 1923 pour la présidence de la société *Routes modernes*, créée en 1923 par plusieurs entrepreneurs de travaux publics. Selon Berthonnet, *op. cit.*, page 89, son « *son rôle consiste à s'occuper principalement des relations avec les administrations.* »

et le *Syndicat des enrobés, fillers et produits spéciaux pour l'industrie routière*.

Parallèlement des *Syndicats professionnels de l'industrie routière* se constituent au niveau des départements sous la poussée des bouleversements sociaux de 1936 (semaine de 40 heures, congés payés, etc.). Leur champ dépasse les entreprises de travaux routiers proprement dites et inclut souvent les carriers, les fournisseurs de matériels et les transporteurs de matériaux.

Le 20 juillet 1936, les Syndicats professionnels généraux de spécialité et les Syndicats départementaux créent l'*Union des Syndicats de l'Industrie Routière française*. (U. S. I. R. F.). La direction de l'*Union* est assurée par un organisme directeur complexe, dont Lionel Ignace⁸¹⁴ va être le principal meneur, avec le titre de « *délégué général* ». Un rapprochement est tenté en vain avec le vieux *Syndicat des entrepreneurs de travaux publics* pour créer une Fédération nationale des travaux publics.

Ce sera l'U. S. I. R. F. qui signera la première « *Convention nationale collective* » française établie au titre des accords de Matignon en novembre 1936. Attaquée en justice par le *Syndicat professionnel des entrepreneurs de travaux publics* qui demande l'annulation de la Convention, l'U. S. I. R. F. se voit reconnaître comme représentative par le Conseil d'État en 1937. Une convention collective des cadres est signée en 1937. Son activité principale dans la période 1936-1940 sera l'organisation des changements sociaux dans cette profession très particulière (itinérance, engagements temporaires pour un chantier, etc.).

Aucun syndicat professionnel routier ne fait partie du *Conseil supérieur des travaux publics* créé par le décret du 22 octobre 1924. En 1939, seul y est représenté le *Syndicat professionnel des entrepreneurs de travaux publics* et ses satellites⁸¹⁵.

On est donc en présence d'un organisme syndical neuf, dégagé des pesanteurs des structures anciennes, totalement dédié à l'activité routière, rassemblant toutes ses composantes, et qui va se montrer très efficace.

L'UNION ROUTIERE DE FRANCE DE 1935 A 1940.

Elle est créée le 8 février 1935 à l'initiative du baron Petiet, président de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles et comprend six groupes d'organismes⁸¹⁶ :

- les associations d'usagers, Automobile-Clubs et Touring-Club,
- les entreprises de travaux publics routiers,
- les constructeurs automobiles, leurs équipementiers et les industries annexes (cycles, motocyclettes),
- les transporteurs routiers,
- les industriels des carburants et des huiles,
- les assurances.

Son premier président est Yves Le Trocquer, dont la connaissance des questions de transport en tant que fonctionnaire puis ministre était très étendue, et qui avait acquis une

⁸¹⁴ Lionel Ignace (1900-1997), fils d'industriels, ingénieur de l'École centrale de Lyon, cofondateur en 1924 de la Société française du Vialit (qu'il dirigera après 1955), est aussi un passionné d'automobile.

⁸¹⁵ En 1939, ce *Conseil* étoffé compte 26 non fonctionnaires, dont 4 représentent l'industrie des travaux publics, et 22 les utilisateurs dont les inévitables A. C. F. et T. C. F., les chambres de commerce, les chemins de fer, les chemins de fer sur route, les ports, la navigation intérieure et des syndicats de transporteurs non routiers.

⁸¹⁶ Voir le détail des membres fondateurs en *Annexe A 21*.

expérience industrielle comme administrateur de nombreuses sociétés, dont De Dion-Bouton et les Hauts Fourneaux de la Chiers. Il est très impliqué dans l'organisation de la coordination des transports à partir de mars 1937 en tant que président du *Comité rail-route*, puis il est nommé à la tête du *Conseil supérieur des Transports* au 1^{er} janvier 1938. Il meurt prématurément le 31 février 1938.

Son successeur est Lucien Lamoureux⁸¹⁷, président du Groupe parlementaire de l'automobile, qui va décevoir ses mandants à tel point que les hommes forts de l'Union routière décideront de ne plus nommer de président en 1945, mais un « *secrétaire général* », Georges Gallienne, lequel n'était pas un homme politique mais un professionnel des camions⁸¹⁸.

En pratique, la réunion de l'ensemble des professions de la route et des associations d'usagers dans l'Union routière n'allait pas être très efficace avant 1940 ; ce n'est qu'à la Libération que cette nouvelle organisation va pouvoir donner tous ses effets.

LE BARON PETIET ET LES REORGANISATIONS DU « SYSTEME AUTOMOBILE »

Un personnage emblématique des évolutions du « *système automobile* » entre 1920 et 1940 et de son activité après 1945 est le baron Charles Petiet⁸¹⁹ (voir l'*Annexe B, Illustration 213*)

Il n'a évidemment pas agi seul, mais l'examen de ses actions permet d'illustrer très clairement ces évolutions.

Descendant d'une dynastie d'administrateurs et industriels établie sous l'Empire, Petiet (1879-1958) est ingénieur de l'École centrale. Il fonde en 1903, à 24 ans, la marque automobile Ariès qui produit des véhicules sophistiqués et innovants, ainsi que des camions. Il entre en 1911 au Conseil d'administration de la *Chambre syndicale des constructeurs automobiles* (C. S. C. A.) créée en 1909 contre la *Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent* (C. S. A. I. R.) de de Dion. Renault, qui en est élu président en 1913, lui confie la même année une « *Commission des poids lourds* ».

Durant la guerre, tout en continuant de fournir des camions Ariès à l'Armée, il élargit son expérience dans les domaines des poids lourds et de l'aviation en dirigeant le *Parc automobile militaire* de Vincennes puis le *Magasin central automobile* dès 1914⁸²⁰. En 1917, il dirige le « *Groupement français des constructeurs de moteurs Hispano-Suiza* » pour l'aviation⁸²¹.

Durant l'entre-deux-guerres, Ariès produira surtout des voitures de luxe après avoir arrêté la fabrication de camions dès 1928. Comme toutes les petites marques, elle ira de difficulté en difficulté et, malgré des tentatives de regroupement initiées par Petiet, fermera en 1938.

Mais, en 1919, Petiet participe avec Renault au rachat des Acieries d'Hagondange en Moselle qui appartenaient au groupe allemand Thyssen et que la France a saisi (avec la Cimenterie Jacobus). Il entame donc une seconde carrière industrielle dans l'acier. Renommée *Union des consommateurs de produits métallurgiques et industriels* (U. C. P. M. I.), cette entreprise fournit de l'acier à un groupe de constructeurs comprenant notamment Ariès, Renault, Peugeot, Berliet, Lorraine-Dietrich, SEV, Japy, l'Alsacienne de construction

⁸¹⁷ Voir ci-dessus le rôle de Lamoureux dans les hausses d'impôts sur l'automobile. Le vice-président nommé en 1938 est le député de la Meuse André Beauguitte qui semble avoir renâclé devant son éviction en 1945.

⁸¹⁸ Georges Gallienne est nommé le 14 novembre 1945. Il recevra le titre de président en février 1952.

⁸¹⁹ Voir Jean Sauvy, *Les automobiles Ariès (1903-1938)*, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 264 pages, 1996 ; Hervé Dufresne et Jean Sauvy, *Charles, baron Petiet (1879-1958)*, éditions SPM, 180 pages, 1998.

⁸²⁰ Ce centre de fournitures de matériels et pièces détachées sera modifié plusieurs fois, ainsi que son appellation.

⁸²¹ Cet organisme regroupe une quinzaine de producteurs de moteurs d'avion dont de Dion, Peugeot, Ariès.

mécanique⁸²². Renault fondera en 1931 la *Société des aciers fins de l'Est* qui sera très liée à l'U. C. P. M. I. Le baron Petiet fut aussi président de la *Société pour l'Équipement électrique des véhicules* (S. E. V.) et membre des Conseils d'administration d'autres sociétés comme les Compteurs et moteurs Aster.

En 1918, Louis Renault, dont il est proche, quitte la présidence de la C. S. C. A. et Petiet est élu vice-président puis président⁸²³. Il est aussi nommé, en 1919, à la tête de la Commission du Salon de l'automobile (qu'il présidera jusqu'en 1958), qui dépend à la fois de la C. S. C. A. et de la C. S. A. I. R.

Il va patiemment tisser des liens avec l'ensemble des secteurs du système routier.

Le 9 mars 1928, Petiet fait un célèbre *Rapport sur les routes françaises* au Conseil national économique qui soutient le « *programme des grands itinéraires* » de 1928, et est particulièrement virulent sur le manque de crédits pour les routes nationales et la déshérence des réseaux départementaux. Ce *Rapport* sera très médiatisé et publié ou résumé dans la plupart des revues automobiles⁸²⁴. Petiet engage ainsi des relations étroites avec l'industrie des travaux publics routiers.

En 1931, Petiet arrive à mettre sur pied une organisation regroupant la C. S. C. A. et la C. S. A. I. R. à laquelle Citroën est affilié et qu'il préside depuis 1930. C'est la *Fédération nationale de l'automobile, du cycle et de l'aviation*, qui comprend aussi d'autres syndicats professionnels parallèles (cycles, motocyclettes, carrosserie, accessoires, commerce automobile, motoculture, aviation).

En 1934, Petiet est élu vice-président de l'Automobile-Club de France, position stratégique. Il était aussi membre du Conseil d'administration du Touring-Club depuis 1929.

En 1935, il aboutit à la création de l'*Union Routière de France* avec les associations d'usagers : A. C. F., Fédération Nationale des Automobile-Clubs et Touring-Club.

Après la guerre⁸²⁵, Petiet relance rapidement la C. S. C. A. et le Salon de l'Automobile qu'il préside. Il ranime l'Union routière et il propose Georges Gallienne pour la diriger lors de la séance de refondation du 14 novembre 1945⁸²⁶.

Il est aussi à l'origine de la création de la *Prévention Routière* qui va monopoliser l'activité évergétique dans le domaine de la sécurité routière sous l'étroit contrôle de la C. S. C. A. et de l'Union routière, et dont l'organisateur sera le même Georges Gallienne.

La C. S. C. A. est alors soumise à de vives tensions. Lefauchaux, président de la Régie Renault en part dès 1950. En 1953, Berliet, Citroën et Peugeot la quittent aussi et Petiet n'est pas réélu à sa présidence.

Cet effacement (temporaire) de la C. S. C. A. laissera le champ libre pendant un certain temps à l'Union routière, assurant sa pérennité.

Bien entendu, Petiet représenta l'automobile dans des conseils syndicaux de l'industrie

⁸²² Loubet, *op. cit.*, page 525, est très sévère pour Petiet, dont il ne semble pas mesurer l'importance comme industriel de l'acier dans l'entre-deux-guerres. Il lui impute aussi les dissensions de la C. S. C. A. après guerre.

⁸²³ Robert Delaunay-Belleville préside la C. S. C. A. de janvier à mars 1918 et démissionne.

⁸²⁴ Par exemple, *La Vie automobile*, 10-05-1928, pages 169 e. s. Aussi, *Revue générale des routes*, avril 1928.

⁸²⁵ Durant la guerre, il entrera dans le système des « *Comités industriels* », ce qui lui valut *a posteriori* des critiques d'historiens (de Loubet par exemple). Mais, il ne fut en fait pas inquiet à la Libération.

⁸²⁶ *Procès-verbal de la séance du Comité de direction* tenue le 14-11-1945. Archives de l'Union routière.

(Confédération générale du Patronat français, Chambre syndicale de la sidérurgie, etc.) et dans de multiples commissions administratives. En 1938, il appartient ainsi à 6 commissions du ministère des travaux publics : le Conseil supérieur des chemins de fer, le Conseil supérieur des Travaux publics, la Commission militaire supérieure des routes, la Commission centrale des automobiles, la Commission des projecteurs d'automobile et la Commission des bandages élastiques.

Au terme de cet exposé succinct de la carrière de Petiet, on conçoit que les regroupements effectués dans l'entre-deux-guerres ont bouleversé le *système automobile* établi par de Dion, mais déjà ébranlé par les grands constructeurs en 1909.

La totalité des professions de la route, y compris celles qui ne sont montées en puissance qu'après 1920, sont finalement regroupées dans un ensemble, l'Union routière, qui jouera après la guerre le rôle d'un vrai *lobby automobile*, remplaçant ainsi la C. S. C. A. que ses vicissitudes rendent impuissante dans les années 1950.

CONCLUSION SUR L'AUTOMOBILE DANS LA SOCIETE DE 1920 A 1940.

L'entre-deux-guerres est une période particulièrement féconde de la *révolution automobile*. On y voit se mettre en place la plupart des formes modernes de la circulation, dans un climat d'acceptation générale de la société automobile.

La France reste la troisième nation au monde pour le nombre d'automobiles par habitant, loin derrière les États-Unis et le Canada, près de l'Angleterre et loin devant l'Allemagne et l'Italie. La mobilité selon l'ensemble des modes (rail, cycles et automobile) y triple en nombre de kilomètres parcourus par habitant entre 1914 et 1940, après avoir doublé de 1894 à 1914.

Les règles modernes de circulation sont établies, notamment avec la fixation de la priorité et la fin de la « *circulation au centre de la voie* » en 1933. Le *Code de la route* actuel est pratiquement écrit, à l'exception des futures règles pesant sur l'alcoolémie, les limites de vitesse en rase campagne et l'utilisation de dispositifs de protection des usagers des véhicules motorisés.

La signalisation moderne de danger et de circulation est pratiquement achevée.

On invente la « *route moderne* » et les autoroutes. De nouvelles techniques routières apparaissent, mais elles subiront des bouleversements dans les années 1960.

Une administration nationale des routes est mise en place et les systèmes anciens de la vicinalité et de la prestation en nature disparaissent⁸²⁷.

Une nouvelle science de la circulation se développe dans le sillage des précurseurs américains.

L'insécurité routière, dont les approches antérieures à 1914 relevaient d'une sensibilité dépassée, entraîne une certaine perplexité. La vitesse de la croissance du nombre des victimes est nettement perçue comme directement liée à celle du nombre des automobiles. Mais faute de données statistiques, le phénomène souffre d'un déficit d'approche scientifique. Ce n'est qu'à l'extrême fin des années 1930 qu'on disposera de recueils scientifiques de statistiques. Il restera à les interpréter, ce qui n'ira pas de soi.

Le ministère de l'instruction publique, les associations traditionnelles d'usagers de la route,

⁸²⁷ La prestation avait la vie dure et subsistera encore dans les années 1950.

de nombreuses autres associations et la Gendarmerie participèrent à un effort soutenu d'éducation des usagers, notamment des enfants. On voit apparaître les premières associations dédiées à la sécurité routière comme *Les Vieux du volant*.

Au débit des années d'entre-deux-guerres, il faut mettre d'abord l'apparition d'une attitude d'extrême laxisme dans le contrôle et la répression des comportements à risque des usagers (contrairement à la période précédente). Nous croyons avoir montré comment ce furent les « *organisations policières* », Gendarmerie et préfecture de police, qui furent les maîtres d'œuvre de cette nouvelle organisation et non une volonté des pouvoirs publics, le Parlement, le gouvernement et le ministère de l'intérieur s'en désintéressant à peu près totalement, et les assemblées locales clamant seules dans le désert pour plus de répression. Les organisations policières vont camper sur leurs positions longtemps après la guerre, alliés objectifs de tous ceux qui refusaient l'établissement de nouvelles contraintes de sécurité (et de circulation).

Au débit de cette période, on peut mettre aussi l'écrasement des automobilistes par de multiples impositions face à des budgets routiers misérables. Le climat qui en résulta persistera après guerre et sera particulièrement délétère en ce que la récrimination contre la pression fiscale servira de réponse unique et systématique contre toute proposition de changement des règles de l'usage de la route.

Ajoutons que, malgré un intérêt précoce pour les autoroutes, la maigreur des budgets routiers retardera longtemps l'établissement massif de ces « *routes à sécurité intégrée* », domaine dans lequel les États-Unis et quelques pays européens précéderont la France.

La coordination des transports, qui s'établit plus douloureusement en France qu'ailleurs pour diverses raisons, va souder les professionnels du transport routier qui vont chercher à manipuler les usagers ordinaires qui n'avaient *a priori* pas les mêmes intérêts (ou avaient plutôt des intérêts divergents).

C'est sur cette base que va s'édifier en France un *lobby routier* puissant et unifié qui va phagocyter les associations d'usagers individuels et mener ces dernières à leur effacement. Ce qui fait que la France présente la particularité unique de ne pas posséder au début du XXI^{ème} siècle une puissante association d'usagers comme en ont tous les grands pays développés.

INDEX.

L'index est organisé par les noms. En cas de citations multiples, la page soulignée est celle où se trouvent les éléments de prosopographie correspondants. Nous n'avons pas distingué le personnage ou la marque portant son nom.

- Albert-Thomas, 63
Amilcar, 13
Ariès, 207
Astrid de Belgique, 153
Auscher, 152, 201
Ballif, 36, 37, 39, 147, 173, 200
Baudry, 5, 39, 40, 57, 69, 76, 95, 147, 163, 165, 175, 186
Beauguitte, 149, 207
Bedouce, 119
Béhague, 179, 191
Berger, 96, 149
Berliet, 17, 207, 208
Blum, 119, 203
Borrel, 30, 31, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 53
Borsari, 186
Boulloche, 57, 65, 131, 132
Boutet, 3, 9, 26, 27, 120, 136, 137, 142, 150, 195, 205
Boutteville, 166, 180
Bucheton, 175, 183
Caillaux, 29, 33, 48, 53
Camon, 149
Capitant, 163
Castelnau, 33
Ceccaldi, 30, 47, 48, 50
Chaix, 63, 155, 161, 200, 201
Chappedelaine, 30, 42, 51
Charguéraud, 37, 55
Charlot, 30, 41, 42, 43, 45, 46, 50, 51
Chautemps, 119, 161, 181, 191
Citroën, 3, 7, 8, 57, 92, 99, 101, 116, 147, 148, 151, 208
Clémentel, 42, 46
Colson, 37
Corthell, 38
Daladier, 149
Dautry, 40, 65, 118, 119, 121, 122, 201, 204
de Dion, 45, 207, 209
Defert, 37, 64, 166, 201
Dunlop, 92, 101, 149
Durand, 202
Eno, 105, 135, 194
Faroux, 39, 40, 76, 95, 96, 99, 106, 110, 122, 124, 155, 156, 157, 163, 164, 185, 198, 199, 205
Flandin, 32, 33, 47, 53
Ford, 3, 151
Galaverna, 181
Gasquet, 82, 200, 201
Godart, 161
Grimpret, 57, 116, 118, 133
Guastalla, 34, 39
Hafraba, 63, 64
Herriot, 189, 192
Hitler, 64
Ignace, 205, 206
Jand'heur, 72, 162, 163, 190
Javary, 118
Josse, 118
Lainé, 63, 64
Lalou, 163
Lambert, 158, 159
Lamoureux, 199, 207
Latour, 186
Le Corbusier, 152
Le Gavrian, 29, 41, 44, 50, 56, 57, 64
Le Grand, 110, 111
Le Trocquer, 41, 42, 43, 45, 46, 51, 56, 117, 120, 173, 189, 199, 206
Lethier, 36, 37, 55
Lorieux, 56
Loubat, 116, 204
Mahieu, 37, 42, 46, 55, 56, 64
Mariage, 110, 112, 203, 204
Massard, 66, 96, 105, 190
Masson, 205
Michelin, 17, 44, 46, 92, 99, 100, 101, 114, 116, 121, 123
Moch, 119
Musnier, 203, 204
Mussolini, 62
Painlevé, 159, 176
Panhard, 185
Périssé, 110, 112, 203
Perrigot, 95, 190
Pétavy, 149
Petiet, 161, 189, 206, 207, 208, 209
Peugeot, 7, 13, 57, 92, 101, 207, 208
Pichery, 31, 32
Pie XI, 148
Pigelet, 63, 64
Poincaré, 158, 159, 169
Puricelli, 62, 63
Queuille, 119
Rabier, 117
Renault, 3, 7, 57, 92, 99, 101, 110, 116, 147, 151, 207, 208
Richard-Deshais, 115
Rochemont, 37
Rohan, 64, 131, 161
Salmson, 13

Sarraut, 119, 158, 159,
161
Schwartz, 65
Sellier, 152
Serin, 129, 156, 157, 174
Sibille, 42, 46, 50, 51
Souvestre, 110

Tardieu, 31, 41, **51**, 53,
115, 116, 158, 159, 160,
161, 169, 173, 193
Tedeschi, 34, 35, 36
Thoenig, 31, 41
Timonoff, 36
Toché, 186

Uzès, 147
Varenne, 42, 44, 45, 50
Vohl, 179, 180
Voisin, 152
X-Crise, **14**, 17, 21, 23,
108, 117, 118, 121
Zuylen, 36

TABLE DES TABLEAUX.

Tableau 1. Parc des bicyclettes et motocyclettes imposées en fin d'années de 1893 à 1938. ...	12
Tableau 2. Composition des parcs automobiles en 1920 et 1923.....	13
Tableau 3. Les voitures automobiles de 1920 à 1940 (fin d'année).....	14
Tableau 4. Structure du parc utilitaire en 1934 et masses comparées avec le parc particulier..	18
Tableau 5. Débits en voitures attelées par jour sur les routes nationales de 1913 à 1934.....	19
Tableau 6. Trafics et débits en voitures attelées sur les principaux réseaux de 1913 à 1934....	20
Tableau 7. Trafics par types de voitures attelées sur l'ensemble des réseaux de 1863-64 à 1921 en milliards de voiture.km par an.	20
Tableau 8. Trafics attelés en milliards de voyageur.km par an sur l'ensemble des réseaux.	20
Tableau 9. Débits de la circulation mécanique en véhicules par jour moyen selon les catégories de véhicules sur les routes nationales.	20
Tableau 10. Trafics des autobus et des bicyclettes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicule.km (G véh.km).	21
Tableau 11. Trafics des automobiles particulières et des motocycles-motocyclettes sur l'ensemble des réseaux.	22
Tableau 12. Trafics mécaniques en milliards de véhicule.km/an sur l'ensemble des réseaux. .	22
Tableau 13. Trafics de véhicules de transport de personnes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicule.km/an.....	22
Tableau 14. Trafics de voyageurs sur l'ensemble des réseaux, en milliards de voyageur.km/an.	23
Tableau 15. Trafics de voyageurs particuliers et en commun, en milliards de voyageur.km/an.	23
Tableau 16. Trafics de « tonnage utile » en tonne.km par an sur les routes nationales.	24
Tableau 17. Trafics de « tonnage utile » en tonne.km par an sur les routes nationales et l'ensemble des réseaux.	24
Tableau 18. Trafic de voyageurs tous modes en milliards de voyageur.km/an.	24
Tableau 19. Trafic de marchandises tous modes en milliards de tonne.km/an.	25
Tableau 20. Les « accidents mortels d'automobile » en 1933, 1934 et 1935.....	128
Tableau 21. Nombre de tués à 60 jours « <i>dus à la circulation automobile</i> » de 1924 à 1938.	136
Tableau 22. Nature des victimes d'accidents en 1938.....	137
Tableau 23. Comparaison des statistiques judiciaires et des travaux publics des tués en 1938.	139
Tableau 24 Nombre de tués « <i>dus à la circulation automobile</i> » de 1924 à 1938.....	140
Tableau 25. L'insécurité en France, États-Unis, France, Grande-Bretagne Allemagne en 1938.	142

TABLE DES MATIÈRES.

DEUXIEME PARTIE LA FIN DU CHEVAL ET LA TRANSFORMATION DU SYSTEME DES TRANSPORTS (1919-1939).	1
<i>Introduction.</i>	1
<i>L'essor des transports routiers de marchandises et de voyageurs.</i>	2
<i>Le retard de la motorisation européenne sur celle des États-Unis.</i>	3
<i>Des sources peu renouvelées par rapport au début du siècle.</i>	4
CHAPITRE 7 L'ORGANISATION D'UN NOUVEAU SYSTEME ROUTIER.	7
I VEHICULES ET TRAFICS.	9
I-1 LES PARCS DE VEHICULES DE 1920 A 1939.....	10
<i>Le doublement des parcs motorisés pendant la guerre.</i>	10
<i>Bicyclettes et motocyclettes.</i>	11
<i>Les parcs automobiles.</i>	12
<i>L'avènement de l'automobile dans le transport des marchandises.</i>	15
I-2 LES TRAFICS ROUTIERS.	19
<i>L'explosion des déplacements individuels routiers.</i>	19
<i>Le doublement des tonnages transportés par route.</i>	23
I-3 ÉVOLUTION DES TRAFICS TOTAUX SELON TOUS LES MODES.	24
<i>Les trafics de voyageurs.</i>	24
<i>Les trafics de marchandises.</i>	25
I-4 LA MESURE DES TRAFICS ET LA SCIENCE DE LA CIRCULATION.....	26
II LA LONGUE MARCHÉ VERS LA « ROUTE MODERNE ».	29
II-1 LES PRODIGES DE LA REFORME DU SYSTEME ROUTIER (1903-1906).	29
<i>La remise en cause de la fiscalité vicinale (1903-1906).</i>	31
<i>Le débat du 14 décembre 1906 : la remise en cause du réseau vicinal.</i>	32
II-2 LA ROUTE ACQUIERT SON AUTONOMIE VIS-A-VIS DES ORGANISATIONS AUTOMOBILISTES (1906-1908).	34
<i>La « route future » dans les trois premiers Congrès de la Route (1908-1914).</i>	38
<i>Prégnance du mythe du « plus beau réseau du monde ».</i>	39
II-3 LA QUESTION DU BUDGET, ET L'ÉCHEC DE « L'OFFICE NATIONAL DES ROUTES » (1920-1926).	41
II-4 À LA RECHERCHE D'UNE EXTENSION DU RESEAU NATIONAL (1910-1930).....	47
II-5 LA CREATION DES « CHEMINS DEPARTEMENTAUX » (1938).....	53
II-6 LA MISE EN PLACE D'UNE « DIRECTION DES ROUTES » (1916-1937).	55
II-7 LES COMMISSIONS.	57
II-7 LES REALISATIONS ROUTIERES DES ANNEES 1920 ET 1930.	58
II-8 LA NAISSANCE DES AUTOROUTES.....	61
II-9 LA VOIRIE ET LA CIRCULATION URBAINES.	66
CONCLUSION : LES MOYENS DE LA ROUTE MODERNE SONT EN PLACE.	67

III LA MISE AU POINT DU CODE DE LA ROUTE.....	69
III-1 LES MODIFICATIONS DE LA <i>LOI SUR LA POLICE DU ROULAGE</i> ET DU <i>CODE DE LA ROUTE</i> .	70
<i>Apparition des « règlements vides ».</i>	70
<i>L'interdiction d'utiliser le milieu de la chaussée en 1933.</i>	71
<i>Les nouveaux devoirs des piétons en 1937.</i>	71
III-2 LA REGLEMENTATION DU VEHICULE.....	72
<i>Les nuisances : poussière, bruits et ébranlements.</i>	73
<i>La sécurité du véhicule : freins, pneumatiques, rétroviseur, vitres, carrosserie.</i>	74
<i>La signalisation des véhicules.</i>	77
<i>L'éclairage.</i>	78
III-3 LE PERMIS DE CONDUIRE.	79
<i>La délivrance du permis par l'Armée et l'U. N. A. T.</i>	79
<i>Les permis spéciaux pour les véhicules de transport en commun et de poids lourds.</i>	82
<i>La suspension administrative du permis.</i>	83
<i>La Conduite en état d'ivresse.</i>	84
<i>L'apprentissage de la conduite.</i>	84
<i>L'instauration du contrôle médical.</i>	85
III-4 LA REGLEMENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.....	87
<i>Les limitations de vitesse et l'amélioration des bandages.</i>	87
<i>La limitation des poids et des longueurs.</i>	89
<i>Le limiteur ou l'enregistreur de vitesse.</i>	91
<i>Apparition du « Contrôle technique ».</i>	91
III-5 SIGNALISATION ET PRIORITE.....	92
<i>Le casse-tête des voies prioritaires.</i>	93
<i>Priorité à droite ou priorité à gauche ?</i>	95
<i>La signalisation verticale de sécurité et de circulation.</i>	96
<i>Une mise en place difficile, ou « Comment décourager les évergètes ? »</i>	99
<i>La politique des passages à niveau : suppression et signalisation.</i>	102
<i>L'apparition de la signalisation horizontale et l'interdiction de circuler au milieu des voies.</i>	103
<i>La publicité des bords de route.</i>	104
<i>La signalisation lumineuse urbaine.</i>	105
IV EXPANSION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET CRISE DES ANNEES 1930. .	107
INTRODUCTION.....	107
IV-1 NAISSANCE DES TRANSPORTS PUBLICS AUTOMOBILES (1898-1920).....	108
IV-2 L'EXPLOSION DES SERVICES PUBLICS ROUTIERS (1920-1932).	113
IV-3 ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES.....	116
<i>La marche vers la coordination.</i>	116
<i>Survalorisation historique du problème de voyageurs.</i>	120
<i>Transports de marchandises : évolutions structurelles ou crise économique ?</i>	122
IV-4 LES VEHICULES INDUSTRIELS AU CENTRE DU SYSTEME AUTOMOBILE.	123
<i>Conclusion : un nouveau « système routier » pour l'avenir.</i>	124
V NAISSANCE DES STATISTIQUES SCIENTIFIQUES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.	125
V-1 ÉVOLUTION DU SYSTEME DE RECUEIL DES STATISTIQUES (1924-1939).	125
<i>Les statistiques du ministère de l'intérieur (1924-1937).</i>	126

<i>Les statistiques de la Gendarmerie.</i>	129
<i>La statistique internationale de la Société des Nations (1938).</i>	130
<i>Naissance des statistiques d'accidents du ministère des travaux publics.</i>	132
<i>Les statistiques du ministère des travaux publics (1938).</i>	133
<i>Le système américain : l'intervention des entreprises.</i>	134
V-2 LES ACCIDENTS DE LA ROUTE DE 1919 A 1938.....	136
<i>La croissance des accidents « dus à la circulation automobile » entre 1924 et 1937.</i> ...	136
<i>Les accidents en 1938.</i>	136
<i>Le nombre total des accidents de la route.</i>	138
<i>Accidents en ville ou en rase campagne ?</i>	141
<i>Les éléments de comparaison internationale.</i>	142
<i>Conclusion : que faire des statistiques ?</i>	142

CHAPITRE 8 AUTOMOBILE ET SOCIETE DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.. 143

UN DEVELOPPEMENT MASSIF ET GENERAL DE LA MOBILITE.	143
---	-----

I ACCEPTATION GENERALE ET PROBLEMES NOUVEAUX OU PERSISTANTS.

.....	145
-------	------------

I-1 LES CORPS SOCIAUX.	145
<i>Une diffusion des permis très supérieure au nombre de véhicules.</i>	145
<i>Des violences persistantes.</i>	146
<i>Les femmes et l'automobile.</i>	146
<i>L'Église et l'automobile.</i>	148
<i>L'Armée et le développement du parc automobile.</i>	148
<i>Les disparités régionales.</i>	150
<i>La question de la voiture populaire.</i>	150
I-2 LES NUISANCES.	151
<i>Poussière, fumées et bruit.</i>	151
<i>Publicité, paysages, arbres de bords de route.</i>	152

II LA SECURITE ROUTIERE : PERPLEXITES, SURVEILLANCE ET

REPRESSION.....	155
------------------------	------------

II-1 LE FAIT DIVERS AUTOMOBILE ET SON NOUVEAU COMMENTAIRE.....	155
II-2 TOURMENTS ET PERPLEXITES.	157
<i>La perplexité des législateurs ; le débat du 4 novembre 1927.</i>	157
<i>Les initiatives réglementaires.</i>	160
II-3 INDEMNISATION ET ASSURANCE.	162
II-4 LA GENERALISATION DES LIMITES DE VITESSE EN AGGLOMERATION.	165
II-5 L'UNIFICATION DES COMPETENCES JUDICIAIRES : LE DECRET-LOI DE 1926.	167
II-6 L'EROSION DES PENALITES PAR L'INFLATION.....	169
II-7 LA REPRESSION. GENDARMERIE OU INTERIEUR ?.....	170
<i>Contravention au vol, mesure de la vitesse et carrefours.</i>	170
<i>La question des effectifs et de la réforme de la Gendarmerie.</i>	171
<i>La question de la « police spéciale de la route ».</i>	172
<i>L'idylle des associations et des gendarmes à partir de 1928.</i>	175
<i>La mise en place de la « police spéciale de la route » (1928-1930).</i>	175
<i>Le gendarme n'est plus sans pitié : les secours et l'éducation.</i>	179

<i>Le but de la Gendarmerie : « estime et respect des populations ».</i>	179
<i>Les polices urbaines : le cas de Paris.</i>	180
<i>Les « services départementaux de sécurité routière ».</i>	181
II-8 UN NIVEAU DE REPRESSION EXTREMEMENT ABASSE.	181
II-9 LA SECURITE DU VEHICULE ET LE MARCHE AUTOMOBILE.	183
<i>La réglementation de sécurité des véhicules.</i>	183
<i>Les préoccupations des constructeurs automobiles.</i>	184
<i>Les acheteurs.</i>	185
<i>La « bataille » pour le volant à gauche.</i>	185
CONCLUSION SUR LA SECURITE ROUTIERE.	186
III ÉDUCATION, IMPOTS ET ASSOCIATIONS.	189
III-1 L'ÉDUCATION A LA SECURITE : USAGERS, PIETONS ET ECOLIERS.	189
<i>Une préoccupation présente dès l'origine en France.</i>	189
<i>L'éducation générale des usagers.</i>	191
<i>L'éducation des enfants.</i>	192
<i>Conclusion sur les associations et la sécurité routière en France dans l'entre-deux-guerres.</i>	193
III-2 LES IMPOTS SUR L' AUTOMOBILE.	195
<i>Les impôts avant 1914.</i>	196
<i>Les « prélèvements » communaux.</i>	197
<i>La croissance des impôts dans l'entre-deux-guerres.</i>	198
III-3 LES ASSOCIATIONS D'USAGERS ET LE « SYSTEME AUTOMOBILE ».	200
<i>Le Touring-Club et l'Union Nationale des Associations de Tourisme.</i>	200
<i>Les Automobile-Clubs.</i>	202
<i>Les associations de piétons.</i>	203
<i>Les associations de transporteurs.</i>	203
<i>La Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France.</i>	203
<i>La Société des ingénieurs de l'automobile.</i>	205
<i>L'Union des Syndicats de l'Industrie Routière française.</i>	205
<i>L'Union Routière de France de 1935 à 1940.</i>	206
<i>Le baron Petiet et les réorganisations du « système automobile ».</i>	207
CONCLUSION SUR L' AUTOMOBILE DANS LA SOCIETE DE 1920 A 1940.	209
INDEX.	211
TABLE DES TABLEAUX.	213

**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° 2005-0457-01

**USAGES ET USAGERS DE LA ROUTE,
MOBILITÉ ET ACCIDENTS
1860 – 2008**

TOME 3 (1945 - 2008)

**établi par
JEAN ORSELLI**

Juillet 2009

Troisième Partie

LA SOCIÉTÉ AUTOMOBILE.

La “Déesse” a tous les caractères (du moins le public commence-t-il par les lui prêter unanimement) d’un de ces objets descendus d’un autre univers, qui ont alimenté la néomanie du XVIII^e siècle et celle de notre science-fiction : la Déesse est d’abord un nouveau Nautilus.

Roland Barthes, *Mythologies*, 1957 ¹

UNE CIVILISATION DE L’AUTOMOBILE ?

Les sociétés européennes, celles des pays d’Europe de l’Ouest non socialistes, entrent au pas de course dans une nouvelle civilisation matérielle que les États-Unis préfiguraient avant la guerre. Cette civilisation n’a cessé d’évoluer tout en s’unifiant, comme en témoigne par exemple la construction de l’Europe économique et politique.

Le déroulement de la vie, même, a beaucoup changé, avec l’allongement considérable des études² et de l’espérance de vie. Les modes de vie, les catégories sociales, les rapports des sexes, les mentalités se sont modifiés.

Quelle place l’automobile tient-elle dans cet ensemble de changements ?

Certes, la littérature sur la « *société automobile* », la « *civilisation de l’automobile* »³ ou la « *dépendance automobile* »⁴ est considérable. Mais à l’examiner, on se rend vite compte de ses aspects réducteurs.

On pourrait parler, au choix ou selon l’époque, de « *société de consommation* », de « *deuxième civilisation industrielle* », de « *civilisation des services* », de « *civilisation urbaine* », de « *société des loisirs* », de « *civilisation de l’image* », de « *mondialisation économique* », ou même de la « *civilisation de l’information et de la communication* » qui

¹ Roland Barthes, *Mythologies*, 1957. Il s’agit de la DS Citroën, bien sûr, mais aussi de l’automobile en général.

Cette référence (obligée...) aux *Mythologies* en tête de notre *Troisième Partie* vaut ici comme écho aux « *Mythes indestructibles* » des chemins de fer de François Caron, qui sert d’épigraphe à notre *Première Partie*.

Barthes fut une victime de l’automobile, renversé le 25 février 1980 et décédé à l’hôpital le 26 mars.

² Il y a 23 997 baccalauréats deuxième partie en 1939, 32 262 en 1950, 56 278 en 1960, 450 000 en 1995. L’effectif des naissances passe de 850 000 par an vers 1950 à 750 000 actuellement.

³ 720 000 occurrences de « *société automobile* » et 325 000 de « *civilisation de l’automobile* » sur Internet (par Google) en 2008. Curieusement, ces expressions n’ont été utilisées qu’une fois comme titre d’un livre (d’après le catalogue de la BNF) : Janine Brémond (dir.), *La Civilisation de l’automobile*, Hatier, 77 pages, illustré, 1977.

⁴ Jeff Carpenter, “*Lessening Automobile Dependence through Land Use Planning*”, *Practising Planner*, vol. 9, n°1, 1979. Le concept n’a été importé en France que dans les années 1990. Voir Gabriel Dupuy, *La dépendance automobile, Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos Économica, 160 pages, 1999.

s'impose à grands pas.

L'écueil majeur pour notre propos serait de tenter de rendre compte de ces relations si complexes entre l'automobile et la société – les sociétés – moderne(s).

Chez les témoins que l'on interroge sur l'automobile, le sentiment le plus net sera celui d'une présence sans cesse croissante⁵. C'est, par exemple, ce qui ressort des témoignages recueillis dans les années 1980 par Christophe Studeny⁶. Mais, ils évoquent parfois les liens entre l'automobile et les autres changements de la société, comme l'ingénieur général des ponts et chaussées Jacques Eisenmann, né en 1901, qui évoquait pour nous en 2003 l'époque où le jeune ingénieur des ponts sans fortune « *devait choisir entre la voiture ou se marier* »⁷.

L'ampleur de la croissance des déplacements routiers entre 1939 et 2008 change selon la question posée : le taux individuel de « *possession* » de l'automobile a été multiplié par 10 ; le trafic automobile a été multiplié par un facteur 20, dont 30 % est dû à la croissance de la population ; la « *mobilité automobile* » d'un individu a été multipliée par 9 ; mais sa « *mobilité routière* » (cars et bicyclettes compris) n'a augmenté que d'un facteur 7.

Cette augmentation sur 70 ans paraît considérable, mais elle est en fait nettement plus lente que le triplement de la mobilité routière au cours des 20 ans de l'entre-deux-guerres.

Mais, d'autres changements dans la vie matérielle intervenus entre 1939 et 2008 paraissent tout aussi massifs que ceux de la mobilité routière :

- la surface de logement par habitant a été multipliée par un facteur 2,5 au minimum ;
- le pouvoir d'achat moyen par individu a été multiplié par 5⁸ ;
- le temps consacré aux vacances et aux week-ends loin du domicile a été multiplié par plus de 5.

Pour ne prendre qu'un seul exemple, l'étalement urbain, parangon des critiques faites à la « *civilisation automobile* », procède à l'évidence autant de l'appétence des individus pour une plus grande surface de logement⁹, des politiques publiques en matière de logement social, de financement de la construction et de l'achat de logements neufs ou anciens, de la structuration de l'offre de terrains, de la fiscalité, etc., que de la politique des transports¹⁰.

Enfin, parler d'avènement d'une « *civilisation automobile mondiale* » ne peut se faire que dans le cadre de l'histoire mondiale la plus proche, celle qui part de la chute de l'Union soviétique et voit le triomphe du libéralisme économique et de la motorisation. Le tableau ci-

⁵ L'auteur, né en 1942 dans une « famille motorisée » depuis les années 1920, et qui est monté en automobile avant de savoir marcher – il était hors de France pendant la guerre –, est l'un de ces témoins.

⁶ Studeny, *Le vertige de la vitesse, l'accélération de la France, 1830-1940, thèse, op. cit.* Ses témoins, parlant de l'automobile au terme de longues années, comparent en permanence leurs souvenirs entre les époques.

⁷ Entretien de Jacques Eisenmann avec l'auteur en 2003. On verra que celui-ci était bon connaisseur de l'évolution des usages de la route pour y avoir joué un rôle majeur.

⁸ Nous simplifions outrageusement ici les analyses de Thomas Piketti, *Les hauts revenus en France au XX^e siècle*, Bernard Grasset, 807 pages, août 2001 ; voir pages 37-92.

⁹ La conjonction, aux États-Unis, entre une surface de logement par individu presque double de celle de la France, le niveau de vie supérieur de sa population, le développement de l'urbanisme pavillonnaire et le développement précoce de l'automobile paraît caractéristique de ces influences croisées. Vouloir distribuer les causes et les effets relève de l'aporie bien connue de la poule et de l'œuf.

¹⁰ Les complexités spécifiques de la politique française, entre aides à la pierre et à la personne, politique du crédit orientée vers la construction neuve, impossible réforme de la fiscalité locale, centralisation-décentralisation, politiques foncières, émiettement communal français, etc., ont rarement été analysées dans leurs globalité.

dessous illustre la progression de l'automobile dans les diverses zones mondiales¹¹.

Tableau 1. Nombre de véhicules particuliers pour 1 000 habitants dans divers pays.

	1939	1950	1960	1970	1982	1997	2004
États-Unis	220	260	340	430	537	670	803
France	57	40	110	240	369	424	594
Royaume-Uni	55	50	110	213	284	434	564
Allemagne	25	40	90	227	387	500	589
Italie	10	15	30	180	337	528	670
Espagne			10	65	215	382	577
Japon			5	76	212	492	581
Corée du Sud					25	170	306
Russie				6	38	95	160
Chine						3	18
Inde						4	9

En conclusion, nous nous en tiendrons strictement à notre propos initial, l'histoire de la circulation, de ses nuisances et de ses accidents, des usages et des usagers de la route.

POUSSER CETTE HISTOIRE JUSQU'À NOS JOURS ?

Bien qu'il soit d'usage de ne pas poursuivre jusqu'à l'époque même où l'on termine le genre de travail que nous avons entrepris, il nous a paru nécessaire de faire ici une exception.

Une réforme très récente de la politique de sécurité routière a entraîné des changements majeurs après 2002. Il eut été regrettable de ne pas en traiter pour deux raisons.

D'abord, elle ne s'est pas traduite par une vague inflexion de tendance, mais par une baisse massive du nombre des victimes, succédant à une morne stabilité dans les années 1990.

Ensuite, une analyse, même sommaire de cette nouvelle politique permet, par un « *effet d'après-coup* », de caractériser la période précédente et de la mieux comprendre.

C'est donc sans regret que nous avons poussé notre travail jusqu'à la date de notre point final. Nous n'avons pris la mesure des difficultés que cela posait qu'en traitant effectivement de cette dernière période, notamment par rapport à l'objectivité supposée de l'historien.

DES SOURCES NOUVELLES.

Les sources changent considérablement par rapport aux périodes précédentes.

La presse automobile ancienne disparaît au profit d'une nouvelle presse, dont le pionnier et

¹¹ Pour 1939, il s'agit de l'ensemble des véhicules particuliers et utilitaires. Les sources sont disparates. Pour 1939-1982 on a utilisé et complété les données établies par Michel Fybourg, Rémy Prud'homme, *L'avenir d'une centenaire : l'automobile, op. cit.*, page 31. Les données pour 1997-2004 viennent de diverses sources. Un point difficile à traiter est que la répartition entre véhicules particuliers et utilitaires est liée à la fiscalité et varie fortement selon le pays. Le Japon et les États-Unis classent ainsi comme utilitaires de très nombreux véhicules qui relèveraient ailleurs de la catégorie des voitures particulières.

Les valeurs données ici ne sont donc à prendre que comme des ordres de grandeur.

le type est *l'auto-journal*, qui adopte une ligne « *consumentiste* », s'opposant ainsi aux constructeurs et aux assureurs¹². Elle ne s'intéresse aux usages de la route que sous un angle revendicatif restrictif, notamment en luttant contre le contrôle et la répression.

Les associations françaises d'usagers déclinent, contrairement à celles d'autres grands pays, et le Touring-Club va même agoniser à la fin des années 1970 avant de disparaître en 1983¹³. On est donc privé de cette source majeure sur l'opinion automobile à partir de 1980. L'évolution des sensibilités par rapport à l'automobile est désormais difficile à atteindre à travers le discours de représentants directs des automobilistes.

À partir des années 1970, le discours automobiliste est monopolisé par la nouvelle presse du type de *l'auto-journal*, et par les représentants du lobby automobile élargi – qui s'est restructuré dès 1945 – tandis que les constructeurs se réduisent peu à peu au duo Peugeot-Renault.

La presse générale fait – après 1980 – une place de plus en plus grande aux « *experts* » des organismes publics de recherche sur la circulation et la sécurité routière. Dans les années 1990 et 2000 ceux-ci iront d'interview en interview dans une compétition pour la reconnaissance médiatique¹⁴.

Les textes réglementaires et leur élaboration constituent toujours une source majeure.

Le nombre des administrations impliquées augmente, alors que les usages de la route s'étaient jusqu'ici essentiellement définis dans les champs d'action des deux ministères des travaux publics et de l'intérieur (plus la Gendarmerie). Toutefois, l'abondance nouvelle des archives administratives peut égarer. On peut être amené à scruter les jeux de pouvoir d'une dizaine de directions ministérielles pour constater *in fine* que les textes effectivement pris ne reflètent en rien ces joutes administratives¹⁵. Nous essaierons de nous garder de cet écueil.

L'intervention du Parlement est beaucoup plus importante, car de nombreuses modifications des usages relèvent désormais de la *Loi*, notamment toutes celles qui concernent la lutte contre l'alcoolisme au volant. Nous avons vu que la répression avait considérablement baissé vers 1930 ; cette pratique va longtemps perdurer. Pour pallier son inefficacité, les gouvernements successifs vont alors essayer de durcir les pénalités en créant de plus en plus de « *délits* » – contrairement à la pratique ancienne axée sur les contraventions –, et devront passer pour ce faire par le Parlement. On a pris ainsi depuis 1954 pas moins de dix-neuf *Lois* alors que la route avait vécu plus de 100 ans avec la *Loi sur la police du roulage* de 1851 et

¹² Dans les années 1980, la presse automobile va encore évoluer avec l'apparition d'une nouvelle génération de journaux dont le type est *Auto-plus* ; quelques uns de ses caractères seront d'ailleurs adoptés par *l'auto-journal*.

¹³ Nous analyserons longuement cet affaiblissement de la représentation des usagers, car il est une des clés des temporalités de l'histoire française des usages de la route, même si ses effets actuels sont plus difficiles à cerner.

¹⁴ Voir ci-dessous la présentation des évolutions de la recherche publique en mobilité et en sécurité routière.

On verra plus loin que ces organismes, apparus vers 1960, ont perdu beaucoup de leur autonomie administrative et de leur liberté d'exploration lors de changements d'organisation intervenus au milieu des années 1980. Des tensions y sont apparues entre – en très gros – les chercheurs ne s'intéressant qu'aux comportements, sociologues et psychologues, et ceux travaillant sur la connaissance et la diminution des conséquences des accidents. Ce seront les premiers qui vont prendre le dessus, la mode (administrative et médiatique) étant à la seule mise en cause des comportements de 1981 à 2002. Le recrutement des nouveaux chercheurs va les favoriser et initier une compétition interne débouchant sur cette recherche de reconnaissance médiatique.

¹⁵ On examinera le cas des réformes du *Code de la route* de 1954-1958, à travers une thèse qui leur a été consacrée. L'exubérance des débats administratifs se traduira finalement par très peu de nouveautés.

quelques *décrets-lois* concernant les poids lourds. Les discussions parlementaires sont donc une source importante pour la période contemporaine.

Le développement de la recherche publique sur la circulation et la sécurité a produit une masse de documents. Un premier groupe concerne les recherches techniques, statistiques ou relatives à la physiologie de la conduite ou à la genèse des accidents¹⁶ ; on y voit se constituer, notamment à l'*Organisme national de la sécurité routière* (ONSER), la science de l'accidentologie entre 1960 et 1980. D'autres relèvent de la sociologie ou des sciences politiques. On y rencontre des thèses radicalement contradictoires, même sur des points où les méthodes scientifiques auraient dû pouvoir permettre de trancher assez facilement¹⁷.

Le personnel politique verse volontiers lui aussi dans l'écriture d'ouvrages sur la sécurité routière. Sur le tard, ils seront rejoints par des journalistes des médias modernes, notamment de la télévision, qui feront – ou plutôt feront faire par des collaborateurs – des compilations des écrits des chercheurs, agrémentées de quelques banalités.

Notre utilisation de toutes ces sources sera forcément subjective puisqu'on peut y trouver tout et son contraire.

Plus intéressants sont les « *dossiers* » proposés aux groupes de travail qui ont jalonné la période et aux conclusions qu'ils en ont tirées, comme la *Table Ronde* de 1970 et les commissions qui l'ont suivie, divers groupes de travail du début des années 1980, sur les poids lourds notamment, et la *Commission de la sécurité routière* de 1989. Il faut y ajouter plusieurs travaux – moins connus – d'évaluation des politiques de sécurité routière.

LES STATISTIQUES ET LES ETUDES ECONOMIQUES.

À partir de 1954, on dispose enfin de statistiques détaillées sur les accidents corporels. Elles constituent une base scientifique incomparable malgré leurs défauts :

- la prise en compte des accidents légers est variable selon les endroits et les types d'accidents¹⁸ ;
- la grille des données fait peu de place aux questions sur le comportement¹⁹ ;
- les recueils sont souvent imparfaits²⁰ ;
- certains services de police se refusent à renseigner certaines données²¹.

¹⁶ L'*Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité* (INRETS) actuel – héritier de l'ONSER – a segmenté ces approches entre une petite dizaine de « *laboratoires* », éparpillement inconnu à l'ONSER.

¹⁷ Il en est ainsi des analyses statistiques, ou même des interminables controverses sur l'efficacité des ceintures de sécurité ou des casques. Des réputations de chercheurs se font sur la redécouverte de résultats acquis depuis longtemps, mais que la négation obstinée par tel ou tel acteur administratif ou politique a fini par oblitérer.

Il s'agit dans la très grande majorité de chercheurs œuvrant dans des organismes dépendant directement des ministères concernées (transports ou intérieur). La recherche universitaire est très peu concernée.

¹⁸ Dans les années 1990-2000, les accidents légers sont moins bien comptabilisés en rase campagne qu'en ville, ceux qui concernent les bicyclettes seules moins que les autres. Enfin, certains départements ont des taux d'accidents légers très élevés, certainement liés à des pratiques de fraude aux assurances ou à la sécurité sociale (Corse, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône), ou aux pratiques policières (Paris).

¹⁹ Notamment dans les périodes les plus anciennes.

²⁰ La distinction entre accidents graves et légers est définie par une durée d'hospitalisation de 6 jours, mais on a démontré tardivement (vers 1995-1997) que la plupart des services de police classaient les blessés au hasard, par paresse de se livrer aux recherches nécessaires sur la durée d'hospitalisation.

²¹ La Gendarmerie refusait systématiquement de désigner le « *conducteur présumé responsable de l'accident* ».

Le problème principal réside dans les interprétations tirées de ces statistiques. Longtemps, le service de la *direction des routes* (puis de la *direction de la circulation et de la sécurité routière*) qui les gérait fut aussi chargé de la « *communication* ». Il en allait de même pour les services locaux (préfectoraux notamment) qui ne les utilisaient que pour communiquer, le plus souvent au moyen d' « *interprétations naïves*²² ». Les traitements annuels étaient invariables, et les études spécifiques, notamment celles des services de recherche, pâtissaient de la rigidité des grilles de données et de divers tabous.

Nous serons donc amenés à fournir des analyses très spécifiques des statistiques d'accidents qui repartent des données brutes pour illustrer un certain nombre de points controversés, comme l'évolution temporelle des accidents, les effets spatiaux liés à l'urbanisation, la comparaison avec les pays étrangers et l'accidentologie des camions.

Le développement des études économiques dans la gestion des collectivités publiques n'a évidemment épargné ni les transports en général, ni la circulation ni la sécurité routière. La direction de routes en produit dès la fin des années 1950. Nous mentionnerons leur utilisation pour le choix des investissements d'infrastructure, ou dans d'autres débats comme celui de la *Table Ronde de la sécurité routière* de 1969-1970 et d'autres commissions ultérieures sur le même sujet. Par contre, nous éviterons l'examen et la critique des études économiques produites lors de ces débats ou sous forme de *Circulaires* sur les aménagements de voirie.

En effet, certains fondamentaux de ces études, comme « *la valeur du temps* » ou « *la valeur de la vie humaine* », relèvent d'estimations beaucoup plus politiques qu'économiques, même si les économistes les plus distingués, comme Alfred Sauvy ou Marcel Boiteux, ont trempé dans les commissions chargées périodiquement de se pencher sur ces questions.

Un article récent du professeur Rémy Prud'homme a couvert de ridicule la nouvelle « *valeur de la vie humaine* » sortie du « *Groupe Boiteux II* » en montrant que son application à l'allongement de l'espérance de vie des français conduisait à valoriser celle-ci à un gain de 25 % du PIB se renouvelant chaque année²³.

L'auteur, pour avoir pratiqué dans ce domaine dès son premier poste en 1967, a acquis un scepticisme paisible sur ces sujets²⁴.

Nous ne traiterons pas des « *études économiques* » sur la circulation ou la sécurité routière, et nous nous en tiendrons aux faits, c'est à dire aux aspects statistiques proprement dits.

CONTINUITES ET RUPTURES.

Nous avons dit que nous laisserions de côté les relations entre l'automobile et la ville. Toutefois, nous verrons que la montée d'une sensibilité nouvelle envers les nuisances (de pollution notamment) va fournir dès la fin des années 1960 les premiers germes d'une

²² Le terme fait partie du jargon des statisticiens ; tout ouvrage scolaire sur les statistiques commence par commenter des « *interprétations naïves des statistiques* », généralement choisies au début du 20^{ème} siècle.

²³ Rémy Prud'homme, *Les chiffres officiels de la valeur de la vie humaine sont-ils crédibles ?* in revue *Transports*, n° 420, juillet-août 2003. Voir les protestations contre l'article publiées dans les n° 421, 422 et 423.

Que le lecteur se rassure, les « *études économiques sur la sécurité routière* » sont en bonne santé, le ridicule n'ayant jamais tué en France – ni en Europe d'ailleurs.

²⁴ L'auteur se sent en bonne compagnie avec le professeur Prud'homme, ou tel professeur d'économie à l'École nationale des Ponts et chaussées qu'il entendit déclarer en chaire : « *l'économie des transports est une chose sordide* ».

contestation. Voir l'Annexe B, Illustration 236.

L'approvisionnement en énergie a été dès le début une des problématiques de l'automobilisme, on l'a vu. On a pu croire durant près de 30 ans que la question est résolue, malgré une première alerte avec la crise de Suez en 1956. Mais, en 1973, la première crise pétrolière rappelle aux opinions mondiales l'importance géopolitique du pétrole, quelque peu occultée par la Guerre froide. L'automobile en est affectée dans la pratique, dans ses marchés, dans ses formes, dans la croissance de la circulation. Et un nouveau sujet de contestation de type écologique apparaît, qui va se mettre en sommeil dès la fin de la crise en 1986.

Le relais est vite pris par les préoccupations liées à l'effet de serre du début des années 1990²⁵. Elles vont recevoir une impulsion nouvelle avec la crise pétrolière de l'après 2001. L'automobile se trouve au cœur des préoccupations écologiques sans qu'on puisse dire ce qui en adviendra. Pour le moment, on ne peut que constater la vigueur de son expansion mondiale, même si les vieux pays automobiles font paraître les indices d'une saturation, somme toute fort prévisible.

Sans développer ces questions, nous en indiquerons quelques points marquants.

Enfin, l'évolution des automobiles elles-mêmes a été considérable. On ne s'y attardera pas non plus, sauf pour les questions concernant la sécurité de leur usage et les questions de pollution et de consommation.

AUGMENTATION CONTINUE DE LA CIRCULATION.

On trouvera en *Annexe A 23-24* des tableaux sur l'évolution des trafics et des parcs. Voir aussi la *figure 1* ci-après, et le *Chapitre 12*.

La période contemporaine est caractérisée, on l'a dit, par une expansion très continue des parcs de véhicules particuliers et utilitaires légers ou lourds. Les circulations de toutes les catégories d'automobiles ont augmenté de conserve, tandis que les deux-roues motorisés ont connu une phase de vive expansion jusqu'en 1970 suivie d'une baisse non moins rapide²⁶.

Pour fixer une étape, disons que la moitié des ménages français est motorisée vers 1970.

Cette continuité dans le développement de la circulation fait qu'il devenait moins intéressant de scruter les évolutions quantitatives et qualitatives des parcs automobiles et des trafics comme nous l'avons fait auparavant.

²⁵ L'équivalent anglo-saxon « *Global Change* » rend bien mieux compte de l'importance du sujet.

²⁶ Les trafics sont évalués dans le *Rapport de la Commission des Comptes des transports* depuis 1963 ; le degré de détail de cette évaluation a augmenté au cours du temps. Le tableau indique les modifications de 1999.

Milliards véhicule.km/an	1994	1995	1996	1997	1998
Estimation des <i>Bilans</i> jusqu'en 1998	487	496	503	514,9	531,1
Estimation en 1999, valable depuis	465,3	476,4	482,4	491,7	507

Pour une série longue, nous suivrons le travail fondamental de Laurence Jaeger, Sylvain Lassarre : *Pour une modélisation de l'évolution de l'insécurité routière. Estimation du kilométrage mensuel en France de 1957 à 1993 : méthodologies et résultats*, Rapport DERA n°9709, INRETS, 1997.

La croissance des trafics automobiles a connu des phases plus ou moins rapides. L'usage de la bicyclette décroît régulièrement depuis 1960. La circulation des deux-roues motorisés, après une apogée vers 1970, décroît aussi. La composition entre leurs différents parcs, lents ou rapides, varie fortement sur un fond de tendance générale à l'augmentation des vitesses des diverses catégories d'engins.

Toutefois, la période la plus récente, disons depuis l'année 2002, « semble » être caractérisée par un ralentissement relativement brutal de la croissance du trafic. À la date où nous écrivons, on ne peut absolument pas être sûr de l'ampleur du phénomène, car, on le verra au *chapitre 12*, le processus d'estimation des trafics est extrêmement long²⁷, et scandé par des « réévaluations » périodiques importantes. La dernière en date, faite fin 1999, a ainsi ramené le trafic pour 1998 de 531 à 507 milliards de véhicule.km²⁸ ; ce qui n'était évidemment pas rien.

Un commentaire prégnant s'est développé depuis peu pour y voir « *la fin du rêve automobile* » et des présages de baisse continue du trafic²⁹.

Mais, il peut y avoir bien d'autres motifs à cette baisse qu'un désamour de l'automobile : hausse des prix des carburants, baisse du pouvoir d'achat ou vieillissement de la population. Il est donc difficile d'établir des pronostics sur l'évolution des trafics.

Quoi qu'il en soit, le début du XXI^{ème} siècle verra certainement une baisse du rythme d'augmentation des trafics dont il faudra encore quelques années pour préciser l'ampleur.

LES ACCIDENTS ET LES POLITIQUES DE SECURITE ROUTIERE.

Le nombre des victimes d'accidents³⁰ subit, au contraire du trafic, des variations en sens contraire de très grande ampleur, quintuplant presque entre 1950 et 1970, puis décroissant rapidement avant d'entrer, à partir de 1980, dans une phase de décroissance lente suivie, enfin, d'une nouvelle phase de décroissance rapide à partir de 2002.

Nous verrons que le nombre de tués a constitué l'indicateur majeur de l'insécurité routière. Il a été invoqué dans tous les discours sur le sujet. Les quelques études historiques ont, elles aussi, fait grand cas de cette évolution et l'ont mise en parallèle avec les changements de politique en la matière.

²⁷ Ces estimations sont faites annuellement par la *Commission des Comptes des transports*.

Résumons très brièvement. On ne peut pas mesurer le trafic global. On ne connaît précisément que les consommations de carburant. Des enquêtes périodiques permettent d'estimer les consommations unitaires en litres de carburant par kilomètre parcouru par types de véhicules. On remonte à partir de ces deux données aux kilométrages parcourus. Le hic est que les enquêtes sur les consommations unitaires sont très espacées et qu'il est impossible de les réactualiser par le calcul entre deux enquêtes.

²⁸ Voir le *Rapport de la Commission des Comptes des transports pour 1999*, qui indiquait 531 milliards de véhicule.kilomètre, alors que les bilans ultérieurs indiquent 507 milliards de véhicule.kilomètre.

²⁹ Y compris dans un Corps des Ponts et chaussées démoralisé par de profondes réformes, qui n'a pas conscience de la précarité des données actuelles sur la circulation.

³⁰ **Sources.** Jusqu'en 1953, les statistiques sont proches du modèle établi en 1938, mais ont un peu évolué.

À partir de 1954, les accidents font l'objet de deux séries de publications : Série « *Les accidents corporels de la circulation routière* », direction des Routes et de la circulation routière (puis *Direction de la Sécurité et de la Circulation routières*, DSCR), de 1954 à 1989 ; et Série « *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N* », depuis 1990 (renommé en 2001 « *La sécurité routière en France. Bilan de l'année N* »), DSCR, La documentation française. On trouve ces documents fondamentaux au CDAT (Centre de documentation sur l'aménagement et les transports) du ministère sous les cotes 4 780 et 6 109.

Nous les désignerons en abrégés comme les « *Bilans* ». Ils comprennent aussi nombre d'éléments complémentaires, notamment sur la circulation motorisée et, à partir de 1990, le respect des réglementations, la répression, etc.

La figure ci-dessous illustre l'évolution du nombre des « tués à six jours »³¹, celle du trafic et celle du « taux de tués par rapport au trafic » de 1948 à 2007. Nous reviendrons plusieurs fois sur son commentaire.

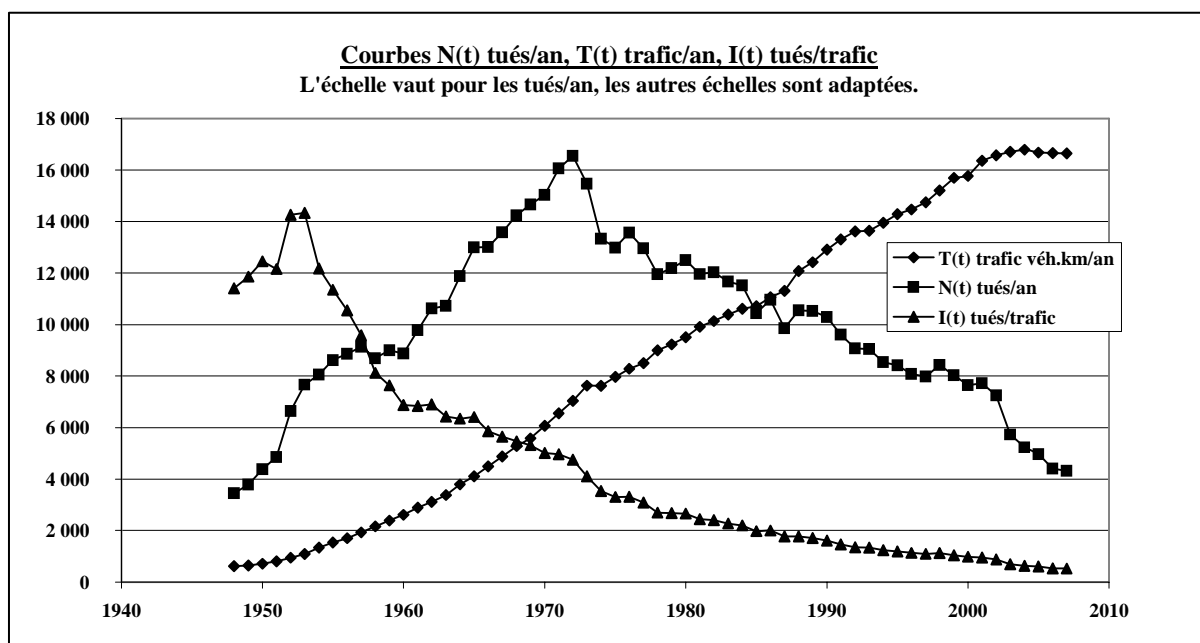


Figure 1. Évolution du trafic, du nombre de tués à 6 jours et du taux de tués rapporté au trafic (1948-2007).

Le tableau ci-dessous indique le nombre annuel de « tués à 6 jours » à quelques dates importantes ayant vu des inflexions de la politique de sécurité routière. On y a ajouté deux dates intermédiaires : 1978 qui correspond à la fin de la baisse rapide du nombre de tués initiée en 1972, et 1996 qui marque le début d'une stagnation qui va durer jusqu'en 2001 et participer au déclenchement de la phase suivante.

Tableau 2. Nombre de tués à 6 jours de 1954 à 2006.

1948	1954	1960	1972	1978	1982	1996	2001	2004	2007
3 547	8 060	8 876	16 545	11 957	12 030	8 080	7 720	5 232	4 317

On peut déjà relier les variations du nombre de tués à des phases dans la perception du problème et à des changements dans les politiques appliquées :

- dans l'immédiat après-guerre, le nombre de tués augmente brutalement, du fait de la reconstitution du parc automobile et du développement intense du parc de deux-roues motorisés ; ce qui explique la croissance très rapide du taux de tués ramené au

³¹ **Nous donnerons toujours le nombre de tués à 6 jours.**

Avant 1954, on décompte les tués sur le coup, puis à 3 jours de 1954 à 1966, et à 6 jours de 1967 à 2004.

Il est toutefois assez facile de ramener toutes les valeurs à 6 jours. En effet, on a fait des doubles décomptes lors des années de changement. Soit en 1953 : 7 160 à 3 jours contre 5 548 à 24 heures (coefficient 1,29) et en 1967 13 585 à 6 jours contre 12 696 à 3 jours (coefficient 1,07). Le coefficient multiplicateur résultant pour passer de 24 heures à 6 jours est donc $1,29 \times 1,07 = 1,38$.

La valeur pour 2004 est la dernière recensée à 6 jours. Les valeurs en 2005, 2006 et 2007 sont calculées à partir du nouveau décompte à 30 jours établi en 2005 ramené à 6 jours. Le coefficient mesuré en 2005 est de 1,069 (*Bilan pour 2005*, page 5).

On trouvera le tableau des valeurs correspondantes à la figure en Annexe A 24.

- trafic (qui compte alors beaucoup de deux-roues motorisés très dangereux) ;
- de 1951 à 1960, le nombre de tués augmente beaucoup plus lentement³² ; les inquiétudes – réelles – à propos de la sécurité restent modérées ; une politique de répression se met en place, accompagnée d'une refonte du *Code de la route* et des premières expériences de limitation de vitesse ;
- de 1961 à 1972, la croissance du nombre de tués est extrêmement rapide ; ce qui va aboutir à la mise en place progressive de diverses grandes mesures de sécurité routière de 1970 jusque vers 1980 ;
- après une phase de chute rapide de 1972 à 1978, le nombre de tués est entré dans une phase de décroissance plus lente et incertaine – il y a même des augmentations temporaires en 1976, 1979, 1980 et 1982 ;
- malgré une nouvelle politique définie en 1981, la baisse du nombre de tués se poursuit de plus en plus lentement avec des augmentations en 1986, 1988, 1998, 2001 ;
- une nouvelle politique de répression accrue est lancée en fin 2002 et provoque un effondrement rapide du nombre de tués qui se ralentira progressivement.

UNE REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION ACHEVEE VERS 1960.

Les grandes règles de la circulation et de la signalisation vont peu changer, le *Code de la route* rénové en 1958 reproduisant pratiquement le texte de 1939. Nous justifierons cette affirmation qui contredit l'idée reçue que le *Code* naît en 1958.

Quelques changements mineurs vont encore être instaurés, notamment pour tenter de maîtriser la croissance du stationnement sur la chaussée, le dernier étant la création d'une nouvelle priorité dans les « *carrefours à sens giratoire* » en 1983.

La signalisation moderne finit d'être mise en place dans les années 1950, sous réserve de quelques détails et d'une sophistication ultérieure critiquée – et critiquable.

Les grandes innovations réglementaires n'affectent donc plus beaucoup la façon de circuler à partir de 1960 ; elles vont désormais surtout concerner la sécurité.

Ajoutons que la réglementation des véhicules eux-mêmes va se complexifier. Toutefois, nous ne traiterons pas en détail de cette évolution.

PROBLEMES DE METHODE DANS L'EXPOSE CHRONOLOGIQUE.

Les règles organisant la circulation vont peu évoluer par rapport à l'avant-guerre. La majorité des nouveautés apparaîtra durant la IV^{ème} République, et nous en ferons un exposé détaillé, ainsi que des deniers acquis en matière de signalisation, lorsque nous traiterons de cette période.

En fait, la plus grande partie des réglementations fut déterminée par les préoccupations de sécurité routière. Et notamment par la prise de « *mesures* » nouvelles concernant :

- le retrait administratif du permis, ou sa suspension,

³² Voir des hypothèses sur les raisons complexes et peu étudiées de cette stabilité au *Chapitre 12*.

- le contrôle et la répression des infractions,
- la lutte contre l'alcoolisme des conducteurs,
- la limitation des vitesses en rase campagne,
- les dispositifs de protection des utilisateurs des véhicules : ceinture de sécurité pour les automobiles et casque pour les usagers des deux-roues motorisés,
- l'amélioration des véhicules du point de vue de la sécurité,
- des mesures plus mineures, ou n'ayant pas connu tous les achèvements que leurs promoteurs en attendaient :
 - o l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles,
 - o l'amélioration de la sécurité liée aux véhicules lourds,
 - o l'amélioration de la sécurité de la conduite des deux-roues,
 - o la diminution du nombre des accidents contre des obstacles en bord de route,
 - o le contrôle périodique des véhicules, etc.

Or, ces préoccupations s'installent dans les années 1950 et vont ignorer les limites que l'historiographie traditionnelle assigne à plusieurs grandes « phases » caractérisées chacune par une conception spécifique de la « politique de sécurité routière »³³.

De fait, chacune de ces mesures s'étale dans le temps : elle s'élabore à bas bruit pendant la phase précédant sa phase principale de mise en œuvre, et peut d'ailleurs se perfectionner par la suite³⁴. Pour ne prendre qu'un seul exemple, le « contrôle de l'état alcoolique », proposé au Parlement dès 1947, nécessitera sept lois. Il débute par une *Loi* de 1954 le définissant, et ne sera complètement opérationnel qu'en 1990 avec une dernière *loi* autorisant les forces de polices à faire des contrôles préventifs de leur propre initiative (sans réquisition préalable du Parquet), après le vote de cinq autres *lois* en 1958, 1965, 1970, 1978 et 1983.

La conception traditionnelle de « mesures datées » ne nous apparaît donc pas pertinente.

Un problème d'exposition se posait donc à nous pour rendre compte de cette continuité.

Un exposé purement chronologique permettait de mieux suivre les évolutions de « politiques de la sécurité routière » successives – pour autant qu'elles aient eu leur individualité propre –, mais il avait l'inconvénient de diluer totalement la notion de « mesure datée » de sécurité routière.

Un exposé organisé selon chacune des « grandes mesures de sécurité routière », retrait administratif du permis, lutte contre l'alcoolisme des conducteurs, limitation de vitesse en rase campagne, port obligatoire de la ceinture et du casque, contrôle et répression, etc., offrait l'avantage de mieux en suivre les évolutions, mais oblitérait l'existence de conceptions globales de la sécurité routière successives. Par ailleurs, il aurait fallu le compléter par des

³³ Même si, comme nous l'avons dit, l'histoire des routes est pauvre en général, il se dégage des nombreux ouvrages non historiques un corpus de visions des « politiques de sécurité routière » successives très contrastées qui ne correspondent pas à la réalité. La plupart reprennent la périodisation de J.-P. Galland, *Trois façons d'appréhender la Sécurité routière*, in *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, C. Dourlens e. a., éditeurs, L'Harmattan, Collection Logiques Sociales, 300 pages, 1991 – sur laquelle nous reviendrons.

Les changements dans les moyens techniques de sécurité (la ceinture, le casque) ou de répression (les générations successives de radars ou d'éthylotests et éthylomètres) et dans les politiques de répression se situent dans un contexte de continuité des préoccupations de sécurité routière. Continuité longue que nous espérons avoir déjà mise en évidence pour les périodes antérieures.

³⁴ Des décisions jurisprudentielles ont remis régulièrement en question les pratiques de contrôle concernant tel ou tel type de mesure.

exposés annexes sur divers sujets mineurs liés à la sécurité.

La solution que nous avons adoptée est composite. L'exposé sera fait en deux grands *chapitres*, avant et après 1981, soulignant ainsi les continuités.

La césure majeure entre les politiques de sécurité routière sera le remplacement d'une conception répressive – qui débute en 1951 par le rétablissement du retrait administratif du permis de conduire supprimé en 1935 – par une conception faisant appel à la « *responsabilité individuelle* » des usagers. Ce « *revirement* » avait été rendu possible par le renversement de la tendance à la croissance du nombre des victimes qui permettait aux politiques – de droite comme de gauche – d'espérer échapper au durcissement nécessaire du contrôle-sanction des impopulaires mesures prises entre 1972 et 1980.

En 2002, débute le retour à une politique de répression, que nous n'avons pas dissocié du chapitre commençant en 1981. Ne serait-ce que parce que la question du retour de la répression commence à être débattue dès 1989, mais sans succès durant une douzaine d'années.

Nous distinguerons des sous-périodes plus floues dans ces deux grands ensembles ; nous prions le lecteur de se rappeler le caractère plus arbitraire de ces césures secondaires.

L'histoire de la mise en œuvre de chaque « *grandes mesures de sécurité routière* » fera l'objet d'un exposé particulier durant la sous-période durant laquelle sont prises les principales décisions, quitte à prolonger cet exposé en amont et en aval, écornant ainsi cette périodisation.

Notons que l'exposé des évolutions de la « *répression* » – ou « *contrôle-sanction* », son équivalent en jargon administratif – sera, encore plus que pour les périodes antérieures, un des fils rouges de cette *Troisième Partie*.

On doit regretter l'absence d'un terme français équivalent à l'anglo-saxon « *enforcement* » qui exprime à la fois l'action d'appliquer une mesure coercitive et son résultat. La périphrase la mieux adaptée – quoique imparfaite – serait « *l'imposition par la contrainte* » que nous utiliserons parfois. Le lecteur pourra garder à l'esprit ce double sens que nous attribuerons au terme « *répression* ».

ORGANISATION DE LA TROISIEME PARTIE.

Pour les mêmes raisons de continuité, il nous est apparu factice de proposer une périodisation de l'histoire du cadre matériel et sociologique de cette longue période en relation avec l'automobile. On en fera donc l'exposé dans un premier chapitre.

Le **chapitre 9** traitera des composantes de la circulation routière sur l'ensemble de la période. Nous y verrons comment ont évolué le trafic, la coordination des transports, la réparation des accidents, les réseaux routiers, l'exploitation de la route, l'industrie automobile, la fiscalité des véhicules et la géographie de la motorisation.

Nous terminerons par l'histoire des différentes composantes de la fabrication de l'opinion, des constructeurs automobiles et leurs alliés industriels, à la presse et aux associations d'usagers.

Au **chapitre 10**, nous exposerons les changements des usages de la route de 1945 à 1981, avec le rétablissement du « *retrait administratif du permis* » en 1951, la mise en place d'une

nouvelle *Loi relative à la police de la circulation routière* en 1958 – son *Décret* d'application, le *Code de la route*, innovant peu par rapport au *Code* de 1939 –, et enfin l'établissement progressif et difficile des « *grandes mesures de sécurité routières* » :

- limitation des vitesses en rase-campagne,
- port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque,
- contrôle de l'alcoolémie du conducteur.

Nous y distinguerons deux sous-périodes, en partie liée aux changements politiques.

La première sous-période – que nous arrêterons en 1958 – est marquée par l'élaboration entre 1945 et 1958 d'une nouvelle « *Loi sur la circulation routière* » et d'un nouveau « *Code de la route* ». Celui-ci comporte deux grandes innovations :

- l'incrimination de la « *conduite sous l'empire d'un état alcoolique* » qui complète par une mesure scientifique du taux d'alcoolémie la vieille incrimination de « *l'ivresse manifeste* », mais que son imprécision juridique rendra inapplicable ;
- le rétablissement, malgré de dures résistances, du « *retrait administratif du permis* ».

La poursuite des réformes amorcées est quelque peu délaissée par le gouvernement entre 1963 et 1967. Elle est confortée par de nouvelles études scientifiques des accidents à partir de 1961.

Le doublement du nombre de victimes en 10 ans de 1960 à 1970 devient tellement intolérable que les « *grandes mesures* » sont enfin mises en place par étapes entre 1970 et 1980, avec de nombreux atermoiements et difficultés dont il nous faudra rendre compte. Le nombre de tués ayant baissé fortement à partir de 1972, une réaction s'amorce au Parlement, à droite comme à gauche, à partir de 1975 : elle limite notamment la répression liée aux grandes mesures en affaiblissant le retrait administratif du permis de conduire.

Le **chapitre 11** ira de 1981 à nos jours, avec une césure en 2002.

Le nouveau gouvernement établit en 1981 une « *deuxième génération de la politique de sécurité routière* » caractérisée par la recherche d'une « *responsabilisation* » individuelle des usagers supposée devoir remplacer l'imposition par la contrainte des « *grandes mesures* ».

Diverses lois accroissent très lourdement les peines pour des infractions extrêmes (mais donc rares) dans l'espoir de frapper l'opinion, ceci à partir de 1990.

L'échec de ces actions pour relancer le rythme de décroissance du nombre des victimes fut difficile à admettre dans un contexte d'alternance politique où chaque parti répugnait à assumer la reprise de la répression. Les prémices d'une répression accrue sont pourtant mises en place en 1992 avec le « *permis à points* » dont l'application pratique va rester quasi inopérante – voire démobilisatrice – encore durant de longues années.

La mise en œuvre effective d'une répression accrue n'aura lieu qu'à partir de 2002, grâce à une réorganisation profonde de la direction des services de police et de gendarmerie, permettant enfin la pleine (ou une meilleure) application des « *grandes mesures* » acquises dans les années 1970, et à l'application effective des retraits de permis par la procédure du permis à points. Ce qui se traduit par une baisse fulgurante du nombre des victimes.

Un dernier **chapitre 12** montrera comment une histoire des accidents de la route pourrait s'adosser à l'analyse des statistiques tenues depuis 1954.

On y précisera l'évolution des trafics et du nombre d'accidents et de victimes des diverses catégories d'usagers.

On y introduira la notion « *d'apprentissage sociétal* » de la sécurité routière mettant en lumière des mécanismes sous-jacents de l'amélioration de la sécurité routière, continus et inexplorés.

On y verra que des phénomènes totalement indépendants du comportement des usagers sont à l'œuvre pour diminuer le nombre des tués (et des victimes en général), comme :

- la baisse du trafic des véhicules vulnérables, bicyclettes et deux-roues motorisés,
- la diminution du taux d'occupation des automobiles particulières,
- le développement continu des autoroutes et voies rapides urbaines, trois fois moins accidentogènes que les voiries classiques,
- la proportion toujours croissante de « *conducteurs expérimentés* », cette qualification ne s'acquérant vraiment qu'au bout d'une douzaine d'années,
- l'amélioration des secours et du traitement des blessés.

On montrera – avec toute l'incertitude d'une telle démonstration – que ces « *mains invisibles* » expliquent probablement la plus grande part de la baisse pendant la grande période d'inaction de 1981 à 2001.

On y situera la France par rapport aux autres grands pays en matière de sécurité dans la période la plus récente, et un examen des particularités de la répartition des victimes dans chaque pays.

On y proposera, enfin, une comparaison de la dangerosité du trafic des poids lourds avec celle des voitures particulières qui s'éloigne de la *doxa* de l'administration.

Le lecteur pourrait éventuellement commencer la lecture de cette *Troisième Partie* par son *Chapitre 12* final, qui fournit les clés de mécanismes sous-jacents que l'exposé purement « historique » des politiques de sécurité routière est impuissant à mettre en évidence.

Chapitre 9.

LE CADRE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE : PERMANENCES ET EVOLUTIONS.

Technologie et politique, Technopolis.

Technopolis ? Est-ce un roman noir, de la science-fiction, un récit apocalyptique, un film policier, une enquête sur les mœurs contemporaines, ou tout cela à la fois ?

Lucien Sfez ³⁵

L'acceptation globale de l'automobile dans les sociétés américaines et de l'Europe de l'Ouest non socialiste ne sera jamais vraiment remise en question. Le trafic n'y a jamais cessé de croître. La stagnation du trafic du début des années 2000 doit – jusqu'à preuve du contraire – être reliée à la grave crise pétrolière en cours.

L'automobile semble même constituer actuellement l'idéal des pays émergents.

Le nombre de kilomètres parcourus par un ménage-type motorisé a vite tendu vers un niveau de saturation et augmenté lentement³⁶. Le niveau du trafic total dépend donc au premier chef du nombre de ménages motorisés et, en second lieu, de modifications lentes de l'urbanisation et de la composition des ménages. Ce qui explique le développement continu du trafic depuis 1945, même si celui-ci se ralentit progressivement.

Nous avons indiqué dans l'introduction à cette *Troisième Partie* que nous laisserions de côté toute considération liée au développement de l'urbanisme et de ses formes.

Il faut cependant mentionner qu'une certaine contestation de l'automobile s'est fait jour depuis la fin des années 1960 sur des thèmes environnementaux, mais qu'elle concerne surtout les zones urbanisées³⁷.

À vrai dire, la plus importante des contraintes imposées à l'automobile dans les grandes villes a résulté des péages de stationnement sur la voirie dès la fin des années 1960. On va voir ci-dessous que le taux de motorisation des riches parisiens est ainsi près de 1,7 fois plus faible

³⁵ Lucien Sfez, *Technique et idéologie*, Le Seuil, 2002, cette citation en est les premières lignes.

On pourrait, ici, « sur-coder » le propos de Sfez en prenant « polis » au sens de la cité construite et non de la politique.

³⁶ Des contraintes économiques artificielles, notamment le contingentement des carburants, ont limité durant une dizaine d'années l'utilisation des automobiles.

³⁷ La querelle des « pluies acides » des années 1980 concernait l'effet des pollutions sur la flore et la faune (aquatique surtout). Elle s'est développée en Europe – et non aux États-Unis – en parallèle à la problématique des pollutions atmosphériques urbaines qui est en fait la préoccupation originelle.

que celui des habitants de pauvres départements ruraux.

Depuis peu, la contestation de l'automobile a débouché sur des « restrictions » à son usage. Pour bruyants qu'en soient les promoteurs et les thuriféraires, elles ne touchent que le centre de quelques très grandes villes³⁸, soit un pourcentage minime des déplacements urbains et ne concernent évidemment pas les déplacements routiers liés aux activités quotidiennes des zones peu denses ou périurbaines³⁹ ni les déplacements à longue et moyenne distance, vacances, week-ends, transports routiers.

Organisation du chapitre 9.

On traitera successivement les points suivants :

- l'évolution du parc automobile, de la circulation et des accidents,
- la coordination des transports, qui disparaît lentement ;
- la réparation des accidents par l'assurance obligatoire et son fond de garantie,
- le développement des réseaux routiers et autoroutiers,
- l'exploitation de la route, qui prend une dimension nouvelle vers 1970,
- l'industrie automobile, la fiscalité des véhicules et leur répartition géographique,
- l'histoire des différentes composantes de la fabrique de l'opinion.

³⁸ Cela fait des décennies que les *down-towns* des grandes villes américaines ne sont accessibles qu'au prix de très lourds péages de stationnement (et parfois d'accès), sans que l'automobile en ait vraiment pâti.

³⁹ Le développement des phénomènes périphériques de « rurbanisation » a été jusqu'ici impossible à maîtriser en France. La rigidité de l'organisation communale et fiscale qui commande l'urbanisation ne laisse guère augurer d'un changement prochain.

I Parc automobile, circulation, accidents.

Trois cent cinquante mille morts, huit millions de blessés depuis la Libération sur les seules routes de France.

Près de trois millions de morts et de cent millions de blessés dans le monde pendant la même période.

Christian Gerondeau, 1979 ⁴⁰

Nous nous contenterons ici de compléter la présentation que nous avons faite dans les quelques pages ci-dessus de l'*Introduction* à la présente *Troisième Partie*.

Cette première esquisse de l'évolution des parcs de véhicules, de la circulation et des accidents est cependant nécessaire pour situer les évolutions et les permanences du cadre économique et social qui constituent la matière du présent *Chapitre 9*.

Par ailleurs, nous consacrerons le *Chapitre 12* – et dernier – à des analyses statistiques détaillées sur un certain nombre de points. On trouvera aussi divers tableaux en *Annexe A*.

I-1 CROISSANCE ET SATURATION DU PARC AUTOMOBILE.

Le parc automobile a évolué considérablement de 1939 à nos jours. Non seulement en masse globale, mais dans ses caractéristiques géographiques ou sa composition par type de véhicules.

Nous ne ferons pas d'exposé détaillé des variations du parc pour deux raisons. D'abord, les données sont très imparfaites, notamment pour les catégories de véhicules utilitaires. D'autre part, les destructions dues à la guerre et la politique dirigiste de production de véhicules de l'immédiat après-guerre ont longtemps modifié les parcs de façon artificielle par rapport aux tendances naturelles de la demande.

On trouvera en *Annexe A 23* un tableau des parcs de 1939 à 2006 selon une nomenclature très simple. On y verra que le parc est passé de 2 400 000 véhicules en 1939 à plus de 36 millions en 2006. Soit une multiplication par un facteur 15. Ajoutons que la population (France sans la Corse) a augmenté de 42 millions d'habitants à près de 59 millions. À population égale le parc aurait donc été multiplié par 10.

Le parc comptait, en 1939, 1 900 000 véhicules particuliers (79 %) et 500 000 véhicules utilitaires dont 410 000 véhicules de charge utile inférieure à 3,5 tonnes (17,1 %) et 90 000 véhicules lourds (3,8 %). En 2006, on peut répartir le parc entre en 30,3 millions de voitures

⁴⁰ Christian Gerondeau, *La mort inutile*, préface de Jacques Chaban-Delmas, Plon, 250 pages, 1979. Citation de ses premières lignes.

particulières (83,6 %), 4,79 millions de camionnettes (13,2 %) et 1,15 million de camions, tracteurs et véhicules lourds spéciaux (3,2 %)⁴¹.

La croissance du taux de motorisation individuel ralentit, évidemment, du fait de la saturation progressive des ménages. Mais, les mesures véritables sont celles du trafic et de la mobilité individuelle et non le niveau des « *ventes de voitures neuves* »...

Du point de vue de Sirius, on verrait que le trafic automobile (deux-roues motorisés compris) a été multiplié par 20 entre 1938 et 2008⁴². À population inchangée, le trafic n'aurait crû que d'un facteur 14⁴³. Il y a 10 fois plus d'automobiles particulières par individu⁴⁴. L'individu moyen a multiplié sa « *mobilité automobile* » par 9⁴⁵. Mais, si l'on considérait sa « *mobilité mécanique* » en décomptant aussi la bicyclette et les cars, l'augmentation de la mobilité routière ne serait que d'un facteur 7⁴⁶.

La croissance du trafic motorisé sera étudiée au *Chapitre 12*. On y verra qu'elle s'est poursuivie régulièrement, avec toutefois des ruptures de pente directement liées aux alternances de crise économique et de reprise. Le taux de croissance du trafic (en milliards de véhicule.km/an), mesuré ici par sa dérivée, était de 9 sur la période 1992-2000 contre 10 durant la crise pétrolière (1973-1986) et 12 durant la fin des *30 glorieuses* (1960-1973). Ce qui ne témoigne pas d'un ralentissement très important jusqu'en 2000.

Il est à la mode d'annoncer, depuis le début des années 2000, un début de désaffection pour l'automobile et de prétendre le prouver par la stagnation du trafic après 2002. Toutefois, une telle affirmation est à la fois prématurée et difficile à étayer pour plusieurs raisons :

- l'évaluation du trafic global est un processus long et complexe, qui demande des enquêtes et des redressements sur plusieurs années (voir le *chapitre 12*) ;
- si l'on connaît à peu près la variation de la population, il est plus difficile d'estimer les effets des déformations démographiques (il y a de plus en plus de personnes âgées) ;
- enfin, les effets de la crise pétrolière, de la stagnation économique et de celle du niveau de vie, sont très difficiles à isoler.

Les politiques « anti-automobile » affichées par la plupart des grandes villes – Paris en tête depuis 2002 – ne devraient guère avoir d'effets massifs sur la croissance du parc automobile (et du trafic global). En effet, les pressions exercées depuis longtemps sur les automobiles dans les zones denses y ont déjà considérablement diminué leur nombre. Ainsi, Paris compte actuellement près de deux fois moins de voitures particulières par habitant que les départements les plus motorisés (voir ci-dessous).

⁴¹ En 2006, les catégorie des « *camionnettes* » est constituée proportionnellement de plus de véhicules très légers et de moins de petits camions qu'en 1939. Inversement les poids lourds sont beaucoup plus lourds qu'en 1939.

⁴² On décompte 28 milliards de véhicule.km en 1939 (automobiles, camions, bus et motocyclettes) contre plus de 550 milliards de véhicule.km en 2008. C'est évidemment ce critère qui va régler l'évolution des réseaux routiers.

⁴³ La population métropolitaine est passée de 42 millions en 1939 à 59 millions en 2008.

⁴⁴ Le « *taux de motorisation* » est passé de 57 voitures particulières pour 1 000 habitants en 1939 à 600 en 2008.

⁴⁵ Le « *taux d'occupation* » des voitures particulières a été divisé par 1,7 sur la même période. Mais il faut corriger avec la baisse de la part des camions dans le trafic entre 1939 et 2008.

⁴⁶ Le trafic à bicyclette est passé de 11 milliards de passager.km en 1939 à moins de 3 en 2008.

On pourrait poursuivre en présentant la croissance de la mobilité non routière, en train, en transports en commun en site propre et en avion.

I-2 UNIFORMISATION ET INVERSION DE LA MOTORISATION EN FRANCE.

On se reportera, pour une vue d'ensemble des départements, à l'*Annexe A 12*.

Alors que la distribution géographique des automobiles était caractérisée en 1939 par des différences prolongeant celles existant avant 1914, la situation actuelle se caractérise par l'aboutissement de deux mouvements très différents.

D'une part, la tendance à l'unification des taux de motorisation sur l'ensemble du territoire s'est poursuivie : le rapport entre les taux de motorisation des deux déciles géographiques de population, qui était passé de 10,7 en 1905 à 8,1 en 1910 à 3,9 en 1938, est aujourd'hui de 1,64 (1,61 si on ne décompte que les voitures particulières).

D'autre part, une inversion géographique de la répartition de la motorisation s'est faite au cours de la période contemporaine comme le montre le tableau ci-dessous⁴⁷.

Tableau 3. Les 10 départements les plus et les moins motorisés en 1938 et 2006.

Départements les plus motorisés		Départements les moins motorisés	
1938	2006	1938	2006
Seine-et-Marne	Oise	Aveyron	Haute-Marne
Seine	Haute-Savoie	Ardèche	Sarthe
Vaucluse	Landes	Ariège	Val-d'Oise
Marne	Var	Vendée	Orne
Aube	Alpes-Haute-Provence	Moselle	Somme
Seine-inférieure	Hautes-Alpes	Haute-Loire	Nord
Calvados	Marne	Côtes-du-Nord	Pas-de-Calais
Oise	Savoie	Finistère	Val-de-Marne
Gironde	Gard	Lozère	Seine-Saint-Denis
Eure	Pyrénées-Atlantiques	Morbihan	Paris

En 1938, les départements les moins motorisés étaient encore situés en Bretagne et au sud du Massif central, lointain écho de la ligne Saint-Malo-Genève, tandis que les plus motorisés étaient la Seine et des départements industrialisés.

En 2006, la situation s'est inversée : Paris, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et des départements très industriels du nord sont les moins motorisés, tandis que des départements très peu denses sont parmi les plus motorisés.

On peut aller un peu plus loin dans la compréhension des phénomènes en considérant le devenir entre 1938 et 2006 de quelques groupes de départements du tableau ci-dessous⁴⁸.

⁴⁷ Extrait de l'*Annexe A 12*. Les départements sont tous classés par ordre de taux de motorisation décroissant.

⁴⁸ Extrait de l'*Annexe A 12*. Pour 1938, total des cars, voitures particulières et utilitaires. Pour 2006, voitures particulières ou total. Le taux pour l'ex-Seine en 2006 a été reconstitué à partir des nouveaux départements l'ayant remplacée qui sont indiqués en gras dans le tableau 3.

Tableau 4. Évolution de la motorisation (habitants pour un véhicule) entre 1938 et 2006.

Nombre d'habitants pour un véhicule	1938 (total)	2006 (total)	2006 (VP)
Lozère	41,0	1,44	1,83
Morbihan	41,9	1,50	1,81
Côtes-du-Nord (Côtes-d'Armor)	35,1	1,50	1,83
Var	20,2	1,41	1,64
Tarn	20,4	1,53	1,82
Nord	21,1	1,92	2,22
Haute-Savoie	19,1	1,35	1,59
Doubs	17,0	1,60	1,87
Rhône	16,8	1,61	2,00
Somme	16,7	1,81	2,15
Lot-et-Garonne	16,7	1,52	1,87
Gironde	14,5	1,51	1,80
Calvados	14,4	1,66	2,02
Oise	14,4	1,23	1,42
Seine-Inférieure (Seine-Maritime)	13,9	1,53	1,85
Vaucluse	11,7	1,43	1,76
Seine-et-Marne	11,7	1,65	1,93
Seine (ou ex-Seine *)	11,7	2,09 *	2,52 *
Paris		2,56	3,05
Moyenne française	18,4	1,62	1,94
Décile populations les plus motorisés	11,7	1,36	1,64
Décile populations les moins motorisées	28,7	2,22	2,65
Rapport entre les déciles extrêmes	2,5	1,64	1,61

Le clivage selon la ligne Saint-Malo-Genève, encore sensible en 1926 et 1938, a donc fini par disparaître, tandis que de nouvelles différenciations sont apparues entre les zones les plus urbanisées (Paris et l'agglomération parisienne), très urbanisées (le Nord, le Rhône), situées en périphérie des grandes agglomérations (rurbains de l'Oise) et franchement rurales (la Lozère, le Tarn).

Notre commentaire sur les différents groupes du tableau précédent ira de haut en bas.

La Lozère, le Morbihan et les Côtes du Nord, 3 des 4 départements les moins motorisés en 1938 sont maintenant dans une honnête moyenne.

Dans le groupe suivant, encore peu motorisé en 1938, le Var et la Haute-Savoie sont très motorisés en 2006, tandis que le Nord, urbain et industriel, est tombé parmi les moins motorisés.

Les suivants, moyennement motorisés en 1938, se divisent en deux : le Doubs et le Lot-et-Garonne sont restés dans la moyenne tandis que les départements urbains et/ou industriels du Rhône et de la Somme sont parmi les moins motorisés en 2006.

Les 4 départements suivants, assez motorisés en 1938, ont évolué très différemment. L'Oise est en 2006 le département le plus motorisé de France : il faut y voir les effets de la

rurbanisation hors de la région Île-de-France combinée au système fiscal⁴⁹. Le Calvados est tombé parmi les moins motorisés.

L'ex-Seine et la Seine-et-Marne, départements les plus motorisés avec le Vaucluse en 1938, sont maintenant beaucoup moins motorisés que le Vaucluse qui reste un peu au-dessus de la moyenne française. À l'intérieur de l'ex-Seine, le riche département de Paris est le moins motorisé de France, et les 3 départements de la petite couronne sont parmi les 10 moins motorisés de France (voir le tableau 3), effet évident des contraintes imposées depuis longtemps à l'automobile (stationnement payant, coût des parkings) et d'une bonne desserte en transport en commun.

Nous ne commenterons pas plus cette question, liée à des facteurs complexes que nous venons d'esquisser : la diminution de l'effet des disparités économiques entre les zones riches et pauvres, l'effet de la densité de l'urbanisation sur le taux de motorisation, l'effet de la rurbanisation (et les disparités de la fiscalité locale qui y sont associées) qui modifient les effets directs des différences de richesse économique.

En conclusion, il serait intéressant de poursuivre ce type d'analyse, en détaillant les évolutions sur les 70 années considérées et en les croisant avec les indices de richesse et le degré d'urbanisation des départements. Des monographies de ce type au niveau de l'ensemble des communes de grandes agglomérations pourraient les compléter. Cela éclairerait certainement tout un pan des liaisons entre le développement de l'automobilisme et l'évolution de l'urbanisme.

I-3 VILLE ET RASE-CAMPAGNE.

La frontière entre les villes et la rase campagne, qui séparait dans les débuts – et encore dans les années 1930 – les représentations spécifiques de leurs populations vis-à-vis de « l'automobilisme » et des accidents, disparaît très rapidement avec la motorisation des habitants des campagnes, des petites villes et des villages, dont le symbole est la 2 CV Citroën.

Mais, lorsque l'on considère la circulation et les accidents, cette ligne de fracture subsiste, ne serait-ce que parce que les caractères de la circulation y sont très différents en termes de vitesse, de présence de piétons et de deux-roues.

La répartition « géographique » des accidents selon les « milieux », « rase campagne », « petites agglomérations » et « grandes agglomérations », a évolué très fortement comme le montre le tableau ci-dessous⁵⁰. Rappelons que la répartition des populations correspond assez bien à celle des « trafics ».

⁴⁹ L'Oise, département rural très riche était déjà bien placé en 1938. Sa frange sud s'est urbanisée du fait de sa proximité avec la zone agglomérée de l'Île-de-France tout en restant mal desservie en transports en commun. Ce phénomène s'observe, à une échelle moindre, dans l'Eure ou la frange ouest de la Seine-et-Marne.

Un des facteurs majeurs de la rurbanisation est la surfiscalité des centres d'agglomération en général et de la région Île-de-France en particulier.

Notons que l'Oise est le siège préférentiel – pour des questions de fiscalité – de plusieurs compagnies de leasing de voitures de haut de gamme, ce qui contribuerait à sa sur-motorisation.

Un des facteurs majeurs de la rurbanisation est la surfiscalité des centres d'agglomération en général et de la région Île-de-France en particulier.

⁵⁰ Sources : *Bilans* de la sécurité routière. Les définitions des catégories sont restées à peu près identiques de 1954 à 2002 (pour 1954, on ne distingue pas entre plus de 20 000 et plus de 100 000 habitants).

Tableau 5. Évolution de la répartition des tués en ville et en rase campagne.

	1954		1971	2002	
	Tués	Population	Tués	Tués	Population
Rase campagne	58 %	60 % compris rase-camp.	64 %	73 %	42 %
Petites agglomérations moins de 20 000 hab.	12 %		11 %	15 %	compris rase-camp.
Grandes agglomérations plus de 20 000 hab.	31 %	40 %	25 %	12 %	58 %
<i>Dont agglo. de plus de 100 000 hab.</i>				(5 %)	(44 %)
Tués/an (à 6 jours)	7 539		16 061	7 242	
Population (millions)		42,771			56,615

Ce tableau montre que les usagers des routes de rase campagne ont fourni une part sans cesse croissante des victimes de la route jusqu'en 2002.

Il est difficile de relier ces nombres de victimes à des trafics dans ces différentes zones. On sait toutefois que 70 % environ de la circulation se fait à courte distance et est donc liée aux populations locales. Nous avons donc indiqué pour 1954 et 2002 une répartition très approximative des populations.

La sécurité semble s'être améliorée considérablement plus en ville qu'en rase campagne. Ce serait donc une question historique fondamentale que de rechercher les causes de ces rythmes d'évolution très différents. Pourquoi a-t-on été beaucoup plus efficace dans les grandes agglomérations qu'ailleurs ?

La question est fort difficile à traiter et il n'existe pas d'étude sur le sujet. En première analyse, le nombre de facteurs à prendre en compte est élevé :

- la répression, qui pourrait avoir été moins efficace en rase campagne qu'en ville ;
- la saturation des réseaux urbains qui a produit mécaniquement un abaissement des vitesses moyennes ;
- l'efficacité de la ceinture de sécurité qui est considérablement plus grande à basse vitesse – donc en ville – qu'aux vitesses permises en rase-campagne ;
- la nature des réseaux et les dispositifs de sécurisation qui y ont été utilisés, que nous examinerons ci-après.

I-4 CIRCULATION ET ACCIDENTS.

Reprenons la « *figure 1* » que nous avons présentée dans l'*Introduction*. Ceci pour commenter un peu plus longuement ses trois courbes :

- la circulation motorisée (automobiles et deux-roues) en milliards de véhicule.km,
- le nombre de tués à 6 jours,
- le taux de tués en nombre par milliard véhicule.km.

Rappelons que le décompte de tués avant 1954 est plus problématique du fait de la moins bonne qualité des statistiques d'accidents.

Enfin, pour rendre lisible ce graphique, nous avons pris pour échelle le nombre annuel de tués et effectué une adaptation pour les deux autres courbes :

- le trafic motorisé passe de 45 milliards de véhicule.km par an en 1954 à 555

- milliards de véhicule.km par an en 2007 ;
- le nombre de tués (à 6 jours) par an est de 8 060 en 1954, augmente jusqu'à 16 545 en 1972, puis pour redescendre à 4 317 en 2007 ;
- le nombre de tués par milliard de véhicule.km, qui était de 180 en 1954 a diminué régulièrement jusqu'à 7,78 en 2007 ; il était de 70,5 en 1972.

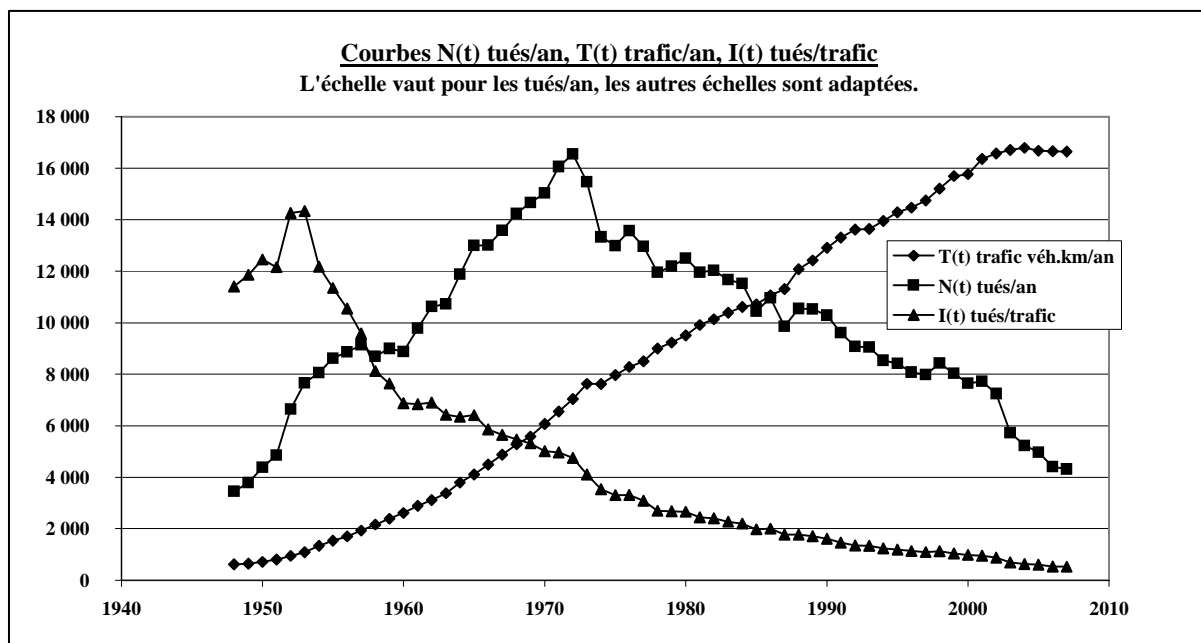


Figure 1 bis. Évolution du trafic, du nombre de tués et du taux de tués rapporté au trafic (1948-2007).

Ce qui frappe sur ce graphique, c'est la forme « *monotone* » des deux fonctions du « *trafic* » (toujours croissante) et du « *nombre de tués par milliard de véhicule.km* » (toujours décroissante depuis 1953). Rien de très apparent sur l'une ou l'autre courbe ne correspond au maximum du nombre de tués en 1972 et au renversement de sa croissance.

On conçoit immédiatement que le produit de ces deux fonctions – évidemment égal au nombre de tués par an – doit obligatoirement passer par un maximum, comme le produit de deux fonctions linéaires croissante et décroissante est une parabole avec un maximum.

Le passage par le maximum en 1972 ne peut donc pas être dû au seul effet de mesures de sécurité routière, mais à un ensemble plus complexe de données que nous examinerons au *Chapitre 12*.

Cependant, l'analyse ne saurait se réduire à la représentation ci-dessus, qui ne prend en compte que la seule circulation motorisée, quand on sait que la proportion parmi les tués des piétons et conducteurs et passagers des deux-roues a varié de 75 % à la fin des années 30 et en 1954 à 33 % aujourd'hui. Il convient évidemment d'analyser les évolutions concernant chacune des catégories en fonction de l'évolution de leur propre trafic.

Par ailleurs, nous verrons que divers phénomènes totalement indépendants des mesures de sécurité routière expliquent une part très importante de l'évolution, notamment la baisse de la part des très dangereux deux-roues, la baisse du taux d'occupation des véhicules, l'augmentation de la proportion de conducteurs expérimentés, les progrès de la médecine. Il y a là des « *mains invisibles* » sur lesquelles nous reviendrons.

Mais, pour l'opinion et les responsables administratifs et politiques, « *le seul chiffre incontestable serait, hélas, celui des morts*⁵¹ » – entendons ici « *incontestable en termes de communication* » –, comme l'exprimait un « *Chargé de mission* » auprès du *délégué interministériel à la sécurité routière* (et *directeur de la sécurité et de la circulation routières*).

Cette focalisation sur les variations du nombre de victimes empêchera évidemment les instances officielles d'analyser sereinement les différentes composantes de ces variations complexes⁵².

On explicitera plus précisément au *Chapitre 12* ce qui s'est passé lors du passage par le maximum en 1972, mais on gardera déjà à l'esprit que l'évolution de la sécurité routière est bien plus complexe que la glose de la seule courbe du nombre des victimes.

⁵¹ Monique Fichelet, *La nouvelle politique de sécurité routière en France et la question des sanctions pénales*, in *Déviance et Société*, Genève, volume 8, N°1, 1984 (pages 103-114), citation page 103 et note 6 page 112-113.

« À partir de 1978, le nombre annuel des morts se maintiendra aux alentours de 12 500. Ce qui, rapporté à l'évolution du trafic signifierait que la proportion des tués diminue puisque, pendant ce temps, la circulation ne cesse d'augmenter. Le hic, c'est que le seul chiffre incontestable serait, hélas, celui des morts [...] »

Quant à la courbe, qu'on nous montre perpétuellement ascendante, du trafic, elle ne résulte que d'évaluations obtenues à partir des comptages (sur les seules routes nationales et autoroutes) et de pures hypothèses en zones urbaines (où l'on ne sait pas mesurer le trafic) [...] »

Rappelons ici que les « *évaluations du trafic* » sont parfaitement recevables, même si leur processus d'établissement est lent, contrairement à celui du décompte des accidents.

⁵² La recherche publique sera faible sur ces questions car les bailleurs de fonds pouvaient se formaliser d'analyses non conformes (le phénomène n'est pas que français). Il faudra se tourner vers l'étranger pour voir apparaître quelques études pertinentes sur le sujet.

II Le déclin de la coordination des transports.

Les années 1980 n'ont pas interrompu la tendance à la libéralisation. Elle s'est au contraire accélérée, malgré le vote de la LOTI. Elle est une conséquence obligée de l'intégration européenne.

François Caron⁵³

Le vénérable « *ministère des travaux publics* » prit en 1947 le nom de « *ministère des travaux publics et des transports* »⁵⁴ qu'il gardera jusqu'en 1966. Ce changement marque l'importance de la « *coordination des transports* » à cette époque, comme la disparition de l'intitulé « *transports* » dans le nom du ministère marquera le début de son déclin⁵⁵.

Dans l'ambiance dirigiste de la Libération, la F. N. T. F. s'était reformée en 1945 sous le nom de *Fédération nationale des transporteurs routiers* (F. N. T. R.). Elle regroupe encore mieux la profession que l'ancienne F. N. T. F. avec 82 % des 46 000 entreprises en 1948.

Contrairement à la F. N. T. F. des années 1930, la F. N. T. R. fit le choix de s'insérer dans le système politique. Son président, Georges Litalien, commissaire du *Comité d'organisation des transports routiers* en 1944, disposait d'amitiés politiques solides. Jean Richard-Deshais, un autre de ses dirigeants, devient une « *éminence grise* » du système automobile et sera même président de l'*Automobile-Club de France* de 1971 à 1977.

L'*Union routière* s'est reconstituée avec à sa tête un transporteur, Georges Gallienne, qui dirigera aussi la *Prévention Routière*, principale association dédiée à la sécurité⁵⁶.

L'histoire de la coordination à partir de 1944 a fait l'objet d'études auxquelles on peut se référer⁵⁷. Le transport routier se libéralise progressivement, ce qui diminue peu à peu l'importance des transporteurs à l'intérieur du « *système routier* ». La coordination est déjà très affaiblie en 1981. Un temps freinée par l'alternance politique, elle reprend dans le cadre de la *Loi d'Orientation pour les Transports Intérieurs* (LOTI) de 1982, qui se révéla si souple qu'elle dure encore en 2008⁵⁸.

Précisons les points touchant aux *usages de la route* spécifiques aux transports routiers.

⁵³ Préface à Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France*. La LOTI est la *Loi d'Orientation pour les Transports Intérieurs* votée en 1982.

⁵⁴ L'intitulé « *Transport* » était brièvement apparu de 1917 à 1920. Entre 1948 et 1966, le « *Tourisme* » fera aussi partie de son nom. Il devient « *ministère de l'Équipement* » en 1966, puis changera encore souvent de titulature au gré des modes politiques.

⁵⁵ Signalons qu'un « *ministère des Transports* » indépendant renaît en 1969-1974, 1978-1981, 1981-1984 et 1988-1989. Ses attributions varient, notamment en 1988-1989, quand la *direction des routes* et la *direction de la sécurité et de la circulation routières* récemment créée se trouvent dans deux ministères séparés.

⁵⁶ Voir en VI-3, VII-3 et VII-4 des éléments sur ces organismes et Litalien, Gallienne et Richard-Deshais.

⁵⁷ Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France*, *op. cit.*, pages 215-661.

⁵⁸ Sur la souplesse de la LOTI et les « *interprétations contradictoires* » qu'elle permet, *ibidem*, page 530 e. s.

Le principal objectif des transporteurs était d'augmenter la taille et le poids de leurs engins ; il sera satisfait sous la IV^{ème} République.

L'objectif secondaire que constituait la limitation des impôts sur leurs carburants sera atteint par la généralisation du moteur Diesel et un régime plus favorable de taxes sur le gazole établi dès les années 1950. Les transporteurs sauront aussi se défendre contre les impôts spécifiques comme la « *taxe à l'essieu* »⁵⁹ et même faire diminuer les taxes sur le gazole⁶⁰. Enfin, les péages autoroutiers français pour les poids lourds resteront très faibles en comparaison des péages dans les autres pays européens.

Les réformes des usages de la route des années 1970 atteindront peu les routiers :

- leurs vitesses en rase-campagne étaient depuis longtemps limitées et ils obtiendront qu'elles ne soient pas abaissées en relation avec les nouvelles vitesses ;
- les chauffeurs de poids lourd seront dispensés du port de la ceinture ;
- les entreprises obtiendront des tolérances vis-à-vis du système répressif qui peinait pourtant à se durcir.

La suspension du permis de conduire, rétablie en 1951, était le seul point d'importance pour les transporteurs. On n'a guère d'éléments sur leurs action à ce sujet à l'époque. La lutte contre cette mesure est menée de 1951 à 1958 par les partis socialistes et communistes avec lesquels les dirigeants syndicaux du transport routier avaient de bonnes relations. Plus tard, en 1992, l'instauration du « *permis à points* » déclenchera des réactions virulentes des chauffeurs routiers, mais cette action semble bien être partie de la base et non des instances patronales.

On établit toute une réglementation spécifique, avec des licences, l'interdiction des surcharges, une limitation des temps de travail et de conduite, des contrats-types, des prix minimums, etc. Les fraudes sont nombreuses, les contrôles sont rares et les sanctions insuffisantes ; les préfets répugnent d'ailleurs à les appliquer. Le total des amendes concernant la réglementation spécifique perçues en 1971-1972 était ridicule : 1 million € par an en valeur 2001⁶¹. Ce laxisme, qui touche aussi les infractions aux règles sécuritaires, ne se dément pas : on en relatera un cas exemplaire, l'affaire Van Eetvelde, qui date de 1993.

Ces réglementations sont de plus en plus mises à mal par le développement du camionnage communautaire sur le territoire français. En effet, les chauffeurs étrangers ne sont pas – dans les fait, sinon en droit – soumis aux même règles que les chauffeurs français (apprentissage du permis, horaires, salaires et charges sociales, contrôles, etc.). La part des poids lourds étrangers dans le trafic lourd (plus de 3,5 tonnes de PTAC) ne cesse d'augmenter depuis 1980, avec une nette accélération à partir de 2000⁶².

	1980	1990	1995	2000	2006
Milliards de tonnes.km/an	115	150	210	248	289
Part des véhicules étrangers	10,6%	18,6%	22,9%	25,8%	31,8%

⁵⁹ La réforme en 1967-1968 et prévoit une réévaluation régulière de la « *taxe à l'essieu* » qui sera vite bloquée.

⁶⁰ La TVA portant sur la TIPP (taxe spécifique sur les carburants) deviendra en partie remboursable.

⁶¹ Neiertz, page 500, indique 1,71 et 1,12 millions de francs en 1971 et 1972 (1 franc 1972 vaut 0,76 € 2001). Sur 183 et 115 affaires soumises aux Comités techniques départementaux, 83 et 36 sanctions ont été décidées.

⁶² Sources : *Faits et chiffres*, éditions 2002 et 2007, Union routière. Pour 1980 et 1990, les pourcentages en tonnages kilométrique (tonne.km/an) ont été estimés à partir des valeurs de la circulation (en véhicules.km/an).

III L'assurance automobile.

Peut-être est-ce dans la définition d'un « nouveau contrat social » que se trouve, finalement, le nœud du problème. Et que la clef de la réforme des institutions d'assurance se trouve à ce niveau, dans la formulation d'un nouvel imaginaire politique.

François Ewald ⁶³

III-1 L'EVOLUTION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.

La question de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobile s'était posée d'une façon polémique et nouvelle – par rapport à ceux de la circulation attelée – dès le début de l'automobilisme. Aussi y avons-nous consacré des développements détaillés.

En 1930, l'*arrêt Jand'heur* avait établi une présomption d'irresponsabilité en faveur des piétons et des cyclistes impliqués, limitée toutefois par la possibilité pour l'automobiliste de faire établir une faute lourde de ceux-ci.

Durant les années 30, les milieux automobilistes et la classe politique développèrent un consensus majoritaire en faveur de l'établissement d'un « *fonds de garantie* » et d'une « *assurance obligatoire* ». Toutefois, leur mise en place exigeait au préalable un assainissement du système des assurances automobiles, qui fut réalisé par plusieurs *décret-lois* entre 1935 et 1938. La guerre arrêta la poursuite de cette réforme.

La IV^{ème} République va reprendre la question et établir le *fonds de garantie* en 1951 et l'*assurance obligatoire* en 1958. Les modalités d'application se révélèrent plus compliquées que prévu et le système évolua durant une trentaine d'années, puis se stabilisa.

Du point de vue des usages de la route, le problème de la réparation des dommages est en fait d'une importance minime. Au-delà de considérations générales sur la déresponsabilisation des conducteurs, les premiers exemples américains comme celui du Massachusetts, souvent cité, semblaient montrer que l'instauration de l'assurance obligatoire provoquait une augmentation du nombre des accidents⁶⁴. Une fois celle-ci établie en 1958, un réel effet positif fut que les polémiques cessèrent, bien que de nombreux points soient restés à régler.

C'est pourquoi, dans l'optique qui est la nôtre, nous ne ferons ici que donner les grandes lignes de l'évolution de l'assurance obligatoire de 1945 à nos jours. Pour plus de détails, le lecteur peut se reporter à François Ewald qui couvre la période 1945-1982.

Pour la clarté de l'exposé, on a rejeté plus loin quelques indications sur l'industrie de

⁶³ François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue*, op. cit. page 132. Il traite la période 1945-1958 pages 52-61, et 1958-1982 pages 65-137. On y trouvera toutes les références que nous n'avons pas reproduites ici.

⁶⁴ *Rapport Cels sur le projet de loi du 4 novembre 1930 de Henri Capitant*, in *Documents parlementaires, Chambre des députés*, 19 juin 1931, Annexe n°5 249.

l'assurance, qui vient d'être nationalisée à environ 50 % en 1946.

Dès juin 1948, le gouvernement dépose un *projet de loi sur le fonds de garantie*⁶⁵. Le débat est alimenté par un certain nombre de propositions de loi, développant aussi la question de l'assurance obligatoire. Le gouvernement, considérant – probablement à tort – que 95 % des conducteurs étaient déjà assurés, fit voter le *fonds de garantie* le 31 décembre 1951 dans le cadre de la *Loi de finances* pour 1952, article 15⁶⁶. Il était limité aux accidents corporels.

Comme il était prévisible, le fonds de garantie se révéla insuffisant, d'autant que sa création semble avoir incité certains conducteurs à ne plus s'assurer et qu'il se révéla pratiquement impossible de récupérer le quota prévu à la charge des non-assurés responsables d'un accident.

En juillet 1956, le gouvernement proposa la création de l'assurance obligatoire limitée aux dommages corporels⁶⁷. La *Loi* fut votée le 27 février 1958. Le défaut d'assurance devenait un délit passible de prison.

En fait, le système était loin d'être satisfaisant, comme l'exprime François Ewald⁶⁸ :

« *Comme le futur proche devait le montrer [avant 1964], le dispositif de garantie instituée en 1958, le couplage Fonds de Garantie-Assurance de responsabilité obligatoire, était bien loin de résoudre le problème des accidents de la circulation.* »

En 1964, une *Table Ronde Automobile* est réunie pour réfléchir sur les nouveaux problèmes qui découlent tous du caractère de « service public » qu'avait pris l'assurance⁶⁹. Il n'en sortit pas de décisions immédiatement applicables.

Aussi, le député et patron de presse Robert Hersant⁷⁰ déposa-t-il le 23 juin 1964 trois *propositions de loi* sur trois questions – des plus pratiques – discutées par la *Table Ronde* dont il soulignait la stérilité, et les diffuse dans *L'auto-journal* et ses diverses publications.

Il posait d'abord la question de la faillite éventuelle d'une compagnie d'assurance⁷¹. Cette éventualité fut immédiatement confirmée par les difficultés de la Mutuelle du Sud-Ouest, qui perd son agrément durant l'été 1964, puis est mise en liquidation, ce qui émeut l'opinion⁷².

⁶⁵ Robert Schuman, René Mayer, André Marie, Jules Moch, *Projet de loi instituant un fonds de garantie au profit des victimes d'accidents causés par les véhicules automobiles*, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, de juin 1948, Annexe n° 4 419.

⁶⁶ *Projet de loi sur les comptes spéciaux du Trésor*, n° 1 657. *Débats* les 22, 30 et 31 décembre 1951.

⁶⁷ Guy Mollet, Paul Ramadier, François Mitterrand, *Projet de loi instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur*, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 28 juillet 1956, Annexe n° 2 689.

⁶⁸ Ewald, *op. cit.*, page 65. Il précise que les parlementaires pensaient avoir établi en 1958 « un système absolument complet » ou « la plus complète des législations de l'Europe Occidentale dans le domaine [...] ».

⁶⁹ La *Table Ronde* fut instituée par Valéry Giscard d'Estaing, ministre des finances, et Jean Foyer, ministre de la justice. Son déroulement fut ambigu, entre les problèmes très concrets des relations entre assureurs et assurés, et des réflexions juridiques plus fondamentales sur la nouvelle nature du système, dont celles d'André Tunc qui faisait partie de la commission. Ces travaux se poursuivront l'année suivante.

Michel Poniatowski est alors le *directeur des assurances* au ministère des finances (1963-1967). Il jouera un rôle important comme ministre de l'intérieur en 1974-1977 dans l'évolution de la sécurité routière.

⁷⁰ Ewald, *op. cit.*, pages 66-77 expose longuement les questions posées et les interventions de Hersant, qui s'était fait le porte-parole des automobilistes depuis les années 1950.

Sur la carrière de Robert Hersant, inventeur du « *consumérisme automobile* », voir le *sous-chapitre VII-2*.

⁷¹ Robert Hersant, *Proposition de loi tendant à modifier les conditions du retrait d'agrément des sociétés d'assurances*, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 23 juin 1964, Annexe n° 1 066.

⁷² Les assurés, en vacances, n'avaient pas été rapidement prévenus et certains avaient continué à rouler et avaient eu des accidents. Les sinistres antérieurs au retrait d'agrément furent mal réglés, l'actif de la Mutuelle se révélant

Il dénonçait la situation faite aux usagers contraints de s'assurer sans pouvoir exercer le moindre contrôle sur les compagnies. Il réclamait donc « *une réforme fondamentale de l'assurance* » avec la création de comités de gestion paritaires assureurs-assurés, analogues à ceux de la Sécurité Sociale⁷³.

Enfin, Hersant protestait contre la très faible modulation des tarifs pratiquée à l'époque entre les « *bons conducteurs* », c'est à dire ceux qui n'avaient pas eu d'accident depuis longtemps et les « *mauvais conducteurs* » impliqués dans des accidents récents⁷⁴.

Toutes ces nouvelles questions obtinrent des réponses plus ou moins satisfaisantes à plus ou moins court terme.

Un *projet de loi* garantissant la continuité du service public de l'assurance et réformant les contrats est déposé le 27 novembre 1965 et la *Loi* est votée le 30 novembre 1966. Cette loi étend aussi l'assurance obligatoire aux dégâts matériels (quoique avec quelques restrictions).

Un *arrêté* du 14 juin 1976 institue un « *bonus-malus* ». « *Mais, telle qu'elle a été instituée [cette clause] est plus un facteur de tarification que de justice* », comme le juge Ewald, ce qui explique que le système reste toujours contesté depuis.⁷⁵

Ces nouveautés bouleversaient un certain nombre de catégories traditionnelles du Droit.

La fonction sociale « *civilisatrice* » de la responsabilité basée sur la notion de faute – qui articulait la *réparation* du dommage à la *sanction* de son auteur et à la *prévention* future – se trouvait disqualifiée au profit du principe individualiste « *L'assurance paiera.* ».

La « *loterie du procès* » permettant à l'automobiliste – ou plutôt à son assurance – de se décharger de l'indemnisation en tout ou partie en faisant établir une faute de la victime non assurée, piéton ou cycliste, persistait. Du coup, une partie de la réparation des dommages corporels se trouvait reportée sur la Sécurité Sociale.

Les juristes dénonçaient aussi une certaine « *économisation du droit* », la Justice ne servant plus guère qu'à répartir une masse disponible ; certains juges allèrent jusqu'à demander que le système judiciaire soit déchargé de cette tâche.

L'absence de débat clair en 1958 sur la finalité de l'assurance automobile, pensée dans les années 1930 comme le moyen de garantir « *toutes les victimes* », avait donc laissé pendantes diverses questions : « *Quelles garanties ? Pour quelles victimes ?* ». De plus la croissance de la circulation et du nombre des accidents posait des questions économiques non imaginées lors de l'instauration de l'assurance obligatoire.

Aussi, de très nombreux projets de réforme furent-ils proposés à partir de la *Table Ronde* de 1964, qu'Ewald présente avec gourmandise⁷⁶. Tous, avec des arguments plus ou moins variés, tendaient vers l'établissement d'une « *Sécurité Routière* » – c'est le titre de l'ouvrage de 1966 d'André Tunc, le principal de ces auteurs –, à prendre au sens de « *Sécurité Sociale* ».

insuffisant.

⁷³ Robert Hersant, *Proposition de loi tendant à une réforme de structure des sociétés d'assurances permettant d'associer les assujettis à l'assurance obligatoire à la gestion de leur risque*, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 23 juin 1964, Annexe n° 1 065.

⁷⁴ Robert Hersant, *Proposition de loi tendant à instituer une réduction ou une majoration des primes d'assurance automobile en fonction du risque représenté par les titulaires des contrats*, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 23 juin 1964, Annexe n° 1 067.

⁷⁵ Ewald, *op. cit.*, pages 74-77. Citation page 75, note 44. Le système français est notamment contesté actuellement par la Commission Européenne.

⁷⁶ Ewald, *op. cit.*, pages 77-105. Projets Berr-Groutel, Chazelles, Tunc. Il y eut trois projets Tunc, *La sécurité routière*, publiée en 1966 et deux projets réunis et publiés en 1981 dans *Pour une loi sur les accidents de la circulation*.

Un *arrêt* du 21 juillet 1982 de la Cour de cassation imposa une interprétation très rigoureuse de la présomption de responsabilité de l'*arrêt Jand'heur* en excluant pratiquement l'idée d'une répartition des responsabilités entre automobiliste d'une part et piéton ou cycliste accidenté de l'autre⁷⁷.

La *Loi Badinter* du 5 juillet 1985 légalisa cet arrêt.

Quelques pays ont tiré les conséquences de cette évolution en établissant un « *service public de l'assurance automobile* » géré par une émanation de l'État. C'est par exemple le cas du Québec, où une caisse nationale indemnise les dommages des accidents routiers corporels de tous les citoyens (y compris hors du Québec). Les automobilistes doivent par ailleurs souscrire à une compagnie privée une assurance aux tiers pour les dommages matériels⁷⁸.

Le système français actuel d'« *assurance obligatoire* » conserve un caractère mixte, se présentant comme un « *service public* » en ce qui concerne les dépenses de réparation des dommages, mais fonctionnant comme un « *marché* » en ce qui concerne les recettes payées par les seuls assurés, automobilistes et usagers de deux-roues à moteur. Les autres usagers de la voirie, piétons et cyclistes sont de fait assurés, mais ne financent pas le système. Ledit marché est d'ailleurs de plus en plus libéral⁷⁹.

Son caractère mixte fait que la partie « *assurance obligatoire pour l'indemnisation des tiers* » est incluse dans des contrats garantissant de multiples autres risques : bris de glace, vol, incendie, réparations de ses propres dommages (selon des modalités variables), etc. D'où un grand flou sur le fonctionnement économique réel du système.

Le système reste critiqué et critiquable en 2008, ce que l'on entrevoit à travers l'existence d'un pourcentage important de véhicules non assurés⁸⁰, les critiques des organisations de consommateurs à propos de la variabilité des tarifs⁸¹, la contestation des surprimes exigées des conducteurs novices, les modalités de l'assurance des gros deux-roues motorisés, etc.

III-2 L'INDUSTRIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.

Nous sommes tout à fait conscients qu'il faudrait dresser ici un historique de l'industrie de l'assurance automobile depuis 1945. Malheureusement, on manque d'ouvrage de référence sur ce sujet comme ceux de Loubet sur l'industrie automobile ou de Neiertz sur les transports⁸².

⁷⁷ Voir les commentaires détaillés d'Ewald, *op. cit.*, pages 133 e. s.

⁷⁸ Pour un aperçu du système du Québec, le mieux est de se reporter à son site Internet.

⁷⁹ L'État a maintenu quelques garde-fous, comme les dispositions en faveur des conducteurs ayant eu plusieurs accidents sur une période courte et qui ne trouvaient plus à s'assurer.

⁸⁰ Évidemment difficile à estimer, la part des véhicules non assurés pourrait atteindre actuellement 2 à 5 % du parc selon les sources.

⁸¹ On peut constater en 2007 des différences du simple au double entre de grandes compagnies privées et de grandes mutuelles en cas de changement d'assureur (pour un même assuré et son même véhicule).

⁸² Avant 1956, voir P.-J. Richard, *Histoire des Institutions d'Assurance en France*, 1956.

Ewald ne donne aucune indication. Kletzlen, *op. cit.*, pages 81-87, traite rapidement des actions des compagnies, signale que la « *branche automobile* » est déficitaire dans les années 1950, mais ne donne guère d'informations sur leur situation en tant qu'industrie.

Bref, le sujet « *industrie de l'assurance et assurance automobile* » reste à traiter.

C'est ce que semble vouloir entamer un *Comité scientifique pour l'histoire de l'assurance*, qui a déjà édité un *Guide des sources pour l'histoire de l'assurance*, SEDDITA, 2007.

On ne peut donc donner que quelques points de repères.

La nationalisation de 1946 met les assurances sous la dépendance de l'État : la moitié de la profession est nationalisée et les mutuelles relèvent souvent d'un fonctionnement public. Aussi, comme l'exprime un *Rapport* du Sénat :

*« Depuis la fin de la guerre, l'histoire de l'assurance est essentiellement l'histoire des relations entre l'État et les sociétés d'assurance, qu'il s'agisse de la propriété des sociétés d'assurance ou bien encore de leur champ d'application. »*⁸³

Toute la période féconde qui voit l'instauration du fonds de garantie (1951) et de l'assurance automobile obligatoire (1958), de la réforme des compagnies et des contrats (1965), de l'instauration du *bonus-malus* (1976) et même de la *Loi Badinter* de 1985 est donc marquée par cette implication très directe de l'État par sociétés nationalisées interposées.

Pour l'automobile, cela se traduit par l'intervention permanente du ministère des finances et de sa direction des assurances dans la vie des compagnies (tarifs, types de contrats, agréments, fonds de garantie, assurance obligatoire, etc.).

La direction des assurances ne se privera pas d'intervenir dans tous les domaines, notamment celui de la prévention des accidents, soit directement à travers des commissions

⁸³ Alain Lambert, *Assurons l'avenir de l'assurance*, Rapport d'information du Sénat n° 45 (1998-1999), Tome II, Commission des finances, voir son *chapitre 1, V-A*. Sur l'importance actuelle des assurances mutuelles dans le domaine de l'assurance automobile, voir son *chapitre V-C*.

Le *Rapport* poursuit ainsi l'histoire de ces « relations entre l'État et les sociétés d'assurance » :

« Cette histoire française va de la nationalisation de la plus grande partie des sociétés d'assurance en 1946 à la dénationalisation de ces sociétés qui est, en 1998, en voie d'être achevée par la privatisation du GAN après la privatisation des AGF et de l'UAP.

- *la loi du 25 avril 1946 de nationalisation de 34 sociétés d'assurance représentant environ 50 % de l'encaissement national des primes en 1945 ;*
- *17 janvier 1968, le ministre de l'Économie et des Finances (Michel Debré) prend trois arrêtés de "concentration" du secteur de l'assurance pour remédier aux difficultés de certaines sociétés et "mieux faire face à la concurrence internationale", par le biais desquels les huit groupes existants sont ramenés à trois, formant dès lors le secteur public de l'assurance : UAP, AGF, GAN ;*
- *le 4 janvier 1973, une loi autorise l'État à céder le quart des actions de chaque société d'assurance nationalisée (à titre gracieux ou onéreux) et impose la création, à l'intérieur de chaque groupe public, d'une société centrale holding, qui aura pour objet la détention de la totalité des actions des sociétés exploitantes du groupe. L'État leur apporte ses actions et reçoit en échange la totalité des actions des sociétés centrales, seules déclarées cessibles par la loi ;*
- *en 1977, les actions AGF, GAN ET UAP sont introduites en bourse ;*
- *le 17 juin 1977, une loi à contre courant de la tendance de clarification des structures capitalistiques du secteur public de l'assurance permet aux entreprises nationalisées de prendre des participations dans le capital des sociétés sœurs. Des entreprises d'assurance-vie acquièrent jusqu'à 60 % du capital des compagnies IARD, ce qui contribuera à l'échec des privatisations de 1987, en compliquant la fixation des prix des privatisables ;*
- *la loi du 2 juillet 1986 place les dix sociétés nationalisées des trois groupes d'assurance parmi les soixante cinq entreprises que le gouvernement est autorisé à privatiser ;*
- *la loi du 31 décembre 1987 permet aux sociétés centrales de devenir des sociétés anonymes à part entière, les actions des sociétés nationales deviennent accessibles à n'importe quel investisseur étranger ou national : l'interdiction par les sociétés centrales de céder des actions de leur filiales d'assurance est levée ;*
- *la loi du 15 juillet 1993 relance la privatisation inaboutie des entreprises d'assurance en actualisant la loi du 2 juillet 1986. La privatisation de l'UAP a lieu en mai 1994 et celle des AGF au printemps 1996 ;*
- *en décembre 1997, le gouvernement lance l'opération de privatisation du GAN. Le 30 juin 1998, Groupama rachète le GAN. »*

administratives, soit, surtout, par l'intermédiaire de leurs « *organes professionnels* » qu'elle tenait évidemment dans sa main. Kletzlen résume ainsi cette implication peu visible :

« *La situation commerciale des assurances était définie, non par les compagnies elles-mêmes, mais par leur organe de tutelle, la direction des assurances du ministère des Finances. Celle-ci exposait le point de vue de leur fédération et du groupement technique des accidents automobiles – intermédiaire entre les sociétés d'assurances et l'administration. Ce groupement intervint au nom des compagnies d'assurances tout au long du processus d'engendrement du code de la route. Par commodité, nous employons le terme "compagnies d'assurances" parce qu'il transparaissait seul dans la presse et dans les archives ministérielles.* »⁸⁴

Les assureurs s'impliquent très tôt dans des efforts de prévention contre les accidents, avec la création de l'*Assistance Routière des Assurances* (A. R. A.) en 1946, et leur participation à la *Prévention Routière* en 1949. Plus tard, ils participeront au *Secours routier français*, initié par le Touring-Club, ou financeront certaines actions de recherche (surtout destinées à leur communication).

L'intérêt propre des assurances – conforté par cette liaison étroite entre la tutelle et cette industrie en grande partie nationalisée – a forcément influencé l'évolution des usages de la route telle qu'elle eut lieu en France. Il est impossible, faute d'études, de dresser ici des hypothèses un peu étayées sur ce sujet⁸⁵.

On pourra toutefois mettre en évidence leur part de responsabilité dans deux domaines :

- les retards apportés à la limitation de vitesse et au port obligatoire de la ceinture,
- l'échec des tentatives de création d'une grande association d'usagers de la route.

En effet, elles ont financé et assuré la présidence de la *Prévention Routière* qui a combattu les limitations de vitesse et le port obligatoire de la ceinture de sécurité pendant toutes les années 1960-1973, sous l'influence des constructeurs automobiles.

Elles sont intervenues directement dans les services aux automobilistes en panne ou accidentés avec la bénédiction des pouvoirs publics (directement ou à travers la *Prévention Routière*) ce qui a obéré la tentative du Touring-Club d'établir de tels services. Or, ces services sont précisément ceux qui ont été à la base du développement des grandes associations d'usagers étrangères (voir ci-après).

La concurrence de la *Prévention Routière* envers les associations traditionnelles a aussi contribué à l'échec de la création d'une grande association d'usagers.

⁸⁴ Kletzlen, *op. cit.*, page 82, note 25. La recevabilité de cette appréciation d'Anne Kletzlen repose sur son travail poussé de dépouillement des sources. Cette relative invisibilité « *dans la presse et les archives ministérielles* » explique que Kletzlen n'a pas pu explorer la dimension de la tutelle administrative des Assurances et s'est surtout appuyée sur des revues professionnelles comme *L'Argus des assurances*, en lequel elle voit « *le principal outil d'information et de propagande* » (voir pages 81-87). Il doit cependant être possible de reprendre cette question.

Les implications de la tutelle sont très peu évoquées par Ewald.

⁸⁵ Un de ses angles d'attaque pourrait être la comparaison internationale. Il existe notamment des pays à économie libérale où la fonction de « *service public de l'assurance obligatoire aux tiers* » est bien différenciée des autres risques (vol, bris de glace, assurance des dégâts non couverts par l'assurance obligatoire). Il est paradoxal que, en France, on soit parti d'une « *assurance nationalisée* » et arrivé à un système totalement assuré par des compagnies privées. Comme si la question de la nationalisation avait occulté celle de la construction du service public de l'assurance.

IV Les réseaux routiers.

Pour fixer l'ordre des grandeurs, disons que le trafic automobile va passer de 28 milliards de véhicule.km par an en 1939 à 555 milliards de véhicule.km par an en 2008.

Alors que les réseaux avaient peu changé depuis l'apparition des automobiles, et avaient absorbé l'augmentation des trafics sans trop de problème, la période moderne se caractérise par un développement régulier des réseaux, de leur longueur, de la largeur de leurs voies et de leurs capacités de circulation, pour faire face à la croissance du trafic qui est multiplié par 20 entre 1939 et nos jours.

La chronologie du développement des divers réseaux, urbains et de rase campagne, perd donc beaucoup de son intérêt tant la croissance du trafic se présente de façon continue et répartie dans l'espace. Puisqu'il faut quand même fixer des repères, nous ferons ici un exposé synthétique de l'évolution des réseaux qui emprunte beaucoup à Georges Reverdy⁸⁶.

IV-1 LA QUESTION BUDGETAIRE.

Les dégâts aux réseaux routiers et ferrés sont bien plus importants qu'au sortir de la guerre de 1914-1918, où seule une fraction du territoire avait été concernée. On comptait, en 1918, 2 329 ouvrages d'art routiers détruits dont 666 de plus de 40 mètres, plus 542 ouvrages d'art ferroviaires. En 1945, il y avait 7 101 ponts routiers détruits dont 140 ponts de très grande portée sur la Seine et la Loire (où le premier pont intact était à Nevers) – plus un millier de ponts ferroviaires. Les chaussées, mal entretenues faute de goudron, sont en piteux état.

Les besoins financiers pour la simple reconstruction des réseaux sont donc très élevés et les crédits tout à fait insuffisants. Au 30 avril 1948, on ne compte que 2 537 ponts reconstruits, pour 3 892 ponts provisoires et 99 bacs de remplacement, plus 663 ouvrages en chantier. Le directeur des routes André Rumpler évalue en 1948 le délai d'achèvement de leur reconstruction à « *13 ans au minimum* » au rythme des budgets d'alors et pointe la fragilité des ponts provisoires (une crue de la Moselle vient d'en emporter 150 en décembre 1947)⁸⁷.

Les milieux automobilistes protestent très tôt et très violemment contre la priorité accordée

⁸⁶ G. Reverdy, *Histoire des routes*, PUF, Que sais-je ?, pages 110-125. Nos emprunts représentant près de la moitié de notre exposé, nous avons renoncé à mettre entre guillemets les passages qui lui appartient. Nous l'avons parfois rectifié, mais nous n'avons pas vérifié tous les chiffres et dates qu'il indique.

⁸⁷ Conférence d'André Rumpler, in brochure *Problèmes d'actualité*, II, Union routière, 1948, page 11.

Ce très précieux article de 20 pages fait le point sur la situation des routes et des autoroutes à fin mars 1948 et sur les nouveautés techniques en cours d'expérimentation.

au rail tant dans la reconstruction des infrastructures que dans les moyens accordés à l'industrie (crédits, matières premières comme l'acier)⁸⁸. Mais, pour les constructeurs, les transporteurs routiers et leurs alliés, les questions principales concernent la remise en route de l'industrie automobile et la reconstitution du parc, très éprouvé par la guerre contrairement à la situation après la première guerre mondiale.

Dans ces conditions, la remise en état des routes n'apparaît pas comme prioritaire.

Sans même parler du développement des réseaux : Rumpler déplore ainsi en mai 1948 qu'il reste à accorder « 450 millions, à peine le dixième des travaux déjà faits » pour terminer l'autoroute de l'Ouest⁸⁹, dont la branche Sud n'est inaugurée – par Rumpler, le ministre ne s'étant pas déplacé ! – que le 5 juillet 1950. Voir l'Annexe B, Illustration 218.

L'efficacité des appels à une augmentation des budgets routiers se heurte aussi à la désorganisation des industriels automobiles. La *Chambre syndicale des constructeurs automobiles* est en total désarroi dès 1945 (voir ci-après en VI-1). L'*Union routière* doit faire face à de multiples tâches, dont l'amélioration des routes n'est qu'une parmi d'autres⁹⁰.

Le Parlement finit par voter, dans une *Loi de finances* du 30 décembre 1951⁹¹, la création d'un fonds alimenté par des pourcentages à prélever sur les taxes intérieures des carburants, soit, en 1952, 18 % pour les routes nationales, 2 % pour les chemins départementaux et 2 % pour les chemins vicinaux. C'est ce qu'on appellera le « *Fonds spécial d'investissement routier* » (FSIR) qui est censé être « affecté » à la modernisation des réseaux national, départementaux et vicinaux, en dehors des dépenses ordinaires d'entretien.

La liste des chapitres du premier plan quinquennal (1952-1956) de la tranche nationale du FSIR se présentait ainsi :

- 1 « *Aménagement des grands itinéraires* » : les 4 itinéraires d'avant-guerre plus de nombreux autres : Paris-Brest, Paris-Côte normande, Paris-Le Havre, Paris-Lyon par Nevers, Lyon-Vintimille, Marseille-Bordeaux... jusqu'à Chambéry-Modane.
- 2 « *Autoroutes* » : autoroute de l'Ouest, autoroute Paris-Lille, sortie sud de Lille, sortie nord de Paris, autoroute du sud de Paris, autoroutes nord et est de Marseille, et à Lyon : tunnel de la Croix-Rousse, sortie vers le Rhône, pont Ouest, pont central.
- 3 « *Équipement routier des grands centres urbains et industriels* » : en région parisienne, du carrefour Pompadour à Créteil jusqu'aux déviations de Magny-en-Vexin et de Montereau ; région du Nord ; région de l'Est, dont la liaison Metz-Nancy ; régions de Rouen-Le Havre, de Lyon-Saint Etienne, de Toulouse, de Nice.
- 4 « *Suppression des passages à niveau, autres que ceux des grands itinéraires* ».
- 5 « *Reconstruction des ponts vétustes ou insuffisants* ».

Il apparut tout de suite que le FSIR ne permettrait pas de réaliser ce plan quinquennal. Des choix durent être faits : on affecta une part importante de la tranche de démarrage à des « *travaux de première sorte* », ou aménagements sur place de routes à recalibrer, renforcer ou

⁸⁸ *La Vie automobile*, 10-25 juin 1945, éditorial de Faroux sur les déclarations de Pierre Prévost, président de la SIA, lequel critique au passage l'Union routière que « *je n'ai pas vu défendre la route et l'automobile* ».

⁸⁹ André Rumpler, in brochure *Problèmes d'actualité*, II, Union routière, 1948, page 18.

⁹⁰ Faroux constate à propos des organisations automobiles : « *On n'a pas eu l'impression que les efforts étaient toujours concordants* », dans un éditorial consacré au budget des routes : « *Le drame français, Un Parlement incapable prépare la disparition de l'industrie automobile française* », *La Vie automobile*, décembre 1950.

⁹¹ Elle est aménagée par les lois du 3 janvier 1952 qui crée une tranche vicinale et du 3 avril 1953 qui prévoit des tranches rurales et urbaines.

moderniser, tout en poursuivant les travaux de l'autoroute de l'ouest de Paris, de la sortie nord de Marseille et de la sortie sud de Lille, et en engageant ceux de l'autoroute du sud de Paris.

En fait, « *le FSIR n'était qu'un leurre* »⁹². Il ne constituait nullement une véritable affectation de ressources. Le ministère des Finances fixait le montant du FSIR comme pour toute ligne budgétaire, puis calculait *a posteriori* les pourcentages de la taxe sur les carburants qu'il représentait.

Le budget d'équipement (et de reconstruction) du FSIR pour le réseau national passe de moins de 2 milliards de francs en 1951 à 9 en 1952, 13,5 en 1953, 18 en 1954, 24,8 en 1955, 28,5 en 1956 et 27,5 en 1957 (dont, en moyenne, 3 milliards par an pour la reconstruction des ouvrages d'art). Les crédits d'entretien se maintiennent à une moyenne de 16,7 milliards⁹³.

Le député Robert Besson⁹⁴, auteur d'une interpellation le 3 avril 1957, constatait que :

« *L'État ne consacrait aux routes nationales, en 1955, que des crédits [d'entretien] supérieurs de 4 % seulement à ceux de 1949.* »

Besson critique l'insuffisance du budget des routes nationales de 1957 (45 milliards au total) et demande pour 1957 « *65 milliards de francs de crédits, dont 25 de crédits d'entretien et 40 de crédits d'équipement* ».

Besson dénonce enfin l'incapacité de ce budget à soutenir la création d'autoroutes selon un rythme analogue à celui des autres grands pays européens. Il propose donc de mettre en œuvre un grand programme de construction d'autoroutes par des sociétés d'économie mixte, qui serait financé par les péages autorisés par la *Loi* du 18 avril 1955, et qui vient de débiter avec la création en 1956 de la Société de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur.

Rien n'y fait : la tranche nationale du FSIR s'effondrera en 1958 à 9 milliards de francs, et 10,8 milliards en 1959⁹⁵. Le désastre dû au long gel de l'hiver 1962-1963 entraînera la mise en place d'un financement spécial pour l'entretien, mais les crédits autoroutiers resteront encore très insuffisants jusqu'en 1970. Voir l'*Annexe B, Illustration 219*.

Lorsque l'on adopte le point de vue budgétaire, comme nous venons de le faire, il apparaît clairement que l'insuffisance des budgets routiers, criante jusqu'en 1964, et sournoise jusqu'en 1970, est responsable des retards pris par la création du réseau autoroutier. Ce bref aperçu suffit à faire justice du mythe sociologique du « *refus des autoroutes par les ingénieurs des ponts et chaussées* » à la Jean-Claude Thoenig : on ne créait pas d'autoroutes parce qu'il n'y avait pas de budget pour cela. Ni même assez pour l'entretien des routes !

Après 1970, le recours aux investisseurs privés va enfin permettre à la France de rattraper son retard dans l'établissement d'infrastructures autoroutières modernes.

⁹² L'expression – un euphémisme – est de Reverdy.

⁹³ *Débats de l'Assemblée nationale*, 3 avril 1957, pages 1 992-2 009, chiffres pages 1 993-1 994. L'inflation, galopante depuis 1945, est provisoirement maîtrisée sur la période 1952-1957, soit environ 1% par an.

⁹⁴ Robert Besson (1903-1978), ingénieur des travaux publics, fait carrière dans la société France-Route. Radical-socialiste, inscrit à la SFIO, il est de sensibilité gaulliste. Maire de Mont-de-Marsan en 1947 et conseiller général des Landes en 1949, il est élu député en 1956. Il interviendra à plusieurs reprises sur les problèmes routiers.

⁹⁵ Voir deux débats sur les budgets en 1959 et 1962 en réponse à des questions orales : Pic, Paquet et Japiot, *Débats de l'Assemblée nationale*, 29 mai 1959, pages 684-688, à laquelle Giscard d'Estaing répond comme ministre des finances. Et Junot, Fanton, Neuwirth, *Débats de l'Assemblée nationale*, 18 mai 1962, pages 1 214-1 223, à laquelle Roger Dusseaux répond comme ministre des travaux publics (voir pages 1 217-1218).

L'émergence des budgets des réseaux départementaux et locaux.

Dès les années 1950, il apparaît que les départements et les municipalités sont bien plus généreux que l'État envers leurs budgets routiers. Le député Besson indique ainsi que, alors que les crédits d'entretien des routes nationales n'ont augmenté que de 4 % entre 1949 et 1956, ceux des départements ont augmenté de 88 % et ceux des communes de 149 %⁹⁶. Cette tendance va se maintenir.

L'attribution aux régions de ressources propres à partir de la *Loi* du 5 juillet 1972⁹⁷ profite à la création d'autoroutes, mais aussi à l'évolution des réseaux départementaux et municipaux.

La cession d'une grande partie des routes nationales aux départements en 1973-1975 va enfin permettre une rénovation des routes nationales secondaires que l'État n'arrivait pas à se décider à financer (voir ci-dessous).

IV-2 UN DEMARRAGE DIFFICILE (1945-1970).

LES REVOLUTIONS TECHNIQUES DE L'APRES GUERRE.

Les techniques routières subissent des innovations dans toutes leurs dimensions. Leurs gains de productivité autorisent des réalisations bien plus importantes que par le passé pour des budgets analogues. L'étude détaillée de ces évolutions excède évidemment notre propos⁹⁸.

Les autoroutes offrent des capacités de trafic très supérieures à celle d'une voie classique à surface de chaussée égale⁹⁹. Le « service » à l'utilisateur est lui-même considérablement amélioré en sécurité, temps de parcours, fatigue, etc. C'est leur généralisation – leur invention date des années 20 – qui constitue ici l'innovation. Le réseau d'autoroutes (et voies rapides de structure analogue) va représenter à la fin du siècle plus de 25 % du trafic en véhicule.km pour environ 1 % de la longueur totale des réseaux.

⁹⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, 3 avril 1957, *op. cit.*, chiffres page 1 993.

⁹⁷ La mise en place des régions entre 1955 et 1972 les associait à la définition des programmes d'infrastructures. À partir du 1/1/1987, les ressources fiscales de la région cessent d'être limitées par la loi.

⁹⁸ Sur les routes en général, voir les ouvrages de Georges Reverdy.

Deux articles dans le n°spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000 :

- Charles Parey et R. Sauterey, *Évolution de la technique routière au XXe siècle*,
- Georges Reverdy, Henri Cyna et Bernard Thuau, *Le réseau autoroutier*.

Sur l'industrie des travaux publics routiers : Arnaud Berthonnet, *Un siècle de construction routière*, éditeur *Revue générale des routes et aérodromes*, 302 pages, 2005.

Sur l'industrie des travaux publics en général voir les nombreux ouvrages de Dominique Barjot.

Sur les techniques d'étude des chaussées et ouvrages d'art : Denis Glasson, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et chaussées entre 1950 et 1970*, Diplôme d'études approfondies en Histoire des techniques, sous la direction d'André Guillerme, Conservatoire national des Arts et métiers, 1^{er} juillet 2003.

Parmi les nombreux ouvrages sur les autoroutes, quatre visions bien datées :

Antonia Jardin, Philippe Fleury, *La révolution de l'autoroute, l'autoroute et la vie quotidienne des Français*, Fayard, 255 pages, 1973.

Livre Blanc, La France et ses autoroutes, Colloque du Conseil national des économies régionales et de la productivité, 1990.

Robert Lafont, *Les autoroutes*, PUF Que sais-je ? n° 2198, 128 pages, 1997.

Jean-Antoine Winghart, *L'Europe des autoroutes*, PUF, Que sais-je ?, 128 pages, 1997.

⁹⁹ En rase campagne, les débits maximum par voie – donc à surface égale – sont multipliés par 3 en situation de pré-congestion. Le coût plus élevé de la voie d'autoroute ramènerait ce facteur à plus de 2 à investissement égal.

Le débit d'une autoroute urbaine est plutôt de l'ordre de 4 à 5 fois celui d'une voie à carrefours à feux.

La construction des chaussées subit trois révolutions par rapport à l'avant guerre :

- l'utilisation de matériels de travaux publics toujours plus performants,
- de nouvelles conceptions des chaussées beaucoup plus robustes, diminuant notablement leur coût d'entretien,
- des méthodes scientifiques d'étude et de mesure, prenant mieux en compte les caractéristiques du sol de fondation et celles des matériaux.

Les techniques d'ouvrage d'art suivent le même mouvement.

La France se met à l'unisson des techniques américaines d'étude et de travaux, qui ont fait irruption sur son sol avec les engins des armées alliées. De nombreuses missions sont effectuées outre-Atlantique par les responsables des entreprises et de l'Administration à la fin des années 1940. La direction des routes développe considérablement ses moyens.

La transformation des moyens des entreprises routières après la guerre est spectaculaire. Tout d'abord, dans le domaine des terrassements, avec les énormes engins venus d'outre-Atlantique, de plus en plus sur pneus, pour déblayer de plus en plus vite les terrains meubles ou rocheux, avec la mise au point du compactage des remblais et leur stabilisation à la chaux si besoin est. Puis, dans le domaine des chaussées, qui n'avaient guère connu que le goudron ou l'émulsion pour faire tenir en surface le macadam, ce sera l'invasion des *cutbacks* ou bitumes fluidifiés, des centrales d'enrobage et des finisseurs pour la mise en œuvre d'enrobés bien roulants, sans négliger pour autant les centrales et les trains de bétonnage, avec bientôt les machines à coffrages glissants, et la stabilisation des assises avec du ciment, du laitier de haut fourneau ou des cendres volantes de centrales thermiques.

Les travaux effectués outre-mer, notamment en Afrique du Nord, permettent aux entreprises de tester toutes les nouveautés avec beaucoup plus de liberté qu'en Métropole avant de les y introduire.

Des circulaires techniques, régulièrement actualisées, fixent les nouvelles conditions techniques d'aménagement des routes nationales et des autoroutes.

LES ROUTES ET LES AUTOROUTES JUSQU'EN 1960.

La politique publique confond encore *routes* et *autoroutes* dans cette période de vaches maigres budgétaires, comme on l'a vu à propos du premier plan quinquennal (1952-1956).

En 1958 une *Circulaire* fixait les « *Conditions techniques d'aménagement des routes nationales et des autoroutes*¹⁰⁰ ». Avec ces règles, on construisait de nombreuses et importantes « *déviations* », que l'on considérait souvent comme « *intégrables* » dans des autoroutes futures, ce qui s'avéra plus tard rarement convenable.

Le terme « *autoroute* » au sens administratif est plus restrictif que la réalité de l'ensemble des voies du même type. En effet, d'autres voies (certaines *déviations*, les *voies rapides*, les *voies express*, etc.) répondent aux mêmes caractéristiques : voies routières sans croisements¹⁰¹, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet (échangeurs), réservées à certaines catégories de véhicules automobiles, et sans droit d'accès pour les propriétés riveraines.

¹⁰⁰ *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Conditions techniques d'aménagement des routes nationales et des autoroutes*, 12 avril 1958. Elle couvre 75 pages dans les AATP.

¹⁰¹ Au début les « *voies express* » comportent des croisements à niveau. Ils seront en général éliminés par la suite.

La *Loi portant statut des autoroutes* du 18 avril 1955 définit leur statut général, déjà esquissé au coup par coup avant guerre (autoroutes de l'Ouest, du Nord, etc.). Elle fixe leurs caractéristiques ci-dessus. Surtout, dans son article 4, elle autorise le péage « *dans des cas exceptionnels* » qui vont évidemment devenir la règle. Elle est suivie de textes d'application.

Un *Décret* de 1960 met à jour le *Code de la route* en ce qui concerne les autoroutes¹⁰².

Après la *Circulaire* de 1958 commune aux routes et autoroutes, une *Circulaire* du 1^{er} mars 1962 actualise les conditions techniques d'aménagement spécifiques aux autoroutes¹⁰³.

Pendant ce temps, dans l'Yonne, l'ingénieur en chef Roger Renault proposait d'abandonner les multiples projets de déviations de la RN 6 entre Auxerre et Avallon pour les remplacer par un tracé entièrement nouveau sur les plateaux, et il réussissait à le faire approuver en 1955 comme anticipation de la future autoroute Paris-Lyon. L'autoroute nord de Marseille était terminée en 1953, celle au sud de Paris, prolongée dans l'intervalle jusqu'au Plessis-Chenêt, au sud de Corbeil, ne l'était qu'en 1960.

À partir de 1956 on crée les premières sociétés concessionnaires d'autoroutes, d'abord de l'Estérel-Côte d'Azur, puis l'année suivante de la vallée du Rhône, devenue plus tard la Société des autoroutes du sud de la France, dont les actionnaires étaient la Caisse des dépôts et consignations, les collectivités locales et les chambres de commerce des régions concernées. Leurs emprunts restent toutefois décidés – et strictement limités – par le ministère des finances.

Enfin, le 30 mars 1960, est approuvé un premier « *plan directeur du réseau routier et autoroutier* », prévoyant un programme de travaux échelonné sur 15 ans, pour la réalisation du grand axe Lille-Paris-Lyon-Nice, mais aussi des autoroutes Paris-Caen, Paris-Le Mans, Paris-Poitiers, Bordeaux-Narbonne-Orange, Lyon-Chambéry-Genève, Lyon-Saint-Etienne, Bâle-Strasbourg et Nancy-Metz-Thionville.

Signalons aussi l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc en 1965.

Cette période voit aussi l'individualisation de budgets spécifiques consacrés à l'aménagement des « *points noirs* » (Chapitre 9 du FSIR)¹⁰⁴.

¹⁰² *Décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la première partie (législative) du code de la route. Spécifications particulières aux autoroutes*, 9 janvier 1960.

¹⁰³ *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Conditions techniques d'aménagement des autoroutes*, 1^{er} mars 1962.

¹⁰⁴ Sur les *points noirs* : Jean-Pierre Galland, *Trois façons d'appréhender la Sécurité routière*, in *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, C Dourlens, J.P. Galland, J. Theys, P.A. Vidal-Naquet, éditeurs, L'Harmattan, Collection Logiques Sociales, 300 pages, 1991.

Le terme de « *point noir* » désigne les zones d'accumulation d'accidents. Le concept avait été formalisé dans les années 1920-1930 par les statisticiens de la Gendarmerie et commencé à être pris en compte en terme de « *budget spécifique pour l'amélioration de ces zones* » (voir les *Débats de la Chambre*, séance du 4 novembre 1927, pages 30-31). Des « *aménagements de sécurité* » sont prévus dans les « *Plans* » 1952-1956 et 1957-1961.

Selon Michel Frybourg, le terme « *point noir* » commence à être utilisé vers 1958 à la suite de la mise au point par Jacques Thédié de méthodes statistiques de comparaison des projets d'aménagement de sécurité. Auparavant, on ne parle que de « *point dangereux* », comme dans la revue de la Prévention Routière jusqu'en 1955 au moins.

Pour avoir œuvré dans ce domaine, l'auteur peut témoigner que les prétentions affichées à la répartition scientifique des crédits pour ces opérations étaient mitigées par une politique de saupoudrage au gré des influences locales. En tout cas, l'époque n'était pas à l'évaluation *a posteriori* des résultats obtenus.

DE 1960 A 1970.

Pendant cette période, le très modeste kilométrage autoroutier – 170 km fin 1959 – va être presque décuplé. Roger Coquand succède à André Rumpler comme directeur des routes en 1960. Voir son portrait en *Annexe B, Illustration 217*.

Il est parfaitement au courant des besoins puisqu'il a parcouru pendant sept ans toutes les routes des départements pour la mise au point des programmes du FSIR. Il s'efforce aussi de convaincre la direction du Budget de la nécessité d'augmenter les crédits d'entretien.

Ses prophéties alarmistes sont enfin prises en compte après le terrible hiver 1962-1963 qui cause au réseau plus d'un milliard de francs de dégâts¹⁰⁵. Une inspection des Finances venue sur place est immédiatement convaincue de la nécessité de la mise hors gel des principaux axes du nord et de l'est de la France. C'est le début de la politique d'entretien rationnel, qui va se traduire dans l'immédiat par un doublement des crédits, puis, quelques années plus tard et pendant vingt ans, par des programmes dits de *renforcements coordonnés*, qui ne frapperont peut-être pas beaucoup le public, mais qui vont consolider et moderniser la quasi-totalité des routes ne bénéficiant pas des programmes d'investissement proprement dits.

Ceux-ci sont répartis de façon sensiblement égale entre les déviations, les élargissements et les aménagements divers, ces derniers comprenant l'achèvement de la reconstruction des ponts détruits et l'individualisation de crédits pour les premières opérations de sécurité.

C'est aussi à cette époque qu'en Bourgogne Jean Baudet réalise la première *route express stricto sensu*, de conception voisine d'une autoroute, mais avec une seule chaussée, assurant à partir de Chalon-sur-Saône une liaison rapide avec Le Creusot, jusque-là totalement enclavé. Elle sera suivie dans les décennies suivantes par un véritable réseau de routes express en Saône-et-Loire, dont la nouvelle route Mâcon-Charolles, sur l'axe Centre-Europe-Atlantique. Malgré les efforts persévérants de ses promoteurs, celui-ci ne se concrétisa pas rapidement, en dehors de sa section centrale au sud de Moulins dans les années 80, car il comportait trop d'éventails routiers de part et d'autre de cet axe pour satisfaire toutes les demandes.

En 1962, Georges Pompidou devient premier ministre et fait adopter, dès les premiers mois de son gouvernement, un programme volontariste de création d'autoroutes, qui est salué par la presse automobile (voir l'*Annexe B, Illustration 220*).

Il y a maintenant trop de réalisations pour pouvoir les évoquer toutes ici.

À Paris d'abord, le « *boulevard périphérique* » est réalisé par parties jusqu'en 1973.

On met en service, à partir de celui-ci, la nouvelle sortie nord jusqu'à Saint-Denis et au Bourget en 1965-1966, puis l'antenne de Bagnolet qui la rejoint par l'est en 1969. On travaille à l'autoroute A4 Paris-Metz à partir de l'important échangeur de la porte de Bercy. On double en 1970 l'autoroute du Sud déjà insuffisante par l'autoroute B6, d'autant plus qu'elle devait assurer provisoirement l'accueil de l'autoroute A10 Paris-Orléans¹⁰⁶. On raccorde enfin l'autoroute de l'Ouest A13 au boulevard périphérique à partir du tunnel de Saint-Cloud¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Voir, au sujet de la politique d'entretien, la *Revue du T. C. F.*, 1965, pages 830-831, dont une illustration des dégâts du gel de l'hiver 1962-1963 est reproduite en *Annexe B, Illustration 219*.

¹⁰⁶ Ce « *provisoire* » devint définitif avec l'abandon du raccordement de A10 au Boulevard Périphérique.

¹⁰⁷ L'auteur a eu le privilège, pour son premier poste d'ingénieur des ponts et chaussées, de 1967 à 1969, de diriger l'arrondissement chargé de dresser ce projet, ainsi que celui de A4 et A86 de Saint-Maurice au Carrefour Pompadour et à Bry-sur-Marne.

À Lyon, on améliore la sortie sud par A7 jusqu'à Feyzin et Vienne en 1965 et on travaille activement à l'entrée nord par Ecully, avec le tunnel de Fourvière qui sera mis en service en 1971. À Marseille, la sortie Est est mise en service en 1962 et la pénétrante Nord par A7 s'achève en 1969. À Lille, le boulevard périphérique Sud assure la jonction entre A1 et A25 vers Armentières. À Grenoble, l'autoroute A48 longeant l'Isère et le Drac est particulièrement poussée pour satisfaire aux besoins des Jeux olympiques d'hiver de 1968. À Bordeaux, enfin, pour accueillir A10, le pont suspendu sur la Garonne, le plus grand construit en France depuis Tancarville, est mis en service en 1967.

L'année 1961 voit le début du vrai démarrage de la construction des autoroutes de liaison, la plupart sous l'égide de sociétés d'économie mixte concessionnaires, dont 3 nouvelles sont créées : la société de l'autoroute Paris-Lyon en 1961 (devenue plus tard, par extension, la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône), celles de l'autoroute Paris-Normandie et des autoroutes du Nord de la France en 1963. Jusqu'en 1970, elles exercent leur activité dans un cadre très contraignant, leurs emprunts annuels étant programmés dans les budgets de l'État, celui-ci fixant lui-même les péages, et ses propres services des ponts et chaussées étant maîtres d'œuvre des études et des travaux. Les effets sur le terrain se sont vite faits sentir, avec pour la première fois en 1963 plus de 100 km d'autoroutes nouvelles mis en service, puis près de 200 km en 1967.

Le plus ancien des projets, celui de l'autoroute Paris-Lille, fut le premier terminé à la fin de 1967. Quelques années après, elle atteindra la frontière belge. Vers la Côte d'Azur, la société concessionnaire avait pu mettre en service dès 1961 la section traversant l'Estérel, de Puget-sur-Argens à Villeneuve-Loubet. Dans la vallée du Rhône, de multiples chantiers avaient été ouverts, du département du Rhône à celui des Bouches-du-Rhône, surtout dans la Drôme, où l'on ouvrait en 1965 la plus longue section, de Saint-Rambert-d'Albon au nord de Valence, après le fameux chantier de terrassement du col du Grand-Bœuf, là où le tracé doit s'écarter de la vallée resserrée du fleuve.

Mais entre Corbeil et Lyon, où une première section avait été construite dans l'Yonne, l'avancement des travaux était plus lent et la presse moquait le directeur des routes surnommé « *Monsieur Tronçon* » pour ses inaugurations répétées¹⁰⁸.

En mars 1967, une section de 80 km entre Nemours et Appoigny, au nord d'Auxerre, était ouverte, permettant ainsi aux automobilistes parisiens d'emprunter de Paris à Avallon, sur 210 km, le plus long tronçon d'autoroute existant ; ce qui permit aux journalistes de voir et de décrire, en ce jeudi saint, « *la plus grande marée du siècle* », ou le plus grand embouteillage de notre temps, par suite du bouchon provoqué par le péage terminal d'Avallon, malgré la construction en quarante-huit heures, à son raccordement avec la RN 6, du premier *toboggan* routier, rustique ancêtre d'une grande famille. La création d'un « *service spécial* » temporaire de l'autoroute A6, pour combler la grande lacune existant encore en Côte-d'Or et Saône-et-Loire, permit enfin d'achever la liaison¹⁰⁹.

¹⁰⁸ On avait discuté longtemps du tracé au sud de Corbeil, en lisière de la forêt domaniale de Fontainebleau, et même si le terme n'était pas encore employé, les soucis écologiques avaient déjà été pris en compte avec la construction des viaducs des Cavachelins et de la Vallée chaude, principalement destinés à la conservation d'une espèce rare de coléoptères locaux.

¹⁰⁹ Georges Reverdy (né en 1925), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, fit une carrière classique dans diverses directions départementales. Il fut longtemps l'animateur du service constructeur de l'autoroute A 6. Ses nombreux ouvrages sur l'histoire des routes en font le principal auteur français sur ce thème.

La liaison autoroutière continue de Lille à Marseille est enfin inaugurée le 29 octobre 1970 à Savigny-les-Beaune par le président Pompidou.

Il faut aussi noter le lancement en 1969 par le général De Gaulle du « *Plan routier breton* » de « *voies rapides* » sans péage, en réponse à des réclamations énergiques des populations. Son démarrage fut lent et il ne prit que plus tard des caractéristiques vraiment autoroutières.

En 1970, le réseau compte 1 125 km d'autoroutes, plus quelques voies rapides.

IV-3 LA DIRECTION DES ROUTES CHANGE DE DIMENSIONS.

Il est frappant de comparer les organigrammes de la direction des routes (DR) de l'immédiat après-guerre et ceux du milieu des années 1960. La direction s'est considérablement étoffée sur le plan technique, et de nouveaux services sont apparus¹¹⁰.

En 1948, elle comptait, en plus des administrateurs civils, 5 ingénieurs des ponts et chaussées, dont le directeur et 4 ingénieurs dans le *Service central des routes*, le *Service de la reconstruction des ponts-routes* et le *Service de l'autoroute du nord de la France*¹¹¹.

En 1964, on compte 8 ingénieurs des ponts et chaussées à la direction même, 2 au *Service central des routes* et au *service de la construction des ponts*, 13 au nouveau *Service spécial des autoroutes* qui possède deux *agences* (Sud-Est et Midi-Méditerranée), et 6 au nouveau *Service des études et de la recherche sur la circulation routière* (SERC).

Le ministère compte deux services communs très utilisés par la direction des routes, le *Laboratoire central des Ponts et chaussées*, et le *Service central d'études techniques*.

Le prestigieux *Service central d'études techniques*, créé vers 1920, réalise notamment les projets des grands ouvrages d'art routiers, tâche essentielle durant la reconstruction.

Le *Laboratoire central des Ponts et chaussées* (LCPC) est créé en 1949 à partir des *Laboratoires de l'École nationale des Ponts et chaussées*¹¹². Il s'étoffera rapidement. Dès cette époque, le LCPC travaille essentiellement pour la direction des routes. L'ingénieur des ponts Robert David est chargé à la DR d'introduire les nouvelles techniques américaines dès 1951.

En 1952, la direction des routes fit créer 11 *laboratoires régionaux* dans toute la France, pour faire bénéficier rapidement tous les services des nouveaux essais sur les matériaux et les couches de chaussées, indispensables pour une application correcte des nouvelles techniques¹¹³.

Les moyens d'études sont rassemblés dans le *Service spécial des autoroutes* (SSA) créé en 1949, qui remplace en partie l'ancien « *Service central de la voirie routière* » de 1920. Il commence à diffuser dans les départements les « *dossiers pilotes d'ouvrages d'art* » qui, grâce

¹¹⁰ Nous nous sommes appuyés sur A. Brunot et R. Coquand, *Le Corps des Ponts et chaussées, op. cit.*, pages 630-632 (qui comporte des erreurs). La collection des annuaires donne des renseignements très succincts et est incomplète après guerre, contrairement aux périodes antérieures. Aussi, ne garantissons-nous pas les dates indiquées, parfois obtenues auprès de témoins (notamment Michel Frybourg), dates qu'il faudrait vérifier par une recherche complémentaire (une telle recherche sur l'organisation du ministère après guerre est en cours).

¹¹¹ Il ne s'agit que des cadres de niveau supérieur, évidemment accompagnés de cadres administratifs et techniques.

¹¹² *Décret n° 49-190 du 9 février 1949*. Sur le LCPC et les laboratoires régionaux voir Denis Glasson, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et chaussées entre 1950 et 1970, op. cit.*

¹¹³ *Circulaire du 27 mai 1952* et « *Lettre du directeur des routes* » du 13 novembre 1952. La création des laboratoires régionaux est précédée par une enquête auprès des ingénieurs en chef des départements.

à l'informatique, vont décupler la rapidité des études avec les calculs automatiques de ponts, et, quelques années plus tard, avec le dessin automatique des tracés eux-mêmes et la véritable optimisation des projets routiers en fonction des données du terrain.

En 1967, le *Service d'études techniques des routes et autoroutes* (SETRA) rassemble le *Service spécial des autoroutes*, le *Service central d'études techniques* et une partie du *Service des études et de la recherche sur la circulation routière* (SERC), notamment ses services de collecte de données statistiques, le reste allant constituer l'*Institut de Recherche dans les Transports* (IRT)¹¹⁴.

Les statistiques d'accidents sont reprises par la direction des routes avant 1950 sur le modèle utilisé en 1938. L'ingénieur des ponts et chaussées Joseph Elkouby met au point une nouvelle grille d'analyse qui est testée sur l'année 1953 et aboutit à la publication du premier bilan « *Les accidents corporels de la circulation routière* » pour 1954.

Les « *calculs de rentabilité* » sont mis au point et largement pratiqués pour tenter de convaincre les services des Finances de l'utilité et même de la nécessité des travaux routiers¹¹⁵.

Le *Service des études et de la recherche sur la circulation routière* (SERC) est créé de façon informelle vers 1955 au sein de la direction des routes. Il n'acquiert totalement son autonomie administrative qu'en 1964. Il se consacre au recueil de données de trafic et aux études de circulation et d'accidentologie, en appliquant et adaptant les techniques de « *traffic engineering* » nées aux États-Unis. Il est dirigé par Serge Goldberg puis, à partir de 1964, par Michel Frybourg¹¹⁶. Il comportera des « *agences régionales* ».

Le SERC transfère ses activités de recueil de statistiques de circulation et d'accidents au SETRA en 1967, en vue de se recentrer sur la recherche. Des difficultés administratives font que le pôle de recherche restera défini comme « *ex-SERC* » pour devenir officiellement l'*Institut de Recherche dans les Transports* (IRT) en 1970¹¹⁷.

En 1961, le SERC avait été dédoublé avec la création d'un organisme spécifique pour l'étude de la sécurité routière, l'*Organisme national de la sécurité routière* (ONSER). On reviendra au *chapitre 10 II-3* sur cet organisme, créé primitivement sous la forme d'une association de la *Loi* de 1901, comprenant des personnels propres et des agents de l'État rattachés administrativement au SERC. Sa direction était assurée par le chef du SERC, Michel Goldberg puis Michel Frybourg. Voir l'*Annexe B, Illustration 225*.

En 1972, avec la création de l'IRT sous la direction de Michel Frybourg, l'ingénieur des Ponts et chaussées Marc Halpern-Herla succède à celui-ci à la tête de l'ONSER. En 1985, après deux ans de réorganisation commune, l'ONSER fusionnera officiellement avec l'IRT

¹¹⁴ *Arrêté ministériel* du 1^{er} décembre 1967. Les événements de mai 1968 vont ralentir quelque peu la mise en place définitive du SETRA, notamment la partition du SERC entre lui et l'Institut de recherche des Transports.

Sur le SERC et l'IRT voir ci-dessous.

¹¹⁵ Les pionniers dans le domaine furent les ingénieurs des ponts André Laure, Claude Abraham et Jacques Thédié.

¹¹⁶ Michel Frybourg (né en 1927), polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, travaille quelques temps en direction départementale. Il devient directeur du SERC puis de l'IRT de 1964 à 1982 et de l'ONSER de 1965 à 1972. Il est à l'origine de la création de l'IRT. En 1982, il rejoint le Conseil général des Ponts et chaussées.

Ses intérêts propres étaient plutôt orientés vers les transports en général et les transports de marchandises en particulier. Il sera membre de l'Académie des technologies.

¹¹⁷ *Décret* du 20 mars 1970.

pour former l'*Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité* (INRETS)¹¹⁸.

La « *division urbaine* » du SETRA recevra son autonomie pour former le Centre d'études des transports urbains (CETUR) en 1976¹¹⁹. Il s'ensuivra une séparation entre les études de circulation et d'accidentologie en agglomération et celles concernant la rase campagne qui pourrait avoir eu quelques effets préjudiciables comme on le verra.

Enfin, entre 1968 et 1973, le SETRA se démultiplie avec la création de 7 *Centres d'études techniques de l'Équipement* auxquels sont rattachés les laboratoires régionaux et les antennes locales s'occupant de circulation et d'accidents issus du SERC.

IV-4 LE DEVELOPPEMENT DES AUTOROUTES ET LA DECENTRALISATION DES ROUTES (1970-2008).

La grande réforme autoroutière de 1970.

Pour accélérer le rythme de construction des autoroutes, le ministre de l'Équipement et du Logement Albin Chalandon proposa une réforme en trois points :

- faire appel à des financements privés pour constituer de nouvelles sociétés,
- permettre aux sociétés d'économie mixte existantes d'avoir leurs propres services d'études et de travaux, en plus de ceux des services départementaux des ponts et chaussées, inclus en 1967 dans les directions départementales de l'Équipement,
- diminuer les caractéristiques de tracé appliquées jusque là¹²⁰.

Le *Décret* du 12 mai 1970 confia en premier lieu la concession des autoroutes Paris-Poitiers et Paris-Le Mans à la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute). Fin 1970, ce sont les autoroutes alpines qui sont dévolues à l'AREA pour réaliser en priorité les autoroutes Lyon-Chambéry, Lyon-Grenoble et Grenoble-col d'Evires vers Genève¹²¹. En 1972 est créée la Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine pour réaliser d'abord l'autoroute de l'Est entre la région parisienne et Metz. Enfin, la Société des autoroutes de la Côte basque (ACOB) est créée en 1973 pour réaliser le raccordement avec le réseau espagnol, ouvrage beaucoup moins important.

La *libéralisation* des anciennes sociétés d'économie mixte leur permit de constituer, avec le concours de la *Société centrale pour l'équipement du territoire* (SCET), un puissant bureau d'études et d'ingénierie spécialisé dans les grandes infrastructures routières, *Scetauroute*, qui réalisait la totalité des projets, depuis les études préliminaires jusqu'à l'achèvement des travaux. L'Administration accepta le détachement d'ingénieurs qui avaient étudié les premières autoroutes et Scetauroute put ainsi mettre rapidement sur pied 6 agences régionales.

¹¹⁸ *Décret interministériel* n°85-984 du 18 septembre 1985.

¹¹⁹ *Décision* du 27 février 1976.

¹²⁰ Notamment en diminuant la largeur du terre-plein central par un plus grand usage des glissières de sécurité, en augmentant les pentes selon les endroits, etc.

¹²¹ Ces concessionnaires regroupaient des banques et des entreprises de travaux publics (6 dans le cas de Cofiroute, 8 pour AREA), qui participaient généralement aux travaux.

L'évolution du réseau routier national ; départementalisation et autoroutes.

Deux évènements importants ont encore marqué cette période :

- le nouveau schéma directeur du réseau routier en 1971,
- le déclassement des routes nationales secondaires de 1972 à 1976.

L'État se trouvait à la tête d'un réseau de 82 000 km de routes nationales parmi lesquelles il fallait définir des priorités, tout en redéfinissant son rôle et celui des collectivités locales dans l'équipement du pays en infrastructures routières.

Après de nombreuses consultations, un nouveau « *schéma directeur du réseau routier national* » fut approuvé le 28 octobre 1971 : il définissait 17 000 km de « *Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire* », ou GLAT, sur un total d'environ 27 000 km de liaisons interurbaines. Il y avait donc, par différence, 55 000 km de routes nationales qui ne figuraient pas sur le schéma et que l'État était disposé à transférer aux Conseils généraux moyennant une aide financière sensiblement supérieure aux sommes consacrées jusqu'alors à ces voies. C'est ainsi que la *Loi de finances* pour 1972 a précisé les modalités de cette opération de décentralisation importante, suivie de la *Loi* du 5 juillet 1972 permettant aux régions d'attribuer des subventions à des voies d'intérêt interdépartemental. Dès le 1^{er} janvier 1973, la grande majorité des départements avait accepté le transfert, immédiat ou étalé dans le temps, et, en 1975 il n'y avait plus que 2 départements à ne pas l'avoir accepté, en dehors du cas particulier de ceux qui étaient issus de l'ancien département de la Seine. Si, au début, beaucoup de Conseils généraux se plaignirent du montant de la subvention de l'État pour leurs nouvelles routes départementales, ils finirent par les moderniser et les rendre parfois plus somptueuses que les routes voisines restées dans le réseau national...

Finalement, en 1976, la longueur des routes nationales n'était plus que de 29 000 km, dont 11 000 km de grands itinéraires. Il en restera finalement 25 000 km en 2004, quand commencera une nouvelle vague de décentralisation des réseaux.

De nouvelles évolutions techniques.

Les techniques continuent à évoluer dans tous les domaines. On vient à bout de « *l'orniérage* » produit par le trafic lourd, on voit apparaître les enrobés drainants, de nouvelles couches de surface plus rugueuses diminuant les dérapages. Les ouvrages d'art évoluent aussi, des moins visibles comme la « *terre armée* » qui simplifie les soutènements jusqu'aux ouvrages les plus spectaculaires, ponts ou tunnels de plus en plus longs et audacieux.

Les entreprises de travaux publics subissent un processus continu de concentration technique et financier, qui leur permettra d'exporter largement dans le monde.

L'amélioration de la sécurité liée aux infrastructures classiques relève cependant moins des évolutions techniques des chaussées que des modifications des tracés des voies et des carrefours.

La crise économique et les à-coups des programmes autoroutiers.

La crise économique amorcée en 1974 eut évidemment des effets sur les réalisations.

Elle força progressivement les sociétés privées à se transformer et à rentrer dans le cadre des sociétés d'économie mixte, à l'exception de Cofiroute.

Cependant, du fait de la grande inertie des réalisations des autoroutes, les années 1970 restent fastes avec le record de 475 km en 1975. Elles voient s'achever de très nombreuses

liaisons dont les principales sont les suivantes :

- à l'est, une boucle Paris-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Dijon,
- à l'ouest, Paris-Caen et Paris-Rennes-Nantes, plus le tour de la Bretagne,
- au sud-ouest, Paris-Poitiers, et diverses voies autour de Bordeaux,
- au sud Marseille-Menton et Avignon-Perpignan-Toulouse.

En 1981, un dernier record est battu en 1981 avec 332 km mis en service dont les 219 km de Poitiers-Bordeaux.

En 1980, le réseau compte 4 700 km et plus de 5 000 km en 1981.

Le début de années 1980 marque une pause, avec la réorganisation des financements par la création de l'établissement public *Autoroutes de France* pour intégrer les anciennes sociétés privées avec les sociétés d'économie mixtes. Un nouveau schéma directeur peu ambitieux est adopté en 1984. Il abandonne un certain nombre d'autoroutes urbaines, en Région Île-de-France notamment, et repousse à plus tard la réalisation des liaisons interurbaines.

En 1990, malgré ce ralentissement, le réseau autoroutier compte 7 215 km.

Le FSIR décède exsangue en 1980, et le *Fonds spécial de grands travaux* prend en partie son relais. Mais, surtout, les Régions prennent leur part des financements avec les contrats État-régions. Plutôt orientés vers les travaux non-autoroutiers, ces contrats peuvent concerner des voies de type autoroutier sans en avoir le statut. Notons que les années 1980 voient aussi le début de nombreux élargissements d'autoroutes. On termina ainsi dans les années 85 les liaisons Clermont-Ferrand-Saint-Etienne et Lorraine-Bourgogne, puis, dans les années suivantes, Lyon-Genève par Nantua, Le Mans-Angers, assurant la continuité de Paris à Nantes, Bourges-Clermont-Ferrand et Châlons-Troyes-Langres.

Avec la fin de la crise pétrolière en 1986, les affaires reprennent. Les prévisions pessimistes sur l'évolution des recettes des péages sont contredites par la sortie de la crise. On constate, pour l'année 1986, que le trafic a augmenté de 6,2 % en général et 10 % sur les autoroutes.

Le « schéma directeur » de 1992.

Un nouveau schéma directeur routier national est mis sur pied en 1987, puis concerté avec les régions et approuvé en 1992. Il comporte à la fois :

- des liaisons entièrement nouvelles, les transversales, absentes dans les schémas précédents, soit en autoroutes concédées, soit en *liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier* et devant être à terme des autoroutes hors péage : Caen-Rennes-Nantes-Niort, Abbeville-Rouen-Le Mans-Tours, Bordeaux-Brive-Clermont-Ferrand-Lyon, et aussi : Orléans-Troyes, Angers-Tours-Bourges, Grenoble-Sisteron... ;
- et des moyens de financement nouveaux basés sur les excédents dégagés par l'exploitation. En même temps, il est décidé d'affecter 1 % du montant des travaux à la valorisation du paysage.

L'année 1994 voit une nouvelle et importante réforme du secteur autoroutier, avec :

- un regroupement des sociétés autoroutières d'économie mixte autour de 3 pôles (la SANEF avec la SAPN pour filiale, la SAPRR avec AREA, et ASF avec ESCOTA), accompagné d'une augmentation significative de leur capital, maintenant détenu

- principalement par l'État et Autoroutes de France ;
- une modification des péages, qui ne seront plus autoritairement fixés chaque année par le ministère de l'Économie ;
 - la mise en place de contrats de plan, entre l'État et chaque société, fixant en même temps le montant des investissements et le cadre de la politique tarifaire.

En 2005, le réseau autoroutier compte près de 11 000 km de voies.

Les changements du milieu des années 2000.

En 2005-2006, le paysage évolue encore, sous l'influence de deux grandes réformes¹²² :

- le déclassement en routes départementales d'une nouvelle partie des routes nationales,
- la cession au secteur privé des participations de l'État dans les sociétés d'économie mixte d'autoroutes.

La *Loi relative aux libertés et responsabilités des collectivités locales* du 13 août 2004, article 18, suivie d'un *Décret* du 5 décembre 2005, a redéfini le réseau routier national, soit un peu plus de 20 000 km de voies :

- 8 240 km d'autoroutes à péage concédées,
- 2 600 km d'autoroutes gratuites,
- 3 600 km de routes nationales à 2x2 voies, en général au statut de route express, donc très proches physiquement des caractéristiques des autoroutes proprement dites,
- 5 600 km d'anciennes routes nationales à 2 voies.

L'ensemble du réseau national supporte environ 30 % du trafic interurbain.

L'ensemble des voies de type autoroutier, comprenant les autoroutes et voies express du réseau national, et les voies départementales ou communales de conformation analogue, représente près de 30 % du trafic total, urbain et interurbain.

Depuis 1999, 5 petites sociétés privées s'étaient vu concéder chacune une unique section d'autoroutes. Cette nouvelle formule résultait d'un avis du Conseil d'État du 16 septembre 1999, qui pointait l'atteinte à la concurrence que constituait la pratique « *d'adosser le financement* » des nouvelles sections à construire sur les autoroutes existantes, déjà amorties.

Le 18 juillet 2005, dans le cadre de sa politique économique et « *dans le but de renforcer les perspectives de développement des sociétés du secteur autoroutier français* », un processus d'appel d'offres en vue de la cession totale des participations directes et indirectes de l'État a été lancé. Les trois groupes ASF-ESCOTA, APRR-AREA, SANEF-SAPN, ont été respectivement privatisés par des *Décrets* du 2 et 16 février et du 8 mars 2006.

Il existe désormais, en mai 2007, 12 sociétés à capitaux privées, et 2 sociétés auxquelles l'État participe encore, celle exploitant le tunnel du Mont-Blanc et son accès A40, et celle du tunnel du Fréjus et de son accès A43.

La *direction des routes* est devenue une « *direction générale des routes* ».

¹²² Voir *La politique routière*, Direction générale des routes, mai 2006, 2 tomes : *Présentation générale et Dossier d'actualité*. Citation tome 1, page 110. Ce document très détaillé fournit de nombreuses données sur les trafics, les budgets, les autoroutes concédées, les missions et l'organigramme de la *direction générale des routes*...

Les services routiers territoriaux des Directions de l'Équipement ont été réorganisés par des transferts de moyens aux départements et la concentration des moyens propres aux routes nationales subsistantes en 11 « *directions interdépartementales des routes* » (DIR), chargées de l'entretien, de l'exploitation, de l'ingénierie et de la maîtrise d'œuvre des travaux, et 21 « *services de maîtrise d'ouvrage* » (SMO) dans les 21 Directions régionales de l'Équipement¹²³.

En juillet 2008, une nouvelle réorganisation ministérielle voit disparaître la « *direction générale des routes* », remplacée par une « *direction des infrastructures et des transports* », elle-même intégrée dans une « *direction générale des infrastructures, des transports et de la mer* » d'un ministère dont l'intitulé ne comprend plus le terme « *Équipement* »¹²⁴.

IV-5 LA CREATION DE LA DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES.

Nous verrons comment, en 1982, la *direction des routes et de la circulation routière* a été démembrée entre une *direction des routes* chargée des infrastructures et une « *direction de la sécurité et de la circulation routières* » (DSCR). Il arrivera même que ces deux directions fassent partie de deux ministères distincts...

Il serait inutile de présenter ici un résumé – forcément elliptique – des causes de cette décision complexe et de ses effets.

Le lecteur se reportera donc au *Chapitre 11, I-3* à propos de l'origine de cette décision et à la suite dudit *chapitre* pour ce qui est des développements ultérieurs de la nouvelle politique que la *direction de la sécurité et de la circulation routières* mit en œuvre.

¹²³ Parmi les divers textes pris à cette occasion, notons le *Décret en conseil des ministres* du 16 mars 2006 qui a créé les DIR, placées sous l'autorité de 11 « *préfets coordonnateurs des itinéraires routiers* ».

¹²⁴ Il est renommé – provisoirement, évidemment – *ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire*.

V L'exploitation des routes et de la voirie urbaine.

Nous ne nous sommes occupés que de la circulation proprement dite, et des embarras qui résultent de la circulation elle-même. Nous n'avions pas à étudier les transformations que l'on pourrait faire subir à nos rues, avenues et boulevards, en vue d'une circulation rationnelle, et à présenter un plan de travaux nouveaux.

Émile Massard, 1910 ¹²⁵

AVANT 1970.

La Belle Époque innova l'exploitation des voiries urbaines, et la théorisa même avec un Émile Massard ou un William Phelps Eno aux États-Unis¹²⁶.

Quelle meilleure définition de « *l'exploitation de la circulation* » urbaine ou routière que celle qu'en donnait Émile Massard dans son *Rapport* de 1910 ?

Rappelons que, parti d'une situation ponctuelle de « *congestion* » rue de la Paix, Massard avait étendu son étude à l'ensemble du réseau, à tous les types de circulation, aux transports en commun, aux piétons et à la sécurité. Cette « *approche globale* » doit être tenue pour une caractéristique fondamentale de l'exploitation.

Massard proposa aussi dans son « *Code de la rue* » de nouvelles règles pour la circulation urbaine, mais il le fit dans un *Rapport* séparé, ayant sans doute la prescience que les deux domaines étaient distincts, quoique intimement liés¹²⁷.

L'*exploitation*¹²⁸ consiste donc à tirer le maximum d'une infrastructure existante par des mesures ne transformant pas celle-ci en tant qu'infrastructure, sauf par des travaux ponctuels ou provisoires. En ceci, l'exploitation se différencie fondamentalement des réflexions urbanistiques, qu'elles aient été théoriques comme dans l'entre-deux-guerres, ou mises en application dans l'urbanisme de la période contemporaine.

Le second point est que tout besoin d'exploitation procède initialement d'une situation de congestion de la circulation, ce qui explique que le développement de l'exploitation de la circulation suivra celui de la congestion.

Le troisième point est qu'il convient de bien distinguer ce qui relève des règles – le *Code* – et ce qui relève de l'exploitation, bien que ces deux domaines contribuent parallèlement à faire évoluer « les usages de la route ».

Depuis, disons, 1970, l'exploitation de la voirie urbaine et des routes constitue en France

¹²⁵ Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale*, n° 17, 30 mai 1910, page 5. En fait, Massard proposera aussi de petits aménagements de voirie.

¹²⁶ Tous les éléments développés dans l'entre-deux-guerres sont déjà en germe, y compris les « signaux ».

¹²⁷ Émile Massard, *Rapport sur un projet de code de la circulation urbaine*, n° 41, 2 juillet 1910.

¹²⁸ Le terme a été emprunté au domaine du rail. Il est utilisé pour les ports depuis longtemps. Mais, il n'est attesté pour la route que dans les années 1960.

une activité spécifique qui a largement échappé au domaine des infrastructures.

Aujourd'hui, elle continue à évoluer avec une grande rapidité sous l'influence des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Il est exclu de développer ici cette histoire longue de près de 40 ans, qui se déroule sur quatre continents¹²⁹ et qui constituerait, à elle seule, un sujet de thèse où l'innovation technologique tiendrait la place centrale. On se contentera de fixer quelques repères.

Durant l'entre-deux-guerres, l'exploitation se développa, avec la multiplication des « *carrefours à giration* » et des sens uniques, la modernisation des systèmes de transport en commun (remplacement des tramways par des autobus), les dispositions en faveur des piétons, les interdictions de stationnement, la définition de la signalisation moderne.

L'aspect « *dynamique* » de l'exploitation est déjà bien présent avec la normalisation des premiers « *signaux lumineux* » et les premières coordinations de feux.

Bien entendu, les États-Unis eurent à faire face à l'apparition massive de situations de congestion bien avant la France, le Royaume-Uni ou les autres pays d'Europe. Les techniques d'exploitation s'y développèrent donc avec beaucoup d'avance. Mais, ils furent aussi les premiers à pratiquer un nouvel urbanisme automobile qui tranchait sur la relative immobilité des villes européennes.

Durant l'entre-deux-guerres, des villes européennes, à travers l'*Union Internationale des Villes*¹³⁰ (U. I. V.), tentèrent de se saisir collectivement du sujet de la circulation urbaine et de se faire reconnaître comme partenaires de la Société des Nations¹³¹. Elles vont échouer pour un certain nombre de raisons. L'une résulte des différences des régimes de domanialité de la route en Europe, qui fait que l'U. I. V. se mêlera de routes, comme il était légitime dans certains pays, mais non dans d'autres comme la France où le réseau relevait de l'État et d'autres niveaux de collectivités locales¹³². L'U. I. V. va ainsi entrer en compétition avec l'A. I. P. C. R. auprès de la Société des Nations. Une autre raison importante nous paraît être l'attrait exercé par les pratiques américaines sur des Européens qui n'avaient généralement pas – même dans les milieux techniciens concernés – une conscience exacte de l'ampleur du décalage entre les niveaux de développement de l'automobile dans les deux univers américain et européen¹³³.

Après la Seconde guerre mondiale, les pays européens vont suivre des voies différentes selon leur degré d'urbanisation et de développement des infrastructures, autoroutières notamment. Ce qui fait que les questions d'exploitation vont susciter peu d'échanges.

Ce n'est que vers 1970 que la motorisation des pays européens les plus avancés (France, Allemagne, Royaume-Uni, Suisse, Pays-Bas, Belgique) atteint celle des États-Unis en 1939.

¹²⁹ L'Amérique du Nord, le Japon, l'Australie et l'Europe.

¹³⁰ L'Union Internationale des Villes (U. I. V.) a été créée lors d'un premier Congrès à Gand en 1913. Elle va vite apparaître après la guerre comme le concurrent direct de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (si telle n'était pas l'intention initiale des fondateurs de l'U. I. V.).

¹³¹ Nous ne développerons pas cette vaste question ici.

Voir Stève Bernardin et Sébastien Gardon, *Genèse d'une cause transnationale. Les villes au défi de l'automobile (1908-1938)*, article remanié à partir d'une présentation *Conceiving a Transnational Cause: Cities as Actors of Urban Road Traffic Regulation* présentée lors de la Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Marne-la-Vallée, le 29 septembre 2006.

¹³² On voit ces différences à l'œuvre dans le cas de la signalisation quand l'U. I. V. et les villes suisses tentent de faire passer des propositions dans des réunions tenues au niveau des États comme la Convention de 1931.

¹³³ En 1939, il y a 4 fois plus de voitures par habitant aux États-Unis qu'en France ou au Royaume-Uni.

V-1 LE CONTROLE DU STATIONNEMENT (1960-1970).

Le parc automobile français d'avant 1939 est reconstitué vers 1954 avec 3,6 millions de véhicules. Il augmente extrêmement rapidement : 6,5 millions en 1960, 10 millions en 1965, 14 millions en 1970.

Les voiries urbaines, qui ont peu changé depuis la guerre, sont congestionnées. De gros efforts sont faits pour en créer de nouvelles ou mieux exploiter les voiries existantes¹³⁴.

Le stationnement posait un problème spécifique.

La croissance du nombre de véhicules allait de pair avec une concentration de la population – et de ses véhicules – dans les grandes villes. On va développer un « *urbanisme de banlieue* » qui finira par stabiliser puis faire diminuer la population des centres villes. Dans quelques zones de rénovation, on impose la création de parkings aux nouveaux immeubles, puis on légalise cette obligation pour toutes les constructions neuves. Mais, cela ne concerne pas les zones centrales qui bougent peu. En attendant, les municipalités s'efforcent de créer quelques « *parcs publics* », tandis que les vieux « *garages commerciaux* » disparaissent dans les centres villes, victimes de la rénovation urbaine¹³⁵.

À Paris, le premier « *parc public* » est ouvert place Saint-Honoré en 1960, à deux pas de la Rue de la Paix où le stationnement anarchique des voitures à chevaux avait suscité les premiers travaux de Massard en 1910.

En 1970, on n'avait construit que 25 000 places de parcs publics, alors qu'il en était déjà disparu beaucoup plus dans les « *garages commerciaux* ». Paris perdit environ 50 000 places de garages commerciaux entre 1970 et 1975, date à laquelle il n'en restait plus que 80 000.

Bien entendu, les parcs publics furent créés dans les zones « riches » où les habitants ne répugnaient pas trop à payer.

Le flot des voitures en stationnement continua à envahir peu à peu tous les espaces disponibles sur la voirie des centres villes.

La première riposte consista, dans les années 1950, à limiter le temps de stationnement dans les « *zones bleues* », au moyen de « *disques de stationnement* »¹³⁶. Ce qui ne pouvait satisfaire aux besoins des riverains dont la voiture stationnait 97 % du temps. Par un aveuglement systématique, les municipalités des villes centres ne voulaient voir parmi les véhicules y stationnant que ceux d'oisifs ou de migrants alternants venus de la périphérie ou de banlieue¹³⁷. Bien entendu, riverains et étrangers à la commune venaient « *changer le disque* » plusieurs fois par jour. La police tentait mollement de réprimer les infractions.

¹³⁴ Pour une description historique de ces problématiques de la congestion et de la maîtrise du stationnement à Paris, voir Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris (1910-1977). Formes urbaines, champ politique et représentations*, thèse d'histoire.

¹³⁵ À Paris, leur nombre tomba de 920 à 552 entre 1968 et 1975.

¹³⁶ Les *disques de stationnement* ne furent utilisés à Paris qu'en 1957, après de nombreuses autres villes.

Décret du 29 février 1960 et *Arrêtés* des 29 février 1960, 18 juin 1960, 1^{er} octobre 1962. Il s'agissait surtout d'homogénéiser les pratiques diverses des communes, adeptes comme toujours des « *petites différences* ».

¹³⁷ Mathieu Flonneau, *Thèse*, cite le conseiller de Paris Pierre Weil-Curiel, *BMO Déb.*, 20 juillet 1960, page 452 :

« *Il faut éviter que nos épouses, que les jeunes gens, qu'un certain nombre de demi-oisifs, que les industriels, commerçants et hommes d'affaires qui travaillent dans le centre de Paris s'y rendent avec leur voiture, car ils sont le facteur principal de l'obstruction de la circulation.* »

Le « *park-o-meter* » avait été inventé aux États-Unis dans les années 1930. Quelques municipalités installèrent donc des parcmètres dès la fin des années 1950. Comme la législation s’opposait à leur installation sur la voie publique, ils restèrent cantonnés dans des « *parcs aménagés* » sur des terrains municipaux au statut douteux. Les aéroports en installèrent eux aussi dans leurs immenses parkings.

Le lobby automobile, horrifié de cette résurgence des « *communes mendiantes* », mènera une guerre sans merci aux parcmètres durant toutes les années 1960.

On verra, en *Annexe B, Illustration 234*, la Prévention Routière prôner la « *zone bleue* » parisienne et légèrer ainsi la photographie d’un parcmètre en 1960¹³⁸ :

« *La “zone bleue”, instituée pour faciliter la circulation dans le centre de la capitale, sera vraisemblablement étendue à d’autres quartiers, au cours des prochaines années.*

Voici, par contre, un exemple à ne suivre sous aucun prétexte : pour amortir le coût d’entretien de ses parcs, l’aéroport de Paris a instauré au Bourget le “stationnement payant”. Tarif : un nouveau centime à la minute. »

L’État finira par légaliser le stationnement payant au terme d’une longue bataille juridique avec les associations automobilistes¹³⁹.

Paris résistera longtemps, de « *croisades* » en « *tolérances* » et en refus obstinés du Conseil de Paris d’instaurer le stationnement payant¹⁴⁰. Les contraventions parisiennes dressées contre les automobilistes étaient passées à 140 000 en 1938, à 2 millions en 1959, 2,5 millions en 1962, 4,3 millions en 1965, 5,2 millions en 1967¹⁴¹.

Le Conseil de Paris se rendra enfin lors de la séance du 1^{er} juillet 1971¹⁴².

Les 2 200 places installées en octobre 1971 seront 26 725 en 1976 date où l’on accorda des conditions préférentielles au « *stationnement résidentiel* »

Depuis, le stationnement payant est entré dans les mœurs et couvre en 2008 la quasi-totalité des voies parisiennes. Le « *péage* » de plus en plus lourd qu’il constitue pour celui qui ne possède pas de garage privé – malgré le tarif préférentiel du stationnement résidentiel – a fortement contribué à diminuer le taux de motorisation des habitants des centres villes, comme on l’a vu pour Paris *intra muros* devenu le département le moins motorisé de France

¹³⁸ Revue *La Prévention Routière*, n° 14, septembre-octobre 1960. C’est nous qui soulignons.

¹³⁹ 23 avril 1963. *Avis du Conseil d’État* aux termes duquel les communes peuvent instituer une « *redevance sur le stationnement des véhicules sur la voie publique* » en application de l’article 99 du Code de l’administration communale.

7 septembre 1965. Circulaire transmettant l’*Avis du Conseil d’État* du 23 avril 1963.

26 février 1969. *Arrêt contentieux du Conseil d’État* C. E. – Fédération Nationale des Automobile-Clubs.

9 mai 1969. *Circulaire relative à l’institution du stationnement payant*. Cette Circulaire fixe des « *modalités pratiques* » pour l’installation du stationnement payant par les communes. Comme on s’en doute, de nombreux procès avaient été engagés – et parfois gagnés – contre les communes sur tel ou tel point de détail.

¹⁴⁰ Sur la saga du contrôle du stationnement à Paris, voir Mathieu Flonneau, *Thèse, op. cit.*, pages 450 e. s.

¹⁴¹ Données reprises par Mathieu Flonneau, *thèse, op. cit.*, dans l’*Annuaire statistique de la Ville de Paris* et le mémoire communiqué par le préfet de Police au Conseil municipal « *sur les problèmes de la circulation et du stationnement à Paris* » en janvier 1963.

¹⁴² L’auteur, arrivé à la direction de la Voirie de la Ville de Paris en fin 1968, où il dirigeait la *Section de la recherche et des études générales*, participa à la lutte finale en rédigeant avec ses collaborateurs une bonne partie des dernières études sur le sujet.

V-2 L'EXPLOITATION PREND SON AUTONOMIE.

La réorganisation progressive de la *direction des routes et de la circulation routière*, dont nous avons défini les étapes ci-dessus, prend en compte officiellement les questions d'exploitation vers la fin des années 1960. Une « *sous-direction de l'exploitation et de la réglementation* » (REX) est créée en 1967 lors d'une réorganisation de la direction des routes. Elle comporte un « *bureau de l'exploitation et de la sécurité* » (REX/2)¹⁴³.

Une *Circulaire* du 30 septembre 1966 :

« *demandait aux chefs des services départementaux de faire, et d'obtenir du personnel à tous les échelons, un effort persistant pour que, de l'infrastructure existante, soit tiré le meilleur parti en vue d'assurer la commodité et la sécurité de la circulation [...] Pour atteindre en permanence cet objectif [...] cela impose] une organisation systématique de "l'exploitation du réseau routier", en commençant par les itinéraires principaux.*¹⁴⁴ »

En 1967, les bureaux régionaux du *Service des études et de la recherche sur la circulation routière* (SERC) sont intégrés au nouveau *Service d'études techniques des routes et autoroutes* (SETRA).

En 1968, une *circulaire relative à l'exploitation de la route*, du 11 juin « *a pour objet de préciser le rôle des services de l'équipement dans cette exploitation et de définir certaines règles d'action* ». Elle comporte une « *Définition de l'exploitation* », prescrit la création d'une « *Cellule d'exploitation routière* » (CDES) dans chaque *direction départementale de l'équipement*, en précise les « *tâches* », et en fixe même avec un grand détail les « *mesures d'exécution* ».

L'organisation de l'exploitation se poursuit avec la création, en 1973, de « *divisions de l'exploitation et de la sécurité routière* » dans les *Centres d'études techniques de l'Équipement* » (CETE). Puis, en 1978, on met en place une « *Inspection de sécurité préalable à la mise en service* » des voies nouvelles et une réorganisation de trois anciennes commissions pour former la « *commission permanente des équipements routiers et de la signalisation, de sécurité et d'exploitation* » (CPER)¹⁴⁵.

Signalons enfin le renouveau des aménagements destinés à favoriser l'usage des bicyclettes et des cyclomoteurs¹⁴⁶.

La direction des routes ne va pas se limiter à mettre en place les nouvelles techniques de l'exploitation sur les voies de rase campagne, mais elle va promouvoir l'exploitation de la voirie urbaine, comme on va le voir.

¹⁴³ La direction des routes et de la circulation routière comprend aussi une « *division des études et des programmes* » (REP) et une « *sous-direction des investissements* » (RIN). REX comprend trois autres bureaux, « *de l'entretien et de la gestion* » (REX/1), « *de la réglementation* » (REX/3) et « *du contentieux* » (REX/4).

¹⁴⁴ *Préambule de la circulaire* du 11 juin 1968.

¹⁴⁵ 22 février 1973. *Circulaire* du ministre de l'équipement au SETRA, aux CETE, etc. Création de la division de l'exploitation et de la sécurité routière au niveau des CETE.

8 mai 1978. *Circulaire* du ministre de l'équipement aux directeurs départementaux, directeurs régionaux, SETRA, CETE, CETU. Inspection de sécurité préalable à la mise en service.

31 mai 1978. *Arrêté* du ministre de l'équipement. *Création de la commission permanente des équipements routiers et de la signalisation, de sécurité et d'exploitation*. La CPER remplace trois anciennes commissions dont la commission permanente de la signalisation.

¹⁴⁶ 6 novembre 1974. *Circulaire* du ministre de l'équipement relative à la réhabilitation et à la promotion des aménagements destinés à favoriser les déplacements à bicyclette et à cyclomoteur.

L'EXPLOITATION EN VILLE.

La congestion urbaine ne commence à devenir globalement préoccupante dans les villes françaises que dans les années 1960, à leur début pour l'agglomération parisienne, à leur fin pour les villes moyennes.

Une *Circulaire aux préfets* du 16 avril 1971 va concrétiser l'autonomie de l'exploitation des voiries urbaines¹⁴⁷. Elle faisait suite à une recommandation de la Table Ronde sur la sécurité routière de 1970. Son préambule expose son objet ainsi :

« Les autorités municipales se trouvent quotidiennement confrontées à des problèmes de plus en plus inextricables de circulation et de stationnement. La cause en est essentiellement dans un accroissement du parc automobile et une expansion urbaine qui dépasse les prévisions les plus audacieuses.

Pendant longtemps, il fut admis qu'il suffirait, pour y faire face, de procéder à d'importants investissements d'infrastructure, quitte à les accompagner de quelques mesures réglementaires appropriées. Aujourd'hui, la question ne se pose plus en termes d'alternative : il faut à la fois accentuer l'effort d'équipement du réseau et définir une politique rationnelle d'exploitation de celui-ci.

Les municipalités n'ont certes pas attendu des directives ministérielles pour prendre les dispositions que leur paraissait requérir la situation. Mais le moment n'est plus, comme en témoigne leur expérience, où des actions isolées pouvaient être plus ou moins intuitivement dégagées sur le terrain au travers des réactions d'une population mal informée. La définition des sens uniques, l'implantation des feux de carrefour, le choix des cycles de fonctionnement et la coordination de la signalisation lumineuse, la localisation des aires de stationnement, la réglementation des diverses composantes du trafic ne s'improvisent plus au hasard des circonstances ; des actions de ce type sont généralement efficaces dans leur environnement le plus immédiat ; conçues sans plan d'ensemble elles risquent de perturber la circulation, voire de compromettre la sécurité des usagers [...]. Ainsi s'imposent des études scientifiques conduites par des ingénieurs qualifiés.

L'intervention du technicien n'est pas à ce niveau une insertion dans la gestion, mais une élémentaire procédure d'information assurant à l'autorité responsable la possibilité de prendre des décisions en pleine connaissance de leur réelle portée et de leurs conséquences. [...] C'est donc moins à convaincre [les municipalités] que tend notre propos qu'à les éclairer sur les méthodes et moyens propres à résoudre les problèmes qui se posent à elles. »

La *Circulaire* annonçait des modalités de financement par l'État sur la base de dossiers dont le cadre était défini. Elle définissait le cadre des « études globales » des plans de circulation qui regroupait les mises à sens unique, les gestions centralisées des feux de carrefours, la « protection des piétons », les « zones piétonnières », l'insertion des transports en commun, le stationnement, les signalisations de sécurité ou de direction, les aménagements de trottoir, etc. Voir l'Annexe B, *Illustrations 235 et 235 bis*.

Enfin, ce qui n'était pas expressément dit, les *plans de circulation* devaient se distinguer des « schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme » (S. D. A. U.) et des « études

¹⁴⁷ *Circulaire interministérielle (Intérieur, Équipement et logement) n° 71-230 concernant l'amélioration des conditions de la circulation urbaine. Plans de circulation. 16 avril 1971. C'est nous qui soulignons.*

préliminaires d'infrastructures de transport » (E. P. I. T.) prescrits vers la même époque¹⁴⁸.

L'enthousiasme des communes fut totalement inattendu pour les rédacteurs de la circulaire qui craignaient que les municipalités ne se sentent dépossédées¹⁴⁹. Fin 1971, 80 municipalités avaient déposé un dossier ; en fin 1973, elles étaient au nombre quasi extravagant de 185¹⁵⁰.

Un certain nombre de « *dossiers pilotes* » furent réalisés pour proposer de meilleures techniques d'étude de l'exploitation des voiries urbaines¹⁵¹.

L'Association pour le développement des techniques de transports, d'environnement et de circulation (ATEC), se crée en 1973 pour diffuser les techniques des plans de circulation urbains. Elle associe par tiers des membres des collectivités locales, des industriels du secteur et des techniciens de l'État¹⁵². L'ATEC prenait ainsi – en ce qui concernait l'exploitation des voiries – le relais de la principale association technique active dans les services techniques municipaux, l'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux (AGHTM)¹⁵³.

Les réalisations de plans de circulation vont se poursuivre et donner des résultats non seulement dans le domaine des flux de circulation, mais aussi dans celui de la sécurité.

Après 1983, le lancement des « *contrats OBJECTIF – 10 %* » visant à aider les municipalités à réduire le nombre d'accidents va prolonger ce type d'aides de l'État¹⁵⁴, dans un cadre certes différent, mais où les techniques des plans de circulation trouvent leur application.

Les premiers centres de coordination cherchant à faire une « *gestion dynamique* » d'un

¹⁴⁸ Sur la philosophie des plans de circulation, voir un article qui fait le point vers la fin 1973 : Claude Gressier, *Les plans de circulation, Problèmes administratifs et financiers*, in revue *TEC* n° 2, janvier/février 1974.

¹⁴⁹ En témoigne le lapsus manifeste contenu dans la phrase de la circulaire soulignée. Écrire « *l'intervention du technicien n'est pas une insertion dans la gestion* » n'avait évidemment aucun sens : il eût fallu écrire « *ingérence dans la gestion* », mais cela mettait trop l'accent sur les craintes que pouvaient ressentir les élus et qu'il s'agissait d'apaiser.

¹⁵⁰ Ces 185 villes représentaient la quasi-totalité des villes de plus de 30 000 habitants.

Voir la *Circulaire interministérielle du 16 mai 1972. Plans de circulation : Programme 1972*, et la *Circulaire interministérielle du 13 mars 1973. Plan de circulation : Programme 1973*.

¹⁵¹ Liste des dossiers pilotes existants ou en préparation dans la *Circulaire interministérielle du 13 mars 1973*.

¹⁵² L'ATEC, créée en 1973 sur le modèle de l'association anglaise *Transport, Environment, Circulation*, est dédiée à la promotion des techniques de gestion de la circulation et plus accessoirement au développement des transports en commun urbains. Indépendante financièrement à l'origine, elle est tombée entre 1990 et 1996 sous la coupe de la direction de la sécurité et de la circulation routières qui la finançait. Sa revue et les annales de ses congrès et séminaires sont une source irremplaçable pour l'histoire de l'exploitation des voiries en France.

Le principal initiateur de la création de l'ATEC fut Jean-Paul Le Cocq, ingénieur contractuel du SETRA, qu'il quitta bientôt pour mener une carrière d'ingénieur-conseil dans le domaine de la circulation.

L'ATEC fait une large place depuis la fin des années 1990 aux *Systemes intelligents de transports (ITS)*.

¹⁵³ Cette association a été fondée en 1905. Elle se nomme depuis 2003 l'*Association Scientifique et Technique pour l'Eau et l'Environnement (ASTEE)*. Ses adhérents sont essentiellement issus des services municipaux dont on a pu dire qu'elle constituait le « *lobby* » (voir Viviane Claude, *L'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux, école et/ou lobby, 1905-1930*, Paris, Ministère de l'Équipement, rapport Plan Urbain, 264 pages, 1987). Elle organise des colloques et séminaires pour ses membres et édite une revue depuis son origine : *La technique sanitaire et municipale (1905-1958)*, devenue *Techniques et sciences municipales (1959-1986)* et enfin *Techniques, sciences et méthodes* depuis 1986. Son activité en matière de voirie urbaine en fait donc une source importante pour les années les plus anciennes. Et son intérêt pour les questions d'exploitation des voiries était grand dans les années 1950, 1960 et 1970 (jusqu'à ce que l'ATEC la supplante).

¹⁵⁴ 20 avril 1983. *Circulaire du ministre des transports. Action des collectivités territoriales en matière de sécurité routière. Mesures d'incitation*. Elle définit les opérations « *REAGIR* » et « *OBJECTIF – 10 %* ». Les contrats sont ouverts aux départements et aux communes ou groupes de communes de plus de 50 000 habitants.

ensemble de feux – et non plus des « *ondes vertes* » seulement – sont apparus (en France) à Paris avec le *Poste Central Lutèce* et en province (Caen, Lille, Bordeaux) dans le courant des années 1970. Une vive compétition oppose les divers systèmes français – certaines municipalités espérant tirer des royalties de la commercialisation de leur système –, les administrations d'État ne peuvent (ou ne veulent) pas prendre parti, et le domaine se fige.

L'innovation viendra d'Australie avec le « *Sydney Coordinated Adaptive Traffic System* » (SCATS) qui utilise à plein les progrès des communications numériques. Il gère vers 1995 près de 2 500 carrefours (dont 200 dans la ville de Newcastle à 120 km de Sydney), alors que le système de Paris en gère moins de 500 et que sa banlieue compte une dizaine d'autres très petits PC distincts, et l'agglomération lilloise trois PC pour 530 carrefours seulement¹⁵⁵.

Les États-Unis ont développé l'exploitation des réseaux d'autoroutes urbaines dans les années 1980. Elle fait le plus large usage des « *contrôles d'accès* ». Ainsi, en 1986, 664 accès du réseau de Los Angeles sur 1 200 environ étaient déjà contrôlés. Cette technique, pourtant simple, éprouvée et rentable, ne réussira pas à percer dans le contexte français¹⁵⁶.

La mise au point des diodes électroluminescentes pour les « *panneaux à message variable* » (PMV) va permettre une nouvelle avancée technologique, dans laquelle la France sera, pour une fois, le pionnier. Vers 1990, la gestion du réseau de la région parisienne est recomposée en deux unités, le *Service de gestion du Boulevard Périphérique* à la direction de la Voirie de la Ville de Paris et le *Service Interdépartemental d'Exploitation Routière* (SIER) de la *Direction régionale de l'Équipement de la Région Île-de-France* (DREIF)¹⁵⁷ qui se substituait aux services *ad hoc* des 7 autres départements d'Île-de-France.

Le SIER lance en 1990 la réalisation du *Système d'Information pour un Réseau Intelligible aux Usagers* (SIRIUS)¹⁵⁸, basé sur un puissant recueil de données de trafic par « *capteurs à boucles* » reliés à un poste central par un réseau de fibres optiques. En retour, le poste central élabore des « *messages* » affichés sur les PMV.

Le SIER est aussi le premier à avoir mis en ligne sur Internet, en 1995, une « *carte en temps réel des encombrements* » sur le réseau de voies rapides (le système SYTADIN).

C'est sur le Boulevard périphérique de Paris que le premier affichage de « *temps de parcours* » sur des PMV est tenté « *à titre expérimental* » pour deux mois durant l'été 1994¹⁵⁹. Plébiscité par les usagers, le système ne sera pas démonté, sera complété sur le Boulevard

¹⁵⁵ SCATS résulte de recherches universitaires engagées vers 1980 et est mis en place à Sydney avant 1990. Il se répand dans le monde dans le courant des années 1990. Voir Jean Orselli, *SCATS, Sydney Coordinated Adaptive Traffic System*, TEC n° 132, 1995 et Jean Orselli, Alain Morcheoine, *Politique d'économie d'énergie et gestion des réseaux à feux*, TEC n° 137, juillet-août 1996.

¹⁵⁶ Jean Orselli, Michel Frybourg, *Les contrôles d'accès dans SIRIUS*, TEC n° 136, juillet-août 1996.

¹⁵⁷ La création du SIER s'étale sur la période 1985-1990. L'appel d'offres de la première tranche de SIRIUS date de 1990. Les maîtres d'œuvre les plus notables de SIRIUS ont été le directeur régional de l'Équipement Jacques Rousset et les ingénieurs des ponts et chaussées chefs du SIER (ou de sa préfiguration) Thierry Mallet et Yves Durand-Raucher (qui avait dirigé le *service d'exploitation de la Voirie* de Paris de sa création en 1974 à 1979).

¹⁵⁸ Sur l'histoire du SIER et de SIRIUS, voir Michel Frybourg, Jean Orselli, *Évaluation du système d'information de trafic SIRIUS EST*, Direction régionale de l'Équipement de la région Île-de-France, 168 pages, octobre 1996.

¹⁵⁹ Cette expérimentation fut étudiée en collaboration avec l'INRETS.

Le 1^{er} essai d'affichage de temps de parcours sur quelques PMV du Boulevard Périphérique date de 1992.

L'auteur avait proposé l'idée que les « *temps de parcours* » étaient « *la première attente des usagers* », in Jean Orselli, *La mesure des temps de parcours en temps réel*, TEC n° 98/99, 1990. À l'époque, on envisageait plutôt des informations sur la localisation et la longueur des bouchons et sur les incidents. Les responsables de SIRIUS ont tergiversé et ceux du service d'exploitation du Boulevard Périphérique furent les plus rapides.

Périphérique et étendu au réseau autoroutier d'Île-de-France, puis aux autres grandes villes française et, finalement, essaiera en Europe et aux États-Unis.

C'est du Japon que viendra une autre avancée, l'utilisation du « *Global Positioning System* » (GPS) pour « *localiser* » les véhicules automobiles. De nombreuses tentatives avaient été faites en Europe et au Japon dès la fin des années 1970 pour la « *localisation*¹⁶⁰ » et le « *guidage* » des véhicules. On envisageait aussi de déduire de leurs trajets des « *temps de parcours* » et de fournir cette information aux usagers. Jusqu'à 1990, les systèmes étudiés relevaient de technologies de « *balises interactives* » (échangeant des informations avec les véhicules) ou de triangulation au sol (ou par satellites) inadaptées ou trop coûteuses¹⁶¹.

Le *Global Positioning System* est un système de localisation par triangulation sur des satellites mis au point et implanté sur l'ensemble de la planète par les américains dans un but militaire. Il était néanmoins ouvert gratuitement aux utilisations civiles.

Les firmes électroniques japonaises se saisirent du GPS et développèrent, au début des années 1990, des systèmes de « *guidage* » reposant sur la localisation du véhicule et l'affichage sur un écran plat d'une « *carte* » recalculée à partir d'une « *base de données géographiques*¹⁶² » contenue dans un DVD (à l'origine il fallait 2 ou 3 CD-ROM pour l'ensemble du Japon).

Le pionnier de la réalisation des cartes pour l'ensemble du monde fut la firme américaine Navteq ; les industriels européens, désunis et concurrents, n'arrivèrent pas à maîtriser ce domaine¹⁶³. Les applications actuelles de la localisation par GPS dans le domaine des transports terrestres (de marchandises ou particulier), maritimes (plaisance ou autre) ou aériens – ou dans l'agriculture, la cartographie – sont innombrables.

ROUTES, AUTOROUTES ET RESEAUX RAPIDES URBAINS.

L'exploitation de la circulation sur les routes remonte au XIX^{ème} siècle, avec la définition

¹⁶⁰ Des systèmes très coûteux de localisation existaient depuis longtemps dans le domaine maritime, par triangulation au sol (LORAN C) ou sur des satellites (INMARSAT).

¹⁶¹ Citons les projets allemands de SIEMENS (ALISCOUT ou LISB) qui furent expérimentés à Berlin, et adaptés en France (ULISSE ou INFLUX) et en Angleterre (AUTOGUIDE), ou les projets CARMINAT de Renault ou LOCSTAR de Peugeot. Au Japon, le principal acteur fut Toyota, à côté des firmes d'électronique.

¹⁶² Elles ne comprennent pas que les données du « *tracé des routes* », mais aussi les « *attributs* » (signalisation d'interdictions, sens uniques, etc.), les adresses de tous les immeubles, des adresses de services (hôtels, restaurants, lieux de loisir et de tourisme), etc.

¹⁶³ Navteq est une *success story* qui mena ses actionnaires à vendre leur entreprise 8,1 milliards de dollars (5,7 milliards €) en fin 2007 au fabricant de téléphones mobiles Nokia. TeleAtlas, seule firme européenne de cartographie routière, liée à l'équipementier Bosch, n'est en fait que la société américaine ETAK rachetée au terme d'essais peu convaincants de développements européens ; elle est actuellement valorisée à 2,9 milliards €.

Les européens n'arrivèrent pas à s'entendre dans les cadres pourtant existants des programmes européens de recherche en coopération EUREKA ou PROMETHEUS. Notons aussi que les constructeurs automobiles français n'adoptèrent le GPS que tardivement.

Plusieurs instances du ministère de l'Équipement, Institut Géographique National (dirigé à l'époque par Jean Poulit) et la *direction de la sécurité et de la circulation routières* voulurent jouer un jeu français autonome qui se traduisit par un échec total et fut peut-être à l'origine de l'échec européen en général.

Le projet européen GALILEO, lancé vers 2000, vise à concurrencer le GPS américain – avec 20 ans de retard ! – dans les services routiers. Censé être largement financé par le secteur privé, il a fini par être totalement à la charge du budget public européen. Il est aussi un bon exemple des dissensions industrielles entre pays européens à l'œuvre dans ce domaine depuis les années 1980.

de procédures spécifiques en cas de travaux ou de barrière de dégel, et pour l'utilisation des ponts suspendus. La congestion est quasiment inconnue sauf encombrement fortuit des grandes routes dans des traversées de village lors de fêtes ou de marchés.

Jusqu'en 1939, les phénomènes de congestion vont rester très marginaux sur les routes.

En pratique, l'apparition de la congestion restait limitée aux périodes de week-end. Elle se produisait à la traversée de petites villes ou villages sur les grands itinéraires ou était due à l'insuffisance des capacités aux portes des très grandes villes. La politique suivie consistait à élargir les routes (aux sorties de Paris par exemple), à aménager les carrefours critiques, ou à éliminer les points singuliers par de courtes déviations, dans le cadre des programmes d'aménagement des grands itinéraires de 1934 et 1936. On a signalé ci-dessus les embouteillages dus à l'octroi aux portes des grandes villes qui entraînèrent la suppression de l'octroi sur l'essence dans ces villes, puis la disparition progressive de l'octroi en général.

Le trafic ne retrouve son niveau de 1939 que vers 1952. La congestion réapparaît dans les mêmes conditions qu'avant guerre lors des grands départs en week-end auxquels se sont maintenant ajoutés les grands départs en vacances. Pendant une décennie, on poursuivra les élargissements et déviations, en attendant que le réseau autoroutier se développe.

La traversée de Lyon, Vienne, Valence, Montélimar, Aix, par exemple, sur l'axe Paris-Nice, restait problématique. L'utilisateur devait prendre son mal en patience ou tenter de by-passer l'itinéraire principal à travers la ville quand il connaissait un itinéraire moins chargé. Des dispositifs policiers exceptionnels tentaient tant bien que mal de fluidifier la circulation. On mettait parfois en place des sens uniques provisoires durant ces grandes migrations¹⁶⁴. Toutes ces mesures restaient cependant proches des pratiques urbaines.

Ironiquement, c'est le développement des autoroutes qui va entraîner la recherche de solutions provisoires sur les tronçons manquants. On a signalé que la mise en service, en mars 1967, de l'autoroute Paris-Avallon, créa à sa sortie un embouteillage monstre, en prévision duquel on avait réalisé le premier « *toboggan* » provisoire¹⁶⁵. Des « *jalonnements spéciaux* » sont mis en place sur les divers itinéraires prolongeant les grands tronçons autoroutiers à leur extrémité provisoire. Des mesures de répartition du trafic furent l'occasion de voir apparaître les premiers panneaux à message variable.

Les connaissances en matière d'exploitation font l'objet d'une *circulaire* du ministre aux directeurs départementaux de l'équipement dès l'été 1968¹⁶⁶.

Le premier *toboggan* d'Avallon fut suivi d'un certain nombre d'autres en des points singuliers du réseau routier, comme celui de la sortie ouest de Pontchartrain (Yvelines) sur la nationale 12 en 1968¹⁶⁷, qui permettaient d'attendre une déviation ou la réalisation d'une autoroute devant décharger la route concernée. Mais, l'accélération de la réalisation des autoroutes en 1970 ne porta pas immédiatement ses fruits.

Les *jalonnements spéciaux* vont être développés sous la forme des « *itinéraires bis* »

¹⁶⁴ Un cas à Aix-en-Provence vers 1965.

¹⁶⁵ Les « *toboggans* » sont des ouvrages métalliques peu coûteux montés très rapidement pour supprimer des croisements à un point singulier. Ils sont le plus souvent réservés aux véhicules légers.

¹⁶⁶ 9 août 1968. *Circulaire du ministre de l'équipement aux directeurs départementaux. Capacité des itinéraires, prévisions des pointes de circulation, itinéraires de déviations et mesures d'exploitation.*

¹⁶⁷ Ou 1969 ? Nous citons le *toboggan* de Pontchartrain car la déviation de la RN 12, déjà à l'étude en 1968, fut l'objet d'un (socio) psychodrame local qui retardera sa réalisation jusqu'en 2001.

Il y en eut d'autres dont le provisoire dura une trentaine d'années comme celui de Choisy-le-Roi (en attendant A86) ou du carrefour de la Boule à Nanterre, etc.

parallèles aux grands nationales ou aux autoroutes le long de leurs tronçons les plus encombrés, et dont il existera environ 2 500 km en 1975.

1975 est l'année du record de mise en service d'autoroutes nouvelles, mais c'est aussi celle d'un autre record : lors du grand chassé-croisé de l'été, le samedi 2 août connaît des bouchons jamais vus, non seulement sur l'axe Paris-Méditerranée achevé ou presque, mais surtout sur l'axe Sud-ouest où la nationale 10 a fait l'objet d'aménagements minimaux en attendant la réalisation de l'autoroute A 10.

De fait, entre 1967, date du premier toboggan, et 1975, le parc de voitures particulières avait augmenté de plus de 50 %, la circulation en général de près de 60 % et celle lors des pointes de trafic lors des grands départs en vacances de plus de 60 %.

Le caractère « explosif » du phénomène était mal pris en compte. Le propre de la congestion est de comporter un effet de seuil. Très brièvement, quelques usagers en plus font que la capacité diminue, que le bouchon se crée et que les temps de parcours s'allongent. Une étude rétrospective montre que pour un trafic supplémentaire de 9 % entre les chassé-croisé juillet-août de 1974 et 1975, la longueur des bouchons avait doublé.

L'été 1976 voit alors la mise en place de « *Bison futé* » qui combine diverses mesures¹⁶⁸ :

- des informations aux usagers – données par la presse, la radio ou la télévision – afin qu'ils puissent mieux gérer leurs horaires de déplacement¹⁶⁹ ;
- les « *itinéraires bis* » sont augmentés de 1 000 km et promus par une phase de communication intense avec la diffusion de 600 000 cartes les indiquant ;
- l'aménagement de « *points d'accueil* » sur des aires de repos pour les automobilistes pris dans des bouchons depuis trop longtemps.

Bison futé se développe rapidement et devient vite une institution¹⁷⁰.

L'application aux autoroutes de rase-campagne des techniques développées pour les réseaux d'autoroutes urbaines en région parisienne vers 1990 va se faire rapidement. L'autoroute Estérel-Côte-d'Azur, à la limite entre l'autoroute de liaison et l'autoroute urbaine, de surcroît soumise à d'importantes variations saisonnières du trafic dues au tourisme, sera le premier exemple, suivie par les autoroutes alpines de l'AREA dans le cadre de la maîtrise des accès aux stations de sport d'hiver des Alpes du Nord.

L'automatisation des péages – développant le péage sans contact par des systèmes de plus en plus performants – se fera dans un premier temps sur l'autoroute Estérel-Côte-d'Azur dont le caractère semi-urbain rendait difficile l'extension des gares de péages situées dans des zones qui s'étaient densifiées tandis que le trafic croissait très rapidement.

V-3 LES SYSTEMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT.

Il resterait à explorer ici l'avènement récent des « *Systèmes Intelligents de Transport* ».

Le concept est américain¹⁷¹ : il regroupe l'application à « *l'exploitation des transports* » et à la « *fourniture de services aux usagers des mobiles* » d'un ensemble des techniques issues du

¹⁶⁸ Voir un article récent et synthétique : Jean Poulit, *Les trente ans de Bison futé*, revue PCM, n° 05-06, 2007.

¹⁶⁹ *Ibidem*. Le succès d'une enquête auprès des adhérents de la Prévention Routière (80 000 réponses) avait permis d'obtenir une connaissance nouvelle des pratiques de déplacement lors de la charnière juillet-août.

¹⁷⁰ En 1978, il y a déjà 10 000 km d'itinéraires bis (dont on imprime 3 500 000 cartes) et 55 points d'accueil.

¹⁷¹ Le terme français est une transposition (maladroite) du nom du programme fédéral américain de recherches « *Intelligent transportation systems* » qui avait remplacé, en 1994, le programme antérieur de 1990 « *Intelligent vehicle-highway systems* ». Ce changement de nom marquait (aussi) le fait qu'il concernait tous les mobiles.

développement continu des technologies de l'Information et de la Communication.

Nous reproduirons ici la définition que nous tentions d'en donner en 2001 avec Jean-Jacques Chanaron¹⁷² :

« Les ITS sont toutes les applications technologiques et organisationnelles fournissant des produits et services aux mobiles, basées sur les innovations dans les quatre domaines suivants :

- le positionnement des mobiles,
 - o il est obtenu actuellement par les techniques spatiales, du “global positioning system” (GPS) ;
 - o mais il est possible, sinon probable, que le GPS soit remplacé à court terme par le positionnement par le téléphone mobile (pour la quasi totalité de ses applications routières) ;
- l'informatique, succédant à l'électronique, avec ses dérivés (imagerie, etc.),
- les télécommunications mobiles numériques,
- les automatismes appliqués à la gestion des mobiles (moteurs, position, conduite).

Ces domaines technologiques ne sont pas “dédiés” aux ITS, mais font simplement partie des grands secteurs de révolution technologique de la fin du XX^{ème} siècle, comme l'énergie nucléaire civile, les biotechnologies, les révolutions dans la mesure (lasers, nanomètres, topographie), Internet, etc. »

Les produits et services des *Systèmes Intelligents de Transport* sont destinés à tous les « mobiles », aux civils comme aux militaires, aux simples randonneur pédestres comme aux conducteurs de véhicules, aux usagers particuliers de la route comme aux transporteurs¹⁷³, aux véhicules routiers comme aux trains, aux bateaux ou aux avions.

À côté des produits déjà largement commercialisés comme le guidage, la gestion des flottes, les services par téléphone mobile, etc., des projets futuristes comme les « *Automated highway system* » ou « *autoroutes automatisées* » ont fait l'objet de recherches et de développements très avancés. Très brièvement, il s'agit de faire rouler les véhicules à quelques mètres l'un de l'autre en des « convois » liés par des liens immatériels, ce qui pourrait permettre de multiplier par des facteurs 2 à 10 les capacités des autoroutes urbaines¹⁷⁴.

Nous ne pouvons que renvoyer à notre ouvrage de 2001, malgré les défauts dus à son ancienneté dans un domaine qui évolue toujours rapidement.

Si l'auteur peut ajouter quelque chose – et il pense que Jean-Jacques Chanaron ne le démentirait pas –, c'est que les industries et les administrations européennes (tant celles de la Communauté que celles des grands pays automobiles) ne semblent pas avoir été des plus performantes jusqu'ici dans le domaine des *Systèmes Intelligents de Transport*.

¹⁷² Jean-Jacques Chanaron, Jean Orselli, *Les systèmes intelligents de transports et l'automatisation de la conduite automobile*, collection *Transports et Communications*, Editions Paradigme, 480 pages, 2001.

¹⁷³ Les ITS ont d'ores et déjà révolutionné la logistique en permettant à l'entreprise de savoir où sont ses « véhicules » (camions, bateaux), de communiquer avec eux, de connaître la position du moindre colis, de pouvoir l'indiquer à ses clients, etc. Il en va de même pour la gestion des flottes de service, de taxis, de livraisons, etc.

¹⁷⁴ Ces recherches et développements, menées depuis la fin des années 1980 ont abouti en 1997 à une « démonstration » en vraie grandeur à San Diego (Californie) qui, pour diverses raisons, a marqué la fin de cette première période (voir Chanaron, Orselli, *op. cit.*). Depuis peu, les recherches ont repris et on peut penser qu'on verra fonctionner des « *autoroutes automatisées* » dans la prochaine décennie.

VI L'industrie automobile et les véhicules.

En 1969, Renault fabrique un million de véhicules, c'est à dire, en une année, plus que ce que Louis Renault n'en a construit pendant toute sa vie.

Jean-Louis Loubet ¹⁷⁵

Nous nous contenterons ici de survoler l'histoire de l'industrie automobile ; le lecteur peut se reporter à la synthèse détaillée de Jean-Louis Loubet.

On tâchera de préciser les éléments spécifiques, parfois peu mis en valeur, qui ont pu influencer les usages de la route en France, notamment les vicissitudes des organisations syndicales représentant les constructeurs, et l'histoire de la fiscalité automobile qui va influencer l'image des actions de l'État vues par les automobilistes.

On trouvera des indications sur les profondes transformations des deux-roues motorisés au *Chapitre 10 II-7 : Les deux-roues motorisés – le cas des cyclomoteurs.*

VI-1 CONSTRUCTEURS ET VEHICULES.

L'IMMEDIAT APRES-GUERRE.

Le parc automobile, très affecté par la guerre – il est tombé de 2 400 000 en 1939 à moins de 1 575 000 en fin 1945¹⁷⁶ –, va se reconstituer lentement et ne retrouvera son niveau de 1939 qu'en 1952.

La remise en route immédiate des entreprises de construction automobile paraît difficile du fait des destructions, des projets de nationalisation (en fait seul Renault sera nationalisé¹⁷⁷), de la mise en place d'une « *planification* » contestée, de grèves très dures (de 1947 à 1950) et d'une politique d'exportation forcée (forcenée ?) jusqu'en 1949.

L'industrie automobile avait subi d'énormes dégâts : stocks et machines pillés par les Allemands, destruction des usines et des installations énergétiques (c'étaient des objectifs militaires pour les bombardiers alliés). Elle va pourtant se remettre à fonctionner rapidement.

Le baron Petiet, président du Salon de l'automobile, réussit un tour de force : organiser le

¹⁷⁵ Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, 569 pages, 2001. Les pages 197-500 concernent la période moderne. L'épigraphe est page 277. Ses articles et monographies de constructeurs constituent une source encore plus détaillée.

¹⁷⁶ L'INSEE, *Annuaire statistique 1961. Résumé rétrospectif*, 66^{ème} vol. nouvelle série n°8, indique 910 000 véhicules en fin d'année 1944 et 1 575 000 en 1945. Cette différence de plus de 600 000 véhicules en un an est très suspecte, même si l'on tient compte des véhicules militaires vendus. Il est probable que la statistique de 1944 ne décompte pas les véhicules mis en sommeil durant la guerre. Nous n'avons pas cherché d'autres données.

¹⁷⁷ Berliet et Simca ont notamment fait l'objet de projets de nationalisation.

premier Salon de l'automobile d'après-guerre en octobre 1946, avec 661 exposants contre 526 en 1938 et 809 000 visiteurs contre 440 000¹⁷⁸. Cet enthousiasme du public est la preuve que « *il n'est plus possible de parler d'une industrie exsangue.*¹⁷⁹ »

La reprise des examens pour le permis de conduire est tout aussi enthousiaste : 500 000 candidats en 1945 et près de 600 000 en 1946.

La nationalisation de Renault crée une particularité française qui va durer 50 ans : la dualité d'un secteur de production public et d'un secteur privé. Aucun auteur ne semble s'être risqué jusqu'ici à examiner la périlleuse question de l'ensemble des conséquences de cette situation¹⁸⁰.

L'exportation forcée des véhicules – plus de 61 % de la production des 4 grands constructeurs en 1947 – crée évidemment la pénurie en France.

En 1945, un plan quinquennal, le « *Plan Pons*¹⁸¹ » prétend « *rationaliser* » l'industrie automobile et distribuer les types de véhicules entre les 22 constructeurs de voitures particulières et les 28 fabricants de camions d'avant guerre.

En fait, la production « *en série* » datait d'avant-guerre, puisque Citroën, Peugeot, Renault et Simca assuraient déjà 85 % de la production de voitures particulières en 1939. L'argument de la rationalisation des productions est contesté par les constructeurs de camions, mais aussi par les grands constructeurs de voitures particulières comme Citroën dont le patron, Pierre Boulanger, démissionne de la Chambre syndicale en janvier 1945.

Le Plan limite aussi les fournitures à l'industrie automobile au profit d'autres secteurs, notamment celles de l'acier, ce dont les constructeurs se plaignent amèrement¹⁸².

Les camions sont favorisés par le Plan qui prévoit qu'ils doivent représenter 40 % de la production de 1946 à 1950¹⁸³. Les « *très petits utilitaires* » (proches de nos « *breaks* » actuels) sont eux-aussi favorisés et les cadres des petites sociétés trouvent le moyen d'acquérir au titre de cet usages supposé (ou en partie réel) un véhicule qui sert aussi – ou surtout – de voiture particulière. Un exemple en est la Juvaquatre¹⁸⁴ Renault dont les versions utilitaires connaissent un grand succès, et plus tard la 2 CV Citroën (1949) qui ne commence vraiment à être produite en masse qu'à partir de 1951. Voir la Juvaquatre en *Annexe B, Illustration 215*.

Le moteur Diesel se développe très vite dans le secteur des gros poids lourds. À tel point que, en 1950, ceux-ci consomment 600 millions de litres de gazole contre 3 175 millions de litres d'essence pour l'ensemble des véhicules particuliers et utilitaires à moteur à essence.

¹⁷⁸ Sur le Salon de 1946, voir Mathieu Flonneau, *Thèse, op. cit.*, chapitre 4-I.

¹⁷⁹ Loubet, *op. cit.*, page 246.

¹⁸⁰ Les dimensions de cette question sont multiples. Il n'en reste pas moins qu'au 21^{ème} siècle, la France reste un des trois leaders de l'industrie automobile européenne avec l'Italie et l'Allemagne. Un parallèle avec le Royaume-Uni qui a perdu son industrie automobile nationale – alors qu'il sortit de la guerre au premier rang des pays européens producteurs – serait sans doute un des points d'attaque d'une telle étude.

Notons que l'Allemagne pratiqua aussi des formes de contrôle étatique, mais plus souples.

¹⁸¹ Loubet, *op. cit.*, pages 213-223. Pons, ingénieur du génie maritime, est alors directeur adjoint de la direction des industries mécaniques et électriques.

¹⁸² *Ibidem*, page 221.

¹⁸³ *Ibidem*, page 215. Le plan Pons prévoit 36,4 % de camions et 3 % de véhicules spéciaux.

¹⁸⁴ La Juvaquatre est fabriquée de 1937 à 1960. Les versions utilitaires ont représenté la majorité des Juvaquatre produites après guerre. Elles ont été produites en deux types dits *break* (4 sièges) ou *fourgonnette* (2 sièges ; nommées *camionnette* avant guerre), chacun décliné en plusieurs modèles.

L'exportation forcée de véhicules et les limitations imposées par le Plan aboutirent à la situation ubuesque d'un « *trafic de voitures neuves* » : un véhicule récent se revendait jusqu'à 50 % plus cher que le prix d'achat du véhicule neuf. Le législateur dut « *interdire la revente des voitures de moins d'un an, limiter les prix des voitures d'occasion et interdire le trafic des bons de commande* »¹⁸⁵.

L'engouement pour les Salons, le nombre de candidats au permis, le succès des petits utilitaires, le « *trafic de voitures neuves* », tous ces signes montrent que la demande n'avait rien d'artificiel. Il faut suivre sur ce point Jean-Louis Loubet qui écrit¹⁸⁶, à propos du Salon de 1946 : « *les véhicules [... y] font tous l'objet d'un immense enthousiasme, preuve que les français rêvent d'automobile !* ».

Devant un tel ensemble de faits précoces, on ne peut pas partager les affirmations contraires – chez les contestataires modernes du « *tout automobile* » comme Alfred Sauvy et ses suiveurs – qui veulent que ce soient les patrons de l'industrie automobile qui aient suscité eux-mêmes la demande à cette époque et engagé la France dans la course à la production¹⁸⁷.

Bien que très atteinte par la guerre, l'industrie automobile française avait gardé de nombreux atouts. Le premier est une inventivité qui ne se démentira pas.

Le plus important est peut-être justement les destructions de la guerre qui permettent le renouvellement des processus de fabrication en empruntant aux techniques et outillages américains et en utilisant massivement les « *machines-transferts* » qui ont été développées pendant la guerre chez Renault sous la direction de l'ingénieur Pierre Bézier¹⁸⁸.

La rationalisation des implantations d'usines et de la disposition des locaux progresse aussi, même si elle se heurte à des contraintes diverses.

À partir de 1960, l'industrie automobile souscrit à une politique de décentralisation industrielle – voulue par les pouvoirs publics – qui va encore améliorer sa productivité par la création d'usines totalement neuves en province¹⁸⁹.

Le marché des voitures particulières, corseté par la planification initiale en faveur des utilitaires, reprend en 1949 la majorité du nombre de véhicules produits et, en 1957, il en

¹⁸⁵ Loubet, *op. cit.*, pages 257-258.

¹⁸⁶ *Ibidem*, page 246.

¹⁸⁷ Voir les contorsions de l'impénitent dirigiste que fut Sauvy sur le sujet, in *Les 4 roues de la fortune, op. cit.*, pages 34-39. « *Il faut produire des tracteurs et exporter des voitures. Malheureusement, les maîtres de l'industrie automobile en jugèrent autrement.* » Évidemment, Sauvy ne dit mot du « *trafic de voitures neuves* », comme si la demande exaspérée des français n'était que le reflet de la volonté des maîtres de forge.

¹⁸⁸ Loubet, *op. cit.*, pages 233-236. On remplace les commandes hydropneumatiques par des commandes électromécaniques. Une seule machine-transfert pratique tous les usinages, perçages, taraudages, etc., d'un bloc moteur ou d'un carter, mettant en œuvre jusqu'à 147 outils, alors qu'une telle pièce passait sur plusieurs machines spécialisées auparavant. D'où un gain considérable de main d'œuvre, un homme alimentant la machine, l'autre la déchargeant.

Pierre Bézier (1910-1999), ingénieur des Arts et métiers et de l'École nationale supérieure d'électricité, docteur en mathématiques, fait toute sa carrière chez Renault. Il est le père des machines-transferts et de la « *conception assistée sur ordinateur* » (CAO) dans l'automobile.

¹⁸⁹ *Ibidem*, pages 358-363. La première usine importante de ce type est celle de Renault à Cléon en 1958. Il s'agit d'industrialiser (ou réindustrialiser) des zones frappées par l'exode rural et/ou le déclin d'industries traditionnelles. Dans le détail, cette politique de décentralisation a été compliquée : main-d'œuvre récalcitrante face à la reconversion comme les mineurs (une usine Citroën installée à Metz ne put recruter que 50 mineurs sur 1 200 emplois), différences de salaires, considérations politiques (persistance du site de Renault à Billancourt).

Loubet estime que le bilan de la décentralisation fut positif, malgré les contraintes qu'elle entraîna, comparée aux contre-exemples de Fiat ou de Volkswagen qui restèrent sur leurs sites traditionnels.

représentera les quatre cinquièmes. Le parc a retrouvé en 1952 son niveau de 1939.

En 1950, la France redevient le deuxième constructeur européen derrière le Royaume-Uni.

La production reste très insuffisante et les délais atteignent 6 à 12 mois ou même 3 ans pour une 2 CV. Les constructeurs doivent établir des registres d'attente, des « *quotas par professions* » avec des « *dossiers de candidature* » et, pour finir, « *tirer au sort* » entre les dits dossiers, comme Citroën au début des années 1950¹⁹⁰. Ils perçoivent aussi des « *arrhes* » qui leur procurent de fructueux intérêts mais sont fort critiquées par la nouvelle presse automobile.

La production de masse, déjà amorcée avant la guerre, se met définitivement en place vers 1950, avec des voitures populaires comme la 4 CV Renault (1946) et la Dyna Panhard (1946) puis la 2 CV Citroën (1949) avec respectivement 97 313, 14 219 et 14 592 exemplaires produits en 1951¹⁹¹. Ces modèles seront suivies par la Dauphine (1955), la Renault R 4¹⁹² (1961), la Simca 1000 (1961), la R 8 (1962).

Les grands constructeurs ont abordé le marché de masse avec des différences sensibles, Renault et Simca-Ford étant en pointe dans ce domaine. Citroën ne produisait que deux types extrêmes de véhicules, la 2 CV et la DS (plus des utilitaires). Simca, dont la renaissance est plus tardive, lance l'Aronde en 1951 et entre dans la production de masse avec la reprise de Ford-SAF en 1954 et la construction de l'usine de Poissy en 1957. Peugeot reste à l'écart de la production de voitures économiques, n'atteignant que par hasard la grande production avec la 204 (1965), une voiture moyenne qui sera la plus vendue de l'année en 1969.

LA CONCENTRATION INDUSTRIELLE.

La concentration est un phénomène commun à toutes les industries modernes, mais elle eut des conséquences très particulières pour l'automobile, comme nous le verrons ci-dessous. Il nous faut donc esquisser ses grandes étapes. Voir *Annexe B, Illustration 216*.

Des 33 noms ayant survécu à la guerre, on est tombé en 1951 à 24 marques, réduites à 16 en 1956, dont 5 fabriquent moins de 500 véhicules par an.

La concentration des principales marques va se poursuivre¹⁹³, avec la fusion de Ford-SAF et Simca en 1954, le rapprochement de Panhard avec Citroën (dont il devient le sous-traitant pour la 2 CV) en 1955 (avant d'être absorbé en 1967) et le rachat de Simca par Chrysler en 1958 (l'ensemble prenant le nom de Talbot).

Panhard, le pionnier de l'automobile, disparaît en 1967¹⁹⁴. Une page est tournée...

Le groupe PSA Peugeot Citroën naît en 1976 et rachète Simca-Chrysler-Talbot en 1978 (la marque Talbot disparaissant en 1980).

Les groupes se rapprochent pour partager un certain nombre de composants, comme dans l'*Association Peugeot-Renault* dès 1966. L'Association mènera même un projet de véhicule commun qui débouchera sur la 104 Peugeot (1972) et la R 14 (1976)¹⁹⁵.

¹⁹⁰ *Ibidem*, page 279. Le « *dossier de candidature* » pour la 2 CV est mis en place en 1949.

¹⁹¹ *Ibidem*, page 241.

¹⁹² Elle reste en 2007 la voiture française la plus vendue avec 8 millions d'exemplaires entre 1961 et 1994.

¹⁹³ En 1950-1955 Citroën achète Laffly, Clément-Bayard, Mathis, Delaunay-Belleville, et Renault achète Salmson.

¹⁹⁴ Sauf pour ses activités dans le domaine militaire.

¹⁹⁵ Loubet, *op. cit.*, pages 325-329. 104 et R 14 partagent les moteurs, boîtes de vitesse, trains roulant, directions

Ce type de coopération va se développer malgré quelques vicissitudes, et débouchera sur la création de grands équipementiers communs comme ECIA en 1987.

Enfin, après des aventures épuisantes pour pénétrer les marchés étrangers, directement ou par le rachat de petits constructeurs, les groupes français PSA et Renault (privatisé en 1994) se lancent dans des unions internationales avec Volvo-Renault (1991, avortée en 1993) ou Renault-Nissan ou encore les accords Fiat-Peugeot. Un peu plus tard, ils achètent aussi des firmes locales comme Dacia en Roumanie acquise par Renault en 1999 (voir ci-dessous).

Le destin des constructeurs de poids lourds suit un processus de concentration analogue avec, dans un premier temps, la réduction aux trois pôles Berliet, Saviem et Unic¹⁹⁶. Unic est acheté par Fiat en 1966 et intégré à sa filiale de poids lourds Iveco (Industrial vehicles corporation) créée en 1975.

Le regroupement des marques Berliet (racheté par Citroën après des accords en 1967) et Saviem aboutit en 1977 à Renault Véhicules Industriels (RVI)¹⁹⁷. RVI achète la firme américaine Mack Trucks en 1990¹⁹⁸.

En 2001, RVI donne naissance aux deux sociétés actuelles qui sont sous contrôle étranger avec les ensembles Volvo-Renault-Véhicules-Industriels¹⁹⁹ pour les camions et Fiat-Iveco-Irisbus pour les autobus et autocars.

LE TEMPS DES « VINGT GLORIEUSES ».

Les années 1953-1973 vont être particulièrement fastes²⁰⁰. La production totale atteint un million de véhicules en 1958, deux millions en 1966 et trois en 1971. En 1969, Renault dépasse le million de véhicules.

Au début, la concurrence est relativement douce, pour de multiples raisons : les constructeurs se concentrent sur un nombre réduit de modèles, issus de la planification d'après guerre, leur clientèle est fidèle et les ventes ont lieu toute l'année du fait de la pénurie.

À la fin des années 1950, on voit se développer, à côté de l'équipement, un « *marché de renouvellement* » que les constructeurs s'efforcent tous de maîtriser en organisant la rachat et la revente de l'ancien véhicule. Le marché redevient donc saisonnier comme avant guerre, nombre d'acheteurs se décidant pour le départ en vacances. Une initiative de Simca qui offre un « *tarif d'hiver* » relance la concurrence. Plus généralement, le marché devient « *cyclique* », sensible à la conjoncture, aux aléas de la politique publique du crédit, etc.

Un autre changement d'envergure est le début de la « *politique de gamme* » dans l'automobile française.

et systèmes de freinage. Le montage est confié à deux carrossiers, Brissonneau & Lotz et Chausson.

¹⁹⁶ Berliet absorbe Rochet-Schneider en 1951, Hotchkiss reprend Delahaye en 1954. Renault crée Saviem avec Latil et Somua en 1955. Simca a acheté Unic en 1951, puis Saurer en 1956 et s'est lié avec Willème en 1958.

¹⁹⁷ Renault achète Berliet à Michelin puis fusionne Berliet et Saviem en 1977 dans Renault Véhicules Industriels. Les pouvoirs publics ont fortement incité à cette opération dans le cadre de la création du groupe Peugeot Citroën.

¹⁹⁸ Renault, entré au capital de Mack dès 1979, avait augmenté graduellement sa participation.

¹⁹⁹ La production de véhicules particuliers de Volvo appartient au groupe Ford depuis 1999. Les véhicules industriels Volvo ont pris en 2002 les noms de Volvo Trucks, Renault Trucks et Mack Trucks.

²⁰⁰ Loubet, *op. cit.*, chapitre 5, pages 277-371. Nous empruntons ici à Loubet le titre de ce développement : *Le temps des vingt glorieuses*. Citation page 277.

Dans la ligne du « *sloanisme* » américain²⁰¹ qui tranchait avec le modèle unique de Ford, les constructeurs français diversifient leurs modèles à partir de 1960²⁰². Leurs services des études gonflent leurs effectifs et leurs budgets, et leurs chefs acquièrent une plus grande importance dans la direction des entreprises.

Par contre, ils n'adopteront jamais vraiment la politique du « *annual model change* » qui constituait un deuxième pilier du « *sloanisme* »²⁰³.

Renault développe une architecture de véhicule polyvalente, à traction avant, avec une cinquième porte à l'arrière et une modularité qui prendra la nom de « *conception bicorps*²⁰⁴ ». Ce seront la R 4 (1961), la R 16 (1965), la R 6 (1968) et la R 5 (1972).

Il faut noter que la Régie Renault essaya avec une certaine constance de développer en France la boîte automatique – qu'elle vendait aux États-Unis – dont elle dota en option certains des modèles ci-dessus ainsi que la R 8 (1962). Simca-Ford la suivit dans cette voie.

Les autres constructeurs suivent. Peugeot abandonne sa position mono ou bi-modéliste et invente en 1964 avec la 204 le « *modèle moyen inférieur* » qui va être un succès inattendu, nouvelle preuve de la pertinence de la déclinaison en gamme.

La distribution par des réseaux de concessionnaires exclusifs, née dans les années 1920, prend le dessus à la faveur de la position de force de l'offreur et de la nécessité d'organiser le marché de l'occasion à partir de 1957²⁰⁵. Ce système va sécuriser les marchés des quatre grands constructeurs pour longtemps. Il se délitera lentement : les concessionnaires du réseau de Simca sont attirés par Fiat ; la reconversion du réseau Simca-Talbot après la disparition de la marque en 1980 le met au service de constructeurs étrangers ; puis l'intégration européenne ouvrira de plus en plus le marché français. Ce système est attaqué par les instances européennes dès le début des années 1960, mais les constructeurs français réussiront à le faire durer à coup de dérogations jusqu'en 2002.

LE TOURNANT DE LA CRISE DE L'ENERGIE.

Le premier choc pétrolier du 16 octobre 1973 voit la fin de la période faste des « *vingt glorieuses de l'automobile* ». Le prix du pétrole fait plus que tripler en quelques mois.

En fait, il va apparaître que l'on est entré dans une crise économique généralisée, le nombre de chômeurs doublant entre le début 1974 et août 1975 (430 000 contre 885 000). L'inflation, repartie un peu auparavant, se met à galoper.

²⁰¹ Les constructeurs français avaient acquis une bonne connaissance du marché américain dès la fin des années 1950 pour y avoir mené une politique agressive d'exportation (voir ci-après).

²⁰² Loubet, *op. cit.*, pages 335-339. Alfred P. Sloan junior (1875-1966) devient président de la General Motors en 1923, l'année même où la Ford T atteint son pic de production avec 1 817 891 unités.

Voir ses mémoires, *Mes années à la General Motors*, Éditions Hommes et techniques, 382 pages, 1967.

Le « *sloanisme* » ne se réduit pas à la *gamme* ou au *modèle annuel*. Il comportait aussi une révolution dans le management et l'organisation des firmes, avec notamment la création de « *divisions autonomes* ».

²⁰³ Sur les conséquences néfastes en matière de sécurité du *annual model change*, voir Joel Eastman, *op. cit.*, chapitres 2 et 3, pages 22-82.

²⁰⁴ Composition en deux éléments : un compartiment moteur et un ensemble habitacle-coffre à bagages. L'aboutissement ultime sera le « *monocorps* » inauguré par l'Espace Matra-Renault lancée en 1984.

²⁰⁵ *Ibidem*, pages 285 et 339-343. Après les fusions, les groupes auront le plus grand mal à fusionner les réseaux, qui resteront attachés à leur marque d'origine.

Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, les automobilistes se comportent en « *captifs* » et ne diminuent presque pas leur kilométrage annuel à court terme. Mais, la croissance du trafic qui était auparavant de 13,6 milliards véhicule.km/an chaque année²⁰⁶ diminue à 9,4 milliards véhicule.km/an/an sur la période 1974-1985.

Les acheteurs sont moins nombreux et choisissent des véhicules plus économes et donc moins chers²⁰⁷, comme le montre le tableau ci-dessous pour la France, ce qui diminue d'autant le chiffre d'affaire des ventes. Les marges diminuent car les véhicules les plus gros (ou les plus motorisés) sont ceux sur lesquels la marge est la plus forte. Enfin, les constructeurs qui étudient depuis des années des modèles plus luxueux sont pris à contre-pied²⁰⁸.

Tableau 6. Évolution des puissances fiscales des véhicules neufs en 1973-1974.

Puissance fiscale	2 à 5 CV	6 à 10 CV	Plus de 10 CV	Total
1973	487 720	1 082 770	175 310	1 745 800
1974	579 780	842 610	102 310	1 524 700
Variations en %	+ 18,9 %	- 22,2 %	- 41,5 %	- 12,7 %

Cependant le marché reprend un peu en 1975 et les constructeurs français et européens se lancent dans l'exportation aux États-Unis, demandeurs des petites voitures qu'ils ne fabriquent pas (voir ci-dessous). Peugeot connaît des succès dans les pays pétroliers.

Passons ici sur l'épisode peu glorieux de la « diversification » de Renault qui va jusqu'à construire des usines à lyophiliser le café obtenu sous forme de troc²⁰⁹.

Les mesures gouvernementales en faveur de l'automobile sont très modestes et erratiques. On assouplit les conditions du crédit. Mais la baisse de la TVA de 33,3 % demandée par les constructeurs ne débutera qu'en 1987, alors que la crise pétrolière a pris fin.

On augmente le différentiel de taxes en faveur du gazole pour avantager les camions. Cela permet à Peugeot qui a déjà une petite spécialité de voitures particulières à moteur Diesel (on en avait vendu en 1973 environ 35 000 en France sur un total de 1 750 000 voitures) de se lancer dans cette direction.

Les deux constructeurs les plus touchés sont Citroën qui passe sous le contrôle de Peugeot en 1976 et Simca-Chrysler-Talbot qui obtient un court sursis grâce à une injection de capitaux de Chrysler mais sera rachetée par Peugeot en 1978. Renault profite du succès de la R 5 qui va représenter près de 40 % du marché en 1980.

La crise s'accroît encore avec le second choc pétrolier de 1979. Les ventes aux États-Unis – et à l'étranger en général – baissent à partir de 1985 (voir ci-après).

Les constructeurs vont mettre du temps à accepter la nouvelle tendance en faveur des petites voitures, qui favorise les japonais ; Loubet cite Jean-Paul Parayre, président de PSA²¹⁰ :

« *Nous fiant au modèle des crises précédentes, et notamment celle de 1974, nous*

²⁰⁶ Il s'agit de la *dérivée* du trafic annuel, qqui s'exprime donc en *milliard véhicule.km/an/an*.

²⁰⁷ En fait, les types ont peu changé, mais les acheteurs ont privilégié les modèles les moins motorisés dans un type donné.

²⁰⁸ En 1975, eut lieu la présentation des modèles de luxe Peugeot 604 et Renault 30 tous deux équipés du même moteur V8 de 2 655 cm³.

²⁰⁹ Loubet, *op. cit.*, pages 384-385.

²¹⁰ *Ibidem*, page 407, Parayre, Assemblée générale ordinaire de PSA, exercice 1982, 29 juin 1983. La reprise de 1975 après le premier choc pétrolier ne se reproduisit pas en 1981 après le second choc de 1979.

nous attendions fin 1980 à une reprise des marchés à l'automne 1981.

[... À la place, nous avons subi] *une baisse des ventes et un glissement de la demande [vers les petits modèles].* »

La crise pétrolière cesse en 1986 et la demande intérieure reprend rapidement. Le taux moyen de croissance annuelle du trafic remonte de 2,5 % à 5,4 % entre 1986 et 1992.

La fin des années 1980 voit l'industrie automobile se restructurer et se redresser.

Son haut management fait plus de place aux financiers et aux redresseurs d'entreprise qui devront d'abord apurer le passif de la période précédente.

Elle adopte le « *toyotisme*²¹¹ », ensemble complexe de pratiques qui permet de diminuer la main d'œuvre par une robotisation très poussée, de limiter les stocks, de reporter les contrôles chez les fournisseurs (améliorant la qualité), de ne mettre en fabrication que les véhicules déjà commandés (le « *juste à temps* »), d'organiser une logistique complexe pour assurer ces « *flux tendus* », etc. L'usine se transforme avec la création d'unités indépendantes, une plus grande polyvalence des postes, une bien meilleure formation du personnel, « *l'écoute technique* » accordée aux agents de fabrication, la mise en œuvre du « *zéro panne, zéro défaut, zéro stock* », la création de « *cercles de qualité* ».

La fabrication s'externalise : la part des fournisseurs dans le prix de revient monte de 25 %, en 1960, à 60 ou 70 % dans les années 1990. Cette pratique, si elle diminue les prix dans l'immédiat, est lourde de menaces de délocalisation pour le futur.

Les effectifs de l'ensemble Renault et PSA baissent très fortement (moins 30 %) tandis que la production augmente encore²¹².

Tableau 7. Évolution des effectifs et des productions de Renault et PSA de 1982 et 1991.

Année	Effectifs		Véhicules produits	
	1982	1991	1982	1991
PSA	218 000	156 800	1 611 000	2 045 000
Renault	217 300	147 200	1 977 000	1 848 000
Total	435 300	304 000	3 588 000	3 893 000

Une nouvelle crise s'amorce avec le petit choc pétrolier de la première guerre du Golfe de 1991. La croissance du trafic se ralentit donc dès 1993. De façon intéressante, le gouvernement expérimenta une politique de « *prime à l'achat sous condition de la destruction d'un véhicule ancien* » de février 1994 à septembre 1996 (voir des détails ci-après).

LES ANNEES 2000 : UNE EVOLUTION INCERTAINE.

Un nouveau phénomène apparaît, la saturation des marchés européens et américains, les véhicules neufs servant moins qu'auparavant à accroître le parc mais surtout à remplacer les véhicules usagés.

²¹¹ *Ibidem*, pages 431-437. L'auteur a conscience des insuffisances de ce paragraphe qui aligne des termes sans en développer le sens. Il est difficile de résumer en quelques lignes ce que Loubet met plusieurs pages à esquisser...

²¹² *Ibidem*, extrait du tableau page 432.

En France, le développement, depuis 1995, de la part des « *véhicules particuliers d'entreprise* » (ce que l'on appelle les « *voitures de société* ») est un fait notable. En 2007, la part des véhicules utilitaires et voitures de société a atteint 53 % du total des immatriculations de véhicules neufs, alors qu'elle n'était que de 43 % en 1997²¹³. Les voitures de sociétés françaises, très lourdement taxées, étaient beaucoup moins nombreuses que dans d'autres pays. On imagine mal les conséquences de cette évolution sur les marchés automobiles, les investissements des sociétés, très dépendants du crédit, étant beaucoup plus sensibles aux crises économiques que les achats des particuliers.

Parallèlement, des pays très peu motorisés s'ouvrent à l'automobile comme ceux de l'ex-Union soviétique et de ses satellites et, plus tard, de l'Asie (voir le *Tableau 1* ci-dessus). Cela va conduire les constructeurs européens à une politique d'implantation dans ces pays, et d'alliance avec des firmes locales ou mondiales.

Ainsi, le groupe Renault – outre sa participation dans les camions Volvo et ses accords avec Nissan – acheta en 1999 la firme roumaine Dacia, puis Renault Samsung Motors en 2000 (achetée au conglomérat industriel de Corée du Sud Samsung). Dacia produit depuis 2004 la Logan, une voiture économique destinée aux marchés émergents, mais qui fut rapidement commercialisée en France et dans d'autres pays dès 2005.

Renault possède aussi des participations en Russie dans Avtoframos (1998) et Avtovaz (2007)²¹⁴ et aux Indes dans Mahindra Renault

Ce mouvement d'internationalisation est certainement fort loin d'être achevé en 2008.

Cela a entraîné une diminution importante de l'emploi dans l'industrie automobile française qui semble encore s'accroître après 2005. Le phénomène touche d'autres pays comme les États-Unis où, en 2008, l'on parle même de faillite pour General Motors ou Ford...

La guerre d'Afghanistan de 2001, et surtout la deuxième guerre du Golfe de 2003 et ses suites, ont entraîné une série d'augmentations du prix du pétrole et une chute du taux de croissance annuel du trafic en France²¹⁵.

Les évolutions les plus récentes, avec la pointe de la crise pétrolière en 2008 et la crise des marchés financiers ouvrent des perspectives de plus en plus incertaines. La production d'automobiles a connu dans le passé des baisses brusques et importantes lors de crises vers 1975, 1981, 1993. La crise qui s'épanouit en fin 2008 laisse augurer d'une telle péripétie.

VI-2 LE DEVELOPPEMENT DES RELATIONS INTERNATIONALES.

EXPORTATION ET IMPORTATION.

L'histoire de l'exportation d'automobiles françaises intéresse *a priori* peu les usages de la route dans notre pays. Mais, son aspect dialectique – exporter, se protéger des importations –

²¹³ Voir *Le Monde*, 4 juin 2008, page 26.

²¹⁴ Avtoframos a pris la suite du constructeur moscovite Moskvitch, mais ne fait plus que de l'assemblage, des Logan notamment. Depuis octobre 2005, Renault possède 93 % des parts.

AvtoVAZ est le 1^{er} constructeur russe, nom actuel des usines Togliatti, producteur de la marque Lada. Renault a acquis 25 % de son capital en décembre 2007.

²¹⁵ On le constate sur les consommations de carburants. Il est difficile de préciser le taux, la mesure du trafic global reposant sur un processus statistique long à mettre en œuvre, avec des enquêtes complexes.

explique certaines péripéties et certaines caractéristiques durables du parc automobile français.

La politique d'exportation forcée dure jusque vers 1950. Elle continue un peu vers les marchés coloniaux, en Afrique notamment et se diversifie vers l'Amérique du Sud.

Encouragés par l'État, les constructeurs français s'implantent à partir de 1957 aux États-Unis, Ramadier ayant « échangé » avec les constructeurs une nouvelle augmentation d'impôt contre une politique agressive d'exportation pour ramener des devises²¹⁶. Cette tentative finira très mal ; les ventes en Amérique, montées à 186 000 véhicules en 1959, retombent à 42 000 en 1961 et laissent d'importants stocks invendables. Les constructeurs américains ont développé de « petits » véhicules, les *compact cars*, et l'administration fédérale a utilisé toutes les ressources des normes pour établir un protectionnisme contraignant²¹⁷. Elle a aussi attaqué certaines pratiques françaises illégales aux États-Unis comme les réseaux exclusifs ou le prix de vente fixé, les a accusés de dumping, de recevoir des aides de l'État français, etc. Enfin, beaucoup de modèles français se sont révélés mal adaptés aux contraintes américaines : au froid, au démarrage « à l'américaine » qui noie les moteurs, à l'obligation de rouler feux de croisement allumés à basse vitesse, etc. Enfin, les voitures françaises apparaissent comme plus fragiles que les modèles américains.

Lors de la crise pétrolière de 1973, les modèles européens moins consommateurs semblent avoir une nouvelle chance de pénétrer en force le marché américain²¹⁸. Après des débuts prometteurs, cette fois assurés par des coopérations avec des firmes américaines (Chrysler, AMC, Mack Trucks), l'affaire tourne mal à nouveau avec l'approfondissement de la crise pétrolière en 1979, la crise économique qui s'ensuit et le rétrécissement du marché automobile local (qui frappe aussi les *big three*).

Ce sont surtout les firmes japonaises, avec leurs petits véhicules à la fiabilité supérieure, leurs usines neuves (les européens montent leurs véhicules dans de vieilles usines américaines), leurs nouvelles techniques de production – le « *toyotisme* » – qui ont profité de la crise.

Après 1986, les constructeurs français doivent se replier, en subissant de très lourdes pertes, des États-Unis et des pays pétroliers où ils s'étaient implantés (et qui sont devenus moins riches avec l'effondrement de la rente pétrolière).

Après 1990, un nouveau type d'exportation se dessine avec la mondialisation.

Mais, ce n'est pas tout d'exporter, encore faut-il se protéger des importations !

La protection douanière était devenue impossible avec la libéralisation du commerce.

L'exportation constitue un bon apprentissage des mesures destinées à se protéger des importations, tout en maintenant la fiction d'une liberté du commerce. Nous avons vu ci-dessus les américains les mettre en œuvre dans les années 1950 contre les européens. Le cas du

²¹⁶ Loubet, *op. cit.*, pages 296-297. C'est Renault qui fut à l'origine de cet « accord Ramadier » ; il exportera 60 % de sa production en 1959.

²¹⁷ *Ibidem*, pages 294-307. Cela va de l'augmentation de la vitesse minimale sur les highways pour éliminer la 2 CV Citroën et l'Estafette Renault, aux crash tests obligatoires auxquels les véhicules français ne résistent pas. Plus subtilement, la DS est homologuée, mais non l'huile de ses circuits hydrauliques. Citroën n'arrivera pas à trouver la bonne huile, l'une rongant les joints du circuit hydraulique, telle autre inoffensive pour les joints se révélant incapable de fonctionner sous toutes les températures américaines, trop fluide par grosse chaleur ou figeant dans les zones froides.

²¹⁸ *Ibidem*, pages 396-404.

Japon, grand exportateur, est encore plus frappant. Les importations de véhicules étrangers y sont homéopathiques, grâce à « *la férocité du protectionnisme japonais*²¹⁹ ».

Dans des ensembles homogènes comme les États-Unis ou le Japon, ce type de protectionnisme est plus facile à mettre en œuvre sur le plan politique.

Mais, lorsque le « *marché commun* » se développa, le protectionnisme technique, pratiqué avant guerre par les divers pays d'Europe, devint bien plus difficile. Les pays européens non constructeurs, amateurs de voitures moins chères, s'opposaient à ce type de protectionnisme et étaient autant de portes ouvertes aux firmes américaines (implantées notamment au Royaume-Uni) et plus tard japonaises. La pénétration des véhicules japonais va donc devoir être freinée par des « quotas », d'ailleurs modulés selon les pays²²⁰.

Cette difficulté structurelle des constructeurs européens à faire prendre ouvertement par l'Europe des mesures protectionnistes comme aux États-Unis ou au Japon a eu quelques conséquences importantes sur les usages de la route. Dans ce contexte, chaque pays européen a joué son jeu contre ses concurrents américains et japonais, mais aussi européens.

Cela s'est traduit par des obstructions à la généralisation d'innovations chaque fois que celles-ci étaient déjà mieux « *développées* »²²¹ à l'étranger et pouvaient procurer un avantage compétitif aux constructeurs étrangers. C'est certainement le cas du pot catalytique, à côté de la raison invoquée du coût élevé de celui-ci. C'est une des raisons des longues oppositions à des dispositifs pourtant peu coûteux comme la ceinture de sécurité ou le troisième feu STOP.

Le cas de la boîte automatique est plus complexe et on y reviendra. Elle arrive sur le marché aux États-Unis dès les années 1940. En France, elle est proposée par des constructeurs français dès le début des années 1960 (Renault, Simca). Mais, la position d'ensemble des constructeurs français restera ambiguë et fluctuante, tant ils craignaient de faire le jeu des américains puis des japonais sur ce point.

La fiscalité propre à chaque pays sert aussi de mesure protectionniste déguisée. Ainsi, la « *vignette* » française désavantageait la boîte automatique et les grosses voitures étrangères²²² (on examinera d'autres cas plus loin).

À l'inverse, les subventions fiscales à une technique nouvelle favorisent l'industrie locale, l'État retrouvant les sommes dépensées en subventions à travers les charges sociales. Ce fut le cas du pot catalytique en Allemagne ou en Suède par exemple. Ou encore de l'utilisation par les véhicules particuliers des avantages fiscaux accordés au gazole en France.

²¹⁹ *Ibidem*, page 384. Loubet ne développe pas les moyens mis en œuvre. Ils reposent sur un usage tatillon de normes spécifiques, sur des tracasseries administratives, sur une fiscalité spécifique (favorable aux « *midgets* », les très petits véhicules japonais inconnus aux États-Unis), et – il faut le dire – sur la qualité des produits japonais.

La tolérance dont firent preuve pendant longtemps les États-Unis vis-à-vis du protectionnisme nippon était liée au rôle géopolitique du Japon durant la guerre froide. Le rapport de forces économique, une fois établi, se révéla difficilement réversible.

²²⁰ *Ibidem*, pages 459-464.

²²¹ Le mot « *développé* » doit s'entendre ici en terme de technique, mais aussi de « *série* » donc de « *prix* ».

²²² À partir de 1977, cette disposition reposait sur un calcul intégrant cylindrée et rapports de boîte de vitesses. L'Europe intervint à la suite de divers procès et la France dut modifier ce mode de calcul. Voir ci-après.

LA REGLEMENTATION TECHNIQUE EUROPEENNE DU VEHICULE : LE WP.29.

La *Convention internationale sur la circulation routière* de Genève du 19 septembre 1949 avait identifié les caractéristiques techniques des véhicules comme une source majeure d'accidents et comportait dans son *Annexe 6* certaines prescriptions techniques générales pour les véhicules (éclairage, freinage, bandages, direction, rétroviseurs, etc.).

La *Résolution* n° 45 du sous-comité des transports routiers de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies du 6 juin 1952 mit en place un comité d'experts sous le nom de « *Working Party on the Construction of Vehicles* » dit « *WP.29* ». Celui-ci a pris le nom de « *World Forum for Harmonization of Vehicles Regulation* » en mars 2000²²³.

La première session du *WP.29* se tint du 10 au 13 février 1953 et réunit les délégués de 9 pays et de 5 organisations non-gouvernementales²²⁴. Elle traitait de questions agitées à l'époque comme l'installation de 1 ou 2 feux rouges à l'arrière des véhicules. Un « *Agreement* » signé à Rome en 1956 (sous forme d'échange de lettres) entre les gouvernements de l'Allemagne, de la France, de l'Italie et des Pays-Bas, qui harmonisa les spécifications des phares, fut la première réglementation européenne. Le groupe de travail se proposa aussi d'harmoniser les conditions du commerce international des véhicules en plus des réglementations techniques.

La *Convention (Agreement)* du 20 mars 1958 signée sous les auspices de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies, prévoyait des conditions communes d'approbation des réglementations techniques et leur reconnaissance réciproque entre les pays signataires. Le *WP.29* était officialisé comme le responsable administratif de cette convention et son siège fut fixé à Genève.

Le *WP.29* étendit petit à petit son domaine, de la sécurité de la circulation à la réduction des effets des accidents sur les occupants des véhicules, à la diminution des pollutions et du bruit, etc. Il avait ainsi établi 114 *résolutions* techniques en 2002. Les participants européens initiaux furent rejoints par d'autres pays, éventuellement non-européens.

Enfin, un « *Global Agreement* » de 1998 permet d'associer depuis 2000 des pays qui ne peuvent encore respecter toutes les dispositions techniques du *WP.29*.

Actuellement, le *WP.29* est organisé en plusieurs sous-groupes : Pollution and Energy (GPPE), General Safety Provisions (GRSG), Brakes and Running Gear (GRRF), Lighting and Signalling (GRE), Passive Safety (GRSP) et Noise (GRB).

Un « *Agreement* » spécial de 1997 traite des contrôles techniques périodiques.

Le fonctionnement de ce système repose sur une recherche de consensus qui ne favorise pas forcément les innovations et laisse de côté beaucoup de « *sujets qui fâchent* », puisqu'il est impossible d'empêcher l'entrée de véhicules agréés à l'étranger sur la base d'une recommandation décidée par le *WP.29* (la théorie comportant évidemment des exceptions). C'est notamment le cas des sujets sur lesquels s'affrontent les grandes zones productrices, États-Unis, Europe et Japon²²⁵.

²²³ Voir la brochure *World Forum for Harmonization of Vehicles Regulation. How it works. How to join it., Nations Unies*, 122 pages, 2002.

²²⁴ Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Suède, Suisse, Royaume-Uni, États-Unis (représentant les zones d'occupation en Allemagne). Associations : World Touring and Automobile Organization (OTA), International Road Federation (IRF), International Road Transport Union (IRU), International Organization for Standardization (ISO) et International Permanent Bureau of Motor Manufacturers (BPICA). On notera que ces associations n'ont plus rien à voir avec les associations d'usagers présentes avant guerre auprès de la Société des Nations.

²²⁵ Citons par exemple la consommation des véhicules, qui ne fait l'objet que d'accords européens avec les

La réglementation européenne des véhicules est en grande partie basée sur la transcription des décisions prises par le WP.29 à Genève. Elle prend parfois, mais rarement, ses propres initiatives. Il faut cependant noter que ce sont les mêmes responsables administratifs des divers pays européens qui œuvrent dans les instances du WP.29 et de l'Union Européenne.

Le fonctionnement du système est très contraignant :

« *Les règles de fonctionnement de cet organisme sont telles qu'il faut pratiquement, pour adopter une nouvelle mesure, l'accord unanime des neuf pays. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que la décision la plus évidente exige des années de négociations, et que l'on ne puisse faire inscrire dans les textes que des mesures déjà largement appliquées par les différents constructeurs.*²²⁶ »

Les pays ont ensuite des délais importants pour transcrire les règlements européens et certains, dont la France, ne se font pas faute de les dépasser.

Nombre d'innovations ont dû être promues par des politiques internes de certains pays, généralement basées sur des subventions. Parmi les cas les plus connus, citons la longue bataille pour l'imposition des pots catalytiques, développés aux États-Unis vers 1970, puis subventionnés par quelques pays européens (Allemagne, Suède) dans les années 1980 et enfin imposé par une réglementation européenne à partir du 1^{er} janvier 1993. Citons aussi les retards mis à imposer en France le contrôle technique, le « *troisième feu STOP* », etc.

La réglementation des véhicules continue à relever de la direction des routes comme avant la guerre. La question devenant de plus en plus technique, elle est confiée, peu après 1960, à un ingénieur en chef des mines, Armand Osselet, en tant que « *chargé de mission* » auprès du directeur. Mais, c'est le ministère chargé de l'industrie qui assure la « *tutelle* » de l'industrie automobile.

Osselet part en 1974 ou 1975 et est remplacé par un autre ingénieur en chef des mines, Bernard Gauvin, chargé d'une « *sous-direction de la réglementation des véhicules* » dans le tout récent « *Service de l'exploitation routière et de la sécurité* » (SERES). Il est très intéressant de noter que Bernard Gauvin restera plus de 33 ans à ce poste – qu'il occupe encore en septembre 2008 –, situation tout à fait exceptionnelle, pour ne pas dire unique, dans une carrière d'ingénieur des mines²²⁷. Il faut évidemment voir dans cette permanence le souci du Corps des mines – qui régnait au ministère de l'industrie – de conserver ce poste stratégique et les effets d'un *gentlemen's agreement* avec les constructeurs automobiles.

constructeurs, ou la technique de l'antiblocage du freinage (ABS).

²²⁶ Christian Gerondeau, *La mort inutile*, Plon, 1979, 250 pages, 1979. Citation page 81. C'est ici une « *parole d'expert* », Gerondeau ayant présidé le *Comité de la Sécurité routière de la Conférence européenne des ministres des transports*.

²²⁷ Bernard Gauvin (né vers 1943) appartient à la promotion 1962 de l'École polytechnique. Il entre à la direction des routes un peu avant le départ d'Osselet. Il aura un avancement tout à fait normal malgré son poste apparemment « effacé », une position élevée dans les instances syndicales du Corps des mines et sera généreusement décoré.

VI-3 LES INSTANCES SYNDICALES DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES.

La *Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles* (C. S. C. A.) reprend ses activités sous la direction du baron Petiet dès 1944, en pleine épuration²²⁸.

Mais, la mort de Louis Renault le 24 octobre 1944, la nationalisation de son entreprise et la création, le 16 janvier 1945, de la *Régie nationale des usines Renault* (R. N. U. R.) crée une faille dans l'ensemble de la construction automobile, opposant un secteur public et un secteur privé, faille qui ne se refermera jamais vraiment, et obligera les constructeurs à s'appuyer sur d'autres professions pour défendre l'automobile²²⁹.

Ce sera notamment le rôle de l'Union routière, ranimée elle aussi par Petiet dès 1945, sur l'histoire de laquelle on donnera plus loin quelques éléments. Son efficacité et sa cohérence sont admirées par Alfred Sauvy, son ennemi déclaré. Malgré l'hétérogénéité apparente de l'Union routière et la présence en son sein de l'A. C. F., du T. C. F. et de l'U. N. A. T., le grand témoin qu'est Sauvy est formel : sa maîtrise appartenait totalement aux constructeurs automobiles et aux transporteurs routiers²³⁰.

Le 31 janvier 1945, Pierre Boulanger, patron de Citroën, démissionne de la C. S. C. A. pour protester contre l'intrusion d'une entreprise publique comme Renault dans la planification étatique entamée en octobre 1944.

Le 17 octobre 1950, Pierre Lefaucheur, président de la R. N. U. R., qui bataille contre le groupe Michelin-Citroën, démissionne à son tour de la C. S. C. A. qu'il juge hostile à la Régie, au prétexte que, la veille, Petiet a fait l'apologie de Louis Renault au banquet du Salon.

Lorsque, en décembre 1953, Petiet obtient le retour de la R. N. U. R., c'est au tour de Berliet et Peugeot de partir. Petiet quitte la présidence de la C. S. C. A. et y est remplacé par Pierre Lemaigre, patron des camions Latil²³¹.

Berliet et Peugeot, puis Panhard (qui quitte la C. S. C. A. lorsqu'il se rapproche de Citroën) rejoignent Citroën dans un organisme concurrent, le *Groupement syndical des constructeurs français d'automobiles* (G. S. C. F. A.) présidé par Erik d'Ornhjelm²³².

De longues négociations amènent à la création en 1958, de la *Fédération nationale de*

²²⁸ Sur les événements trop brièvement évoqués ci-dessous, voir Loubet, *op. cit.*, pages 12, 217, 223, 315-317, 414 et 459-464.

²²⁹ Les vicissitudes des Syndicats professionnels de l'automobile avant 1939 ne furent pas de la même nature.

²³⁰ Sauvy, *Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile*, Flammarion, 1968, notamment pages 203-206. Il faut le lire ici comme un témoin, malgré sa mauvaise foi sélective et les démentis que lui a apportés l'avenir. Sauvy ne mentionne jamais l'Automobile-Club ou le Touring-Club, mais bien l'Union routière et elle seule comme le porte-parole unique du monde automobiliste.

Les témoignages et les analyses de Sauvy dans *Les 4 roues de la fortune* butent toutefois sur la dualité de l'Union routière entre, d'une part, l'automobile particulière, ennemi principal qu'il dénonce dans une visée sociale, et, d'autre part, le transport routier, ennemi particulier du chemin de fer, qui n'est pas son sujet principal dans *Les 4 roues de la fortune*, mais auquel il fait des allusions en permanence.

²³¹ Boulanger s'est tué en voiture en 1950 et Lefaucheur en 1955. Mais leurs successeurs s'opposent toujours.

²³² Erik d'Ornhjelm (vers 1914-1979), polytechnicien, dirige une revue financée par Michelin, *La Vie des transports*, au sortir de la guerre. Il fait ses premières armes dans les instances administratives de la « *commission des transports intérieurs* » du Commissariat général du Plan établies en 1946 dont il est le rapporteur en 1947. Il sera président de la C. S. C. A. de 1966 à sa mort en 1979. Il joue un rôle important dans les réformes de la sécurité routière du début des années 1970.

l'automobile qui coiffe les deux syndicats, puis à leur réunification en 1962. Toutefois, la nouvelle C. S. C. A. exclut en principe les entreprises étrangères (Simca profitant de dérogations permises par les statuts). Mais cet accord est singulier : Jean-Pierre Peugeot, élu président en 1962, n'assiste pas aux Conseils d'administration (il se fait remplacer par Paul Panhard) – pas plus d'ailleurs que Pierre Dreyfus, le président de la R. N. U. R.

La situation se normalisera sous la présidence de d'Ornhjelm à partir de 1966, puis une nouvelle crise éclate à sa mort en 1979. Jean Panhard assure une direction provisoire de la C. S. C. A. jusqu'en 1982.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 et les lois Auroux²³³ avivent les préoccupations sociales et raniment l'antagonisme privé-public au sein de la C. S. C. A. Une présidence et une vice-présidence alternées entre la Régie et le groupe PSA sont alors établies.

En 1990, la C. S. C. A. prend le nom de *Comité des constructeurs français d'automobiles* (C. C. F. A.). En 1991, une nouvelle crise est déclenchée par Peugeot à propos des règles d'alternance (mais elle a des origines plus complexes). Elle se résoudra en 1992.

En fait, de nouveaux problèmes étaient apparus au cours des années 1980. Ils étaient liés à la « *représentation professionnelle des constructeurs européens* », lorsque les constructeurs japonais commencèrent à s'implanter en Europe (où ils vendaient déjà aux pays non-constructeurs), et que l'Allemagne et le Suède promurent le pot catalytique. De plus, les instances européennes montaient en puissance à partir de la signature de l'*Acte Unique Européen* de 1986²³⁴.

Le *Comité des constructeurs du Marché Commun*, (C. C. M. C.) créé sur une initiative de l'Association Peugeot-Renault en 1972, était resté un organisme très français, proche des italiens et des espagnols, mais largement boudé par les constructeurs d'Europe du Nord. Après plus de dix ans de luttes internes, menées du côté français par PSA et son président Jacques Calvet, la C. C. M. C. se dissout en 1990 et renaît en 1991 en tant que *Association des constructeurs européens d'automobiles*²³⁵ (A. C. E. A.), mais sans PSA (qui finira par la rejoindre).

La conclusion de cette histoire est que la profession automobile française s'est déchirée durant toute la période contemporaine sur les conditions de concurrence et sur les grands enjeux économiques. La dualité public-privé fut d'emblée un facteur de dissension. La concentration industrielle n'a fait que polariser les oppositions, qui prendront parfois la forme d'affrontements interpersonnels entre les dirigeants.

MAINTENIR LE REVE (1953-1973).

Comme l'exprime Jean-Loubet²³⁶ à propos des années 1953-1973 :

« *Au cours de ces vingt glorieuses de production et de consommation de masse où*

²³³ Les 4 lois Auroux de 1982 établissent de nouvelles relations entre la direction et le personnel des entreprises.

²³⁴ Elle a été précédée de la publication du *Livre blanc sur le marché intérieur* de 1985.

²³⁵ L'Association se dit aussi *European Automobile Manufacturers' Association*, mais son sigle reste le sigle français ACEA... Elle est sise à Bruxelles, près des instances européennes.

Elle regroupe, en 2007, les grands constructeurs généralistes Fiat, Renault, PSA, BMW, Volkswagen, Daimler, Porsche, Ford EUROPE, General Motors EUROPE, et les constructeurs de poids lourds AB Volvo, MAN, DAF TRUCKS et SCANIA.

²³⁶ Loubet, pages 363-371. Citation page 363. « *Maintenir le rêve* » sert de titre à ce long développement.

la voiture est devenue un emblème, les constructeurs ne ménagent pas leur peine pour maintenir un rêve qui tourne autour de la possession et de l'utilisation d'une automobile. Image de liberté et d'évasion, de statut social ou de réussite professionnelle, l'automobile est au cœur de la société. Ces temps de gloire sont une aubaine : tous les constructeurs souhaitent, par dessus tout, maintenir ce climat favorable à leur activité. Ainsi, leur désunion, pourtant profonde, ne filtre jamais, surtout pas dans la presse. »

Sur les usages de la route, notamment, la position des constructeurs français était brouillée par leurs dissensions, même s'ils s'accordaient en fait sur la plupart des points.

Ils vont donc laisser le soin de faire valoir leurs positions à d'autres organismes comme l'Union routière, la Prévention Routière, l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) ou la Société des Ingénieurs automobiles – tous organismes qui leur étaient largement inféodés. La presse automobile leur avait échappé très tôt avec l'apparition de nouveaux types de revues vers 1950, comme on le verra plus loin.

La stagnation brutale des effectifs des organisations de masse des usagers particuliers (Touring-Club, Automobile-Clubs), qui commence dès le début des années 1960, va être favorable aux constructeurs, en ce qu'elle limitera l'audience des associations lorsqu'elles s'exprimeront de façon divergente par rapport à eux²³⁷.

La fréquentation du Salon de l'automobile décline rapidement après avoir dépassé le million d'entrées en 1955. Dès 1958, les constructeurs se divisent sur son maintien sous sa forme ancienne²³⁸. Le Salon est déplacé en 1962 du Grand Palais au Parc des Expositions de la Porte de Versailles (après avoir failli aller au CNIT à la Défense). À partir de 1976, il n'aura plus lieu que tous les deux ans en alternance avec le Salon allemand de Francfort.

Un projet de « Maison de l'automobile », avec un musée, est agité vers 1956 puis abandonné.

La course automobile voit le retour de la France. À vrai dire, la première initiative naît hors de la profession et est due à Amédée Gordini²³⁹, appuyé par *l'auto-journal* qui lance une souscription en 1954. À partir de 1958; les voitures et les moteurs français font leur retour en tête de grandes épreuves comme le Rallye de Monte-Carlo (1958, 1959, 1966) et les 24 heures du Mans en 1972, 1973 et 1974, et en tête des championnats du monde de Formule 1 (1969) ou des rallyes (1973).

Renault bat le record du monde de vitesse sur le Grand Lac Salé en 1956 avec l'*Étoile filante*, une voiture à turbine.

Le discours « pro-automobile » était tenu de façon très unitaire par un lobby complexe, que symbolise bien l'Union Routière avec ses composantes multiples. Dans l'optique qui est la nôtre, il convient de bien distinguer les usages de la route des usages urbains, et les usages

²³⁷ Le T. C. F. est très tôt favorable aux limitations de vitesse et à la ceinture de sécurité. Il promeut la boîte automatique dès les années 1960 et le fera avec constance jusqu'à la fin des années 1970.

²³⁸ La concession du Grand Palais se termine en 1961 et l'État annonce en 1958 qu'elle ne sera pas renouvelée.

²³⁹ Amédée Gordini (1899-1979), né en Italie, devient très tôt mécanicien, s'installe en France en 1925 et prépare pour Fiat, puis Simca, des voitures de course qu'il pilote. Il reprendra ses activités dans la course dès 1945 pour Simca, puis seul à partir de 1951, et enfin avec Renault à partir de 1957 avec la Dauphine qui remporte le rallye de Monte-Carlo en 1958, puis les R8 Gordini et Alpine.

particuliers de ceux des transports de marchandises.

C'est d'abord la dénonciation permanente de la fiscalité. Mais, les résultats pratiques de ce lobbying vont différer entre les poids lourds (grands usagers de la route), déjà privilégiés dans les années 1950 par la faible taxation du gazole (voir notre exposé sur la fiscalité) et qui vont obtenir des diminutions de leurs taxes spécifiques vers 1970, et les usagers particuliers qui resteront très imposés.

C'est aussi la propagande en faveur du réseau autoroutier. Cette exigence n'était d'ailleurs pas spécifique au lobby automobile, la comparaison avec les réseaux des pays voisins n'ayant guère eu besoin de relais pour l'opinion française. De plus, l'action des constructeurs fut très ambiguë avec leur refus du péage, que l'opinion et les hommes politiques acceptèrent beaucoup plus rapidement.

Ce qui est plus spécifique au lobbying des constructeurs de voitures particulières est qu'ils vont s'opposer durant une vingtaine d'années à tout ce qui suggérerait l'éventualité de l'accident, de la ceinture de sécurité aux limitations de vitesse, jusqu'à ce que la croissance du nombre des victimes devienne intolérable.

De même, ils vont batailler contre les contraintes que le développement du trafic urbain va imposer aux automobiles : construction de garages, stationnement réglementé puis stationnement payant, lutte contre les pollutions, lutte contre le bruit.

Sur le sujet du contrôle technique obligatoire – qui ne pouvait que leur être favorable en augmentant leur marché, ce qu'avaient compris les allemands, les anglais ou les belges –, les constructeurs n'arriveront pas à se mettre d'accord dans les années 1950²⁴⁰. Le parc ancien ayant pris au fil du temps de plus en plus d'importance (en valeur absolue), les pouvoirs publics vont reculer jusqu'en 1991 devant le risque de mécontenter les électeurs concernés.

À partir de 1980, les divergences entre les constructeurs français seront plus visibles, notamment sur les questions de dépollution et de types de motorisation²⁴¹. C'est ainsi que Jacques Calvet, président de PSA, va combattre l'utilisation obligatoire du pot catalytique à la fin des années 1980. Ces divergences diminueront avec la diésélisation générale du parc.

Quant aux questions touchant la sécurité, la « *deuxième génération de la politique de sécurité routière* », établie en 1981, sera caractérisée par l'appel à la responsabilité individuelle des usagers, et la baisse de la répression qui avait accompagné la mise en place des « grandes mesures » de sécurité routière dans les années 1970 : limitation de la vitesse en rase campagne, port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque, contrôle de l'alcoolémie au volant. Ce qui satisfaisait évidemment les constructeurs automobiles et leurs alliés, qu'on n'entendit plus guère sur ces sujets.

LE REVE AUTOMOBILE ET LA COURSE AU XXI^{EME} SIECLE.

On a vu dans l'*Introduction* à cette *Troisième Partie* que – après une expansion continue

²⁴⁰ Leurs divergences portaient essentiellement sur l'exécution des contrôles et non sur leur intérêt.

Voir l'article de François Toché : « À quel âge une automobile est-elle "bonne" pour la casse ? » dans la *Revue du T. C. F.*, 1956, pages 306-307.

²⁴¹ Leurs principaux points de désaccord porteront (en apparence du moins) sur la dépollution ou la diésélisation du parc dans les années 1980. Signalons aussi que PSA, constructeur (ou distributeur) de deux-roues motorisés, contrairement à Renault, se fait seul entendre sur ce sujet crucial pour la sécurité.

des trafics – la période la plus récente, disons depuis l’année 2002, « semble » être caractérisée par un arrêt relativement brutal de cette croissance en France. Il y a certainement une multiplicité de motifs à cette évolution.

Rappelons toutefois que l’on ne peut absolument pas être sûr de l’ampleur du phénomène, car le processus d’estimation des trafics est extrêmement long, et scandé par des « réévaluations » périodiques importantes. Quoi qu’il en soit, on est certainement entré dans un nouveau type d’évolution des trafics dont il faudra encore quelques années pour préciser les contours et la nature réelle.

Ce qui n’empêche pas les commentateurs – politiques ou médiatiques – de commenter avidement ces chiffres provisoires en y voyant la preuve de « *la fin du rêve automobile* ».

Mais le rêve est toujours là dans le désir de possession de l’engin. Le parc mondial croît avec ardeur comme le montre le « *tableau 1* » de la présente *Troisième Partie*, preuve d’une appétence planétaire qui ne se dément pas.

Le rêve est là aussi au cinéma, dans les jeux vidéo ou dans la course. Il y dessine une figure complexe, où l’accident est omniprésent.

La moderne « *course-poursuite live* » à l’américaine, filmée d’hélicoptère, genre télévisuel à part entière qui fait les délices – en France comme en Amérique – d’un public passionné attendant l’accident, est la plus intéressante, l’imaginaire y rejoignant le réel. Le spectateur peut y savourer – enfin ! – une « image vraie » de l’accident²⁴².

Le succès récent de la série cinématographique des « *Taxis* » français témoigne après bien d’autres films, puis téléfilms, de la place de l’automobile dans les imaginaires²⁴³.

Dans les jeux vidéo, le succès de la poursuite automobile ne se dément pas depuis le début des années 1980, comme celui de « *Grand Theft Auto* » qui a connu un succès planétaire et en est à sa dixième version²⁴⁴. Le 26 avril 2008, le journal *Libération* titrait en première (pleine)

²⁴² L’aspect cathartique de toutes ces représentations est indéniable. L’auteur s’interroge toujours sur le succès journalistique de la récente et malheureuse expression « *course-poursuite* », d’ailleurs issue du sport cycliste.

²⁴³ Nous avons envisagé dans notre diplôme d’études approfondies, *op. cit.*, pages 185-186, de développer ce thème, mais nous l’avons laissé de côté.

Au cinéma, l’accident, difficile à saisir « en vrai », peut facilement être « simulé ». Cette expression « artistique » du thème de l’accident de circulation date des tout débuts du cinéma dans les films burlesques de poursuite automobile : l’accident y est omniprésent qu’il se produise ou ne se produise pas. L’audience de ce genre n’a pas diminué depuis, avec d’innombrables séries américaines comme celles de Burt Reynolds « *Smokey and the Bandit* » et « *Cannonball Run* » (1977-1984), auxquels correspond la série récente des « *Taxis* » français.

La poursuite automobile, depuis longtemps présente dans les films « sérieux », a envahi les films et téléfilms policiers à partir de *Bullitt* (Peter Yates, 1968, probablement la première poursuite automobile « oscarisée » du cinéma...) et *French connection* (William Friedkin, 1971) jusqu’à en devenir parfois le sujet principal.

Signalons quelques thèmes moins fréquents, traités par Alfred Hitchcock par exemple, comme celui du plaisir de la conduite dangereuse : *La main au collet (To catch a thief)*, 1955 ; ou celui de la conduite en état d’ivresse : *La mort aux trousses, (North by Northwest)*, 1959.

Les films « sérieux » dont l’un des thèmes principaux est l’accident automobile lui-même sont peu nombreux. Citons *Les choses de la vie* de Claude Sautet d’après Paul Guimard, 1969, et *Crash*, de David Cronenberg, d’après un livre de J.-G. Ballard, 1996.

²⁴⁴ *Grand Theft Auto* (« *vol d’automobile qualifié* » en jargon policier américain) met le joueur dans la peau du « méchant » qui accomplit pour des gangs des « missions » impliquant la plupart du temps la conduite de diverses automobiles, dans la tradition des films de gangsters hollywoodiens. Il a engendré un « genre » spécifique du jeu

page (suivie de 3 pages intérieures !) pour la sortie de cette nouvelle version²⁴⁵ :

« *“GTA IV” attaque*
Le plus grand jeu du monde

Le jeu vidéo “Grand Theft Auto IV” sort mondialement mardi. Violent, amoral et addictif. Il s’annonce comme le produit culturel le plus vendu au monde. »

La course est plus vivante que jamais, de la Formule 1 à l’Indycar, aux 24 heures du Mans, aux grands rallyes internationaux – le Paris-Dakar, inventé en France, va se courir maintenant en Amérique du Sud –, et jusqu’aux courses de côte les plus modestes. Certains de leurs organisateurs ont fait de somptueuses fortunes, comme les anglais Bernie Ecclestone²⁴⁶ et Max Mosley²⁴⁷, les duettistes de la Formule 1.

La *Fédération Internationale Automobile* (FIA), qui regroupe les Automobile-Clubs, tombe sous la coupe d’hommes issus de la course, Jean-Marie Balestre puis Max Mosley²⁴⁸.

Mosley, en tant que président de la *Fédération Internationale Automobile* (FIA), se veut aussi le représentant des automobilistes ordinaires, notamment au niveau européen, dans la vieille tradition de l’élitiste Automobile-Club de France, dont la FIA partage les locaux.

Pourtant, il y a belle lurette que les spécialistes ont avoué que la course automobile ne servait plus à faire progresser la technique des voitures ordinaires, mais qu’elle constituait un pur divertissement, support de publicité – pour les constructeurs, mais aussi pour n’importe quel produit – et une entreprise commerciale.

Citons ici Georges Ageon, membre de la « *commission d’histoire de l’automobile* » de la Société des Ingénieurs Automobiles qui écrivait catégoriquement en 1992²⁴⁹ :

vidéo : le « *GTA-like* ».

La première version de GTA est apparue sur la Playstation en deux dimensions en 1997.

²⁴⁵ Le jeu des fontes donne ici une idée de celui de cette première page. Voir les articles en pages 2, 3 et 4.

Le lecteur appréciera toute la saveur de la notion de « *produit culturel* » selon *Libération*.

²⁴⁶ Bernard Ecclestone (né en 1930), participe à des courses, puis, ayant fait fortune dans l’immobilier, devient patron de l’écurie de Formule 1 Brabham vers 1970 et organise avec Max Mosley la *Formula One Constructors Association* (FOCA) qui défend les intérêts des écuries de courses de la Formule 1. Il crée la *Formula One Promotions and Administration* (FOPA), qui gère les droits promotionnels sur les Grands Prix. Avec Mosley, il va finir par prendre le pouvoir dans les courses : voir les deux notes suivantes.

²⁴⁷ Max Mosley (né en 1940), rejeton d’une famille aristocratique, avocat, participe à des compétitions, participe à la création du constructeur automobile March en 1969, puis organise avec Ecclestone la FOCA, dont il va devenir le représentant dans les associations automobiles internationales qu’il finira par maîtriser.

²⁴⁸ Le journaliste automobile français Jean-Marie Balestre (éléments biographiques ci-après) devient secrétaire général de la *Fédération française du sport automobile* (FFSA) en 1968, puis son président en 1974. En 1978, il prend la tête de la « *Commission sportive internationale* » (CSI) de la *Fédération internationale de l’automobile* (FIA). Il rebaptise la CSI *Fédération internationale du sport automobile* (FISA). Puis, en 1985, il est élu président de la *Fédération internationale de l’automobile*.

Balestre bataille avec la *Formula One Constructors Association* (FOCA) d’Ecclestone et Mosley pour la maîtrise de la *Formule 1*. Ces derniers en obtiennent le contrôle partiel en 1981.

Mosley déloge Balestre de la présidence de la *Fédération internationale du sport automobile* en 1991, puis de celle de la *Fédération internationale de l’automobile* en 1993. Il fusionne enfin les deux associations au sein de la FIA.

À l’occasion d’un scandale sexuel – délicieusement britannique –, survenu en 2008, les partisans de Mosley n’eurent de cesse de mettre en avant ses actions « *pour la sécurité* »...

²⁴⁹ Georges Ageon, *L’innovation technologique de la course automobile profite-t-elle encore aux voitures de*

« La technique “course” se détache de la “série” dans les années 1950 et, progressivement, la compétition automobile, dans toutes ses disciplines, devient une technique à part entière, avec ses laboratoires, ses services de recherche et de développement, qui n’ont plus rien de commun avec la recherche qui s’applique aux voitures de série. [...] »

Laissons la parole à un orfèvre en la matière : Bernard Dudot, directeur de Renault Sport, père du moteur V10 Renault, qui, au cours de la saison 1991 de Formule 1, s’imposa face aux moteurs Honda et Ferrari. [...] Le Figaro daté 6-7 juillet 1991 rapporte la réponse de Bernard Dudot à une question concernant les retombées de la F1 sur le produit :

“Oui, je sais et on fait le coup des freins à disques. Il faut être franc : il y a une telle marge entre F1 et produit que les retombées, disons directes, sont fort rares. Nous travaillons à la limite des possibilités techniques du moment, sur des moteurs qui sont conçus pour tenir 500 km. Ce n’est pas précisément la cible des ingénieurs du produit !” »

Ageon démonte aussi quelques « légendes tenaces » sur les apports de la course bien avant 1950. Il démontre notamment qu’un très grand nombre d’innovations dans la technique automobile proviennent en réalité de l’aviation, comme l’injection d’essence ou les freins à disques, que l’on cite toujours dans les conversations de salon comme issues de la course.

VI-4 LA FISCALITE AUTOMOBILE.

La fiscalité automobile²⁵⁰ continue à être particulièrement opaque. Elle ne comportait pas moins de 13 taxes différentes entre 1973 et 1994, en plus des péages autoroutiers.

Elle fait l’objet des « affectations budgétaires » les plus fantaisistes. Pour tous les objets sauf les routes ! D’où une incompréhension totale de la part de l’Opinion automobiliste...

Cela commence avec la vignette Ramadier « pour les personnes âgées », la dernière en date étant le prélèvement, depuis 2004, de 5 milliards € sur la TIPP (sur 30 au total) pour financer « la prise en charge du Revenu minimum d’insertion » (RMI) par les départements.

La fiscalité s’était renforcée dans les années 1950, avec l’apparition – ou la réapparition – de nouveaux impôts, plus ou moins indolores comme les « taxes sur les assurances » (pourtant fort élevées²⁵¹) établies pour financer le fonds de garantie automobile et les dépenses de sécurité sociale dues aux accidents, ou douloureusement ressentis comme la « vignette » imposée par Paul Ramadier en 1956 en faveur d’un « fonds de solidarité avec les personnes âgées » (réinventant en réalité le « droit de circulation » basé sur le nombre de chevaux-vapeur

série ?, in *Automobile et Progrès*, Culture technique n° 25, 1992, pages 280-287. Cet article passionnant constitue une référence sur le sujet.

²⁵⁰ La principale source synthétique de données et de commentaires sur la fiscalité automobile est fournie par les éditions annuelles de *La circulation routière, Faits et chiffres*, de l’Union routière (voir note ci-après).

Pour une analyse économique (après 1973), voir Yves Martin, *La maîtrise de l’énergie, rapport d’évaluation*, Commissariat général du Plan, La documentation française, 1998 et son Annexe 18 : *Évaluation de la politique de maîtrise de l’énergie dans les transports* (non éditée, voir au Commissariat du Plan).

Aussi : Jean Orselli, *Fiscalité des transports routiers*, in *Congrès Mobilité dans un environnement durable*, ATEC, 28/30 janvier 1997, pages 199-213.

²⁵¹ Le montant de ces prélèvements va vite dépasser leur but initial, notamment avec la très forte augmentation de 1984. Leur masse devient alors pratiquement identique à celle de la vignette dans les années 1985-1995.

de 1924), ou comme l'instauration d'une TVA spécifique qui montera jusqu'à 33,3 % en 1968 (on revenait au taux maximum de la « *taxe sur les produits de luxe* » qui avait fort chagriné les automobilistes des années 1920).

La vignette sera supprimée dans l'improvisation²⁵² en 2001 (sauf pour les voitures de société) à la suite d'une grève féroce des camionneurs qui bloquèrent la distribution des carburants au prétexte d'une nouvelle augmentation de leur prix. Ironiquement, ce furent donc les voitures particulières qui en profitèrent.

Le tableau ci-dessous présente les variations de la fiscalité de 1951 à 2001.

Tableau 8. Taxes sur l'automobile en millions d'euros constants en valeur 2001.

M € constants val. 2001 (ou tep/an)	1951	1960	1973	1980	1985	1988	1991	1992	1993	1994	2001	2006
A L'ACQUISITION		219	2258	3326	3349	3251	1992	1368	1223	993	1400	1656
TVA majorée achat ou aides à la casse **			1722	2792	2705	2456	893	257		- 242		0
Permis, cartes grises		219	536	534	644	795	1099	1111	1223	1236	1400	1656
A LA POSSESSION	287	816	1713	2860	4305	4589	4681	4565	4569	4720	5030	5078
Vignette		541	1247	1889	1919	2135	2188	2118	2110	2222	600	0
Voitures de sociétés		42	106	433	381	325	411	445	444	450	700	1012
Taxes poids lourds	287	233	186	128	86	88	69	68	70	82	230	202
Surtaxe assurances et Sécurité Sociale			174	409	1920	2041	2013	1934	1945	1965	3500	3864
A L'UTILISATION	2508	7109	14462	17944	20651	25103	24712	25008	25891	28537	32180	32172
TIPP et taxes (huiles, IFP, FSGT, etc.)	2508	7109	13927	16615	18867	22480	21529	21629	22276	24711	26600	25116
Taxes d'État sur les autoroutes							46	58	75	77	580	616
Péages autoroutiers			535	1330	1784	2623	3138	3321	3539	3748	5000	6440
TOTAL GENERAL	2795	8143	18433	24130	28306	32943	31385	30942	31682	34250	38610	38907
Carburant (million tep*)	3,26	6,2	22,4	27,3	29,3	33,6	36,7	37,6	37,9	38,3	41,7	42,4
Total € 2001 / kep *	0,86	1,31	0,82	0,88	0,97	0,98	0,86	0,82	0,84	0,89	0,93	0,92
Parc (millions)	2,44	6,49	15,9	21,3	24,6	26,8	28,6	28,9	29,3	29,7	34,5	36,0

* Essence et gazole, dont les contenus en énergie par litre sont très différents, peuvent être décomptés de façon plus représentative en masse, soit : « *tep* » pour « *tonne d'équivalent pétrole* » et « *kep* » pour « *kilogramme d'équivalent pétrole* ».

** Il s'agit de l'aide à l'achat d'un véhicule sous condition de destruction d'un véhicule usagé.

La fiscalité se caractérise par une certaine stabilité si on la ramène au carburant consommé : de 1973 à 1992, le total des prélèvements oscille entre 0,82 et 0,96 € par kilo d'équivalent pétrole (kep) en € constants en valeur 2001, malgré la crise de l'énergie de 1973-1986. C'est à peine moins que le niveau de 1934 qui se situait vers 1,06 € valeur 2001. Si l'on considère l'incidence de l'amélioration du niveau de vie général, la baisse est encore plus importante.

Dès le début, les gros poids lourds Diesel ont été avantagés par une taxe beaucoup plus légère sur le carburant. En 1951, elle était de 23,5 francs/litre sur le gazole (utilisé alors uniquement par les poids lourds) contre 32 francs/litre sur l'essence. Avec une correction sur

²⁵² Elle était critiquée par les fiscalistes pour les distorsions que les départements – auxquels elle avait été dévolue par la suite – y avaient apportées.

l'énergie contenue dans chaque carburant, la taxe sur le gazole était de l'ordre de 65 % de celle sur l'essence²⁵³.

La comparaison entre les taxes totales perçues sur les voitures particulières et celles perçues sur les gros poids lourds et les « désutilités » que chaque catégorie engendre est difficile, voire impossible²⁵⁴. Il n'en reste pas moins que la circulation des poids lourds en France est moins taxée que celle des véhicules particuliers et que celle des poids lourds dans la plupart des pays européens.

La comparaison des budgets consacrés aux voiries avec le montant des prélèvements spécifiques sur l'automobile constitue le cœur de l'argumentaire des revendications du mode automobile²⁵⁵.

Le tableau ci-dessous confronte les recettes publiques spécifiques à la route et celles des dépenses totales de l'État et des administrations locales²⁵⁶. Il montre que le rapport entre les recettes publiques spécifiques à la route et celles des dépenses totales de l'État et des administrations locales a beaucoup évolué depuis 1973. Le budget total des dépenses routières a peu évolué, alors que les recettes n'ont cessé d'augmenter.

Tableau 9. Recettes et dépenses publiques en milliards d'euros constants en valeur 2001.

Milliards € constants val. 2001	1951	1960	1973	1980	1985	1988	1991	1992	1993	1994	2001	2006
Recettes	2,8	8,1	18,4	24,1	28,3	32,9	31,4	30,9	31,7	34,2	38,6	38,9
Dépenses	1,62	5	13,9	13,3	13,3	15,5	15,8	16,9	17,3	16,8	16,8	14,0
Dépenses sur recettes %	58%	61%	75%	55%	47%	47%	50%	55%	54%	49%	44%	36%

La part des dépenses routières par rapport aux prélèvements spécifiques a donc beaucoup évolué. De 58 % en 1951, elle va augmenter avec le rythme de construction du réseau autoroutier et les programmes de renforcements coordonnés pour atteindre 75 % en 1973. Puis elle décroît brutalement avec le ralentissement des programmes autoroutiers et se stabilise aux alentours de 52 %, avant de décroître encore après 2005 jusqu'à 36 % en 2006.

Avec la croissance du parc, la fiscalité automobile est donc devenue à partir de 1980 une

²⁵³ Si l'on corrige en fonction de l'énergie contenue dans un litre, la taxe sur le gazole est de l'ordre de 65 % de celle sur l'essence (26,6 francs/kep contre 42,2 francs par kep). Et encore ne tient-on pas compte du meilleur rendement du moteur Diesel dû à son taux de compression plus élevé.

²⁵⁴ L'évaluation des désutilités est déjà très subjective. On peut indiquer – à titre d'ordre de grandeur – que les gros poids lourds, pour 6 % du trafic automobile (hors deux-roues), sont impliqués dans plus de 15 % des accidents mortels, et sont à l'origine de 50 % de l'usure des chaussées, 30 % des nuisances de bruit et de pollutions. Ils payaient en 2004 moins de 20 % des taxes spécifiques sur l'automobile.

²⁵⁵ C'est déjà ainsi dans la source utilisée pour 1951 qui est issue de l'Union routière (voir note suivante).

²⁵⁶ Valeurs des recettes, dépenses et consommations tirées de *Faits et chiffres 2000*, Union routière pour 1980-2001, page III-10. Pour 1973 et 1980, *Faits et chiffres 1989*. Pour 1960, *Faits et chiffres 1961*. Pour 1951, *Problèmes d'actualité VII*, Union routière, *Allocution* de Gallienne, page 28. Pour les parcs : INSEE.

Les valeurs en francs courants ont été transformées en euros valeur 2001 d'après le tableau *Annexe A 00*.

Bien que fait par l'Union routière, on peut tenir le décompte des dépenses comme assez complet. Elles concernent la route et la voirie urbaine, et comportent les dépenses d'investissement et de fonctionnement, les charges de police, etc. Il faudrait y ajouter les taxes perçues sur d'autres usagers de la voirie (cyclistes, riverains).

On devrait ajouter aux dépenses prises en compte les dépenses réelles pour le fonds de garantie des assurances et la sécurité sociale, malheureusement inconnues, mais beaucoup plus faibles que les taxes les concernant, et peut-être y ajouter quelques dépenses d'administration.

ressource fiscale nette de plus en plus importante pour le budget de l'État²⁵⁷. Cette importance est évidemment un facteur de sclérose vis-à-vis des innovations utilisant éventuellement des énergies difficilement taxables (électricité).

La fiscalité a pu avoir des effets positifs. La vignette a maintenu indiscutablement le parc français dans des puissances plus faibles qu'en Europe du Nord.

Mais, certains aspects de la fiscalité automobile ont eu des aspects inattendus, voir pervers, dans les domaines de la sécurité ou des nuisances. Notons ici une particularité française, la plus grande rigidité au changement de la fiscalité automobile que dans d'autres pays²⁵⁸.

La politique fiscale s'efforce très tôt de favoriser les camions qui acquittent une taxe spécifique, la « *taxe à l'essieu* » qui ne va cesser de baisser au cours du temps²⁵⁹, en maintenant un niveau bas pour la *taxe intérieure sur les produits pétroliers* (TIPP) sur le gazole utilisé par la majorité des poids lourds. Cet avantage commun à la France, à l'Italie et à l'Allemagne va déboucher lors de la crise de l'énergie de 1973-1986 sur un développement massif du Diesel. Ce n'est pas la France mais l'Italie qui fut – contrairement à une idée reçue – la plus rapide à s'engager dans cette voie²⁶⁰. L'étude du cas italien montre qu'on y a diminué l'avantage fiscal accordé au gazole pour maintenir la part du parc Diesel à un niveau compatible avec les contraintes du raffinage pétrolier.

La politique française du « *tout gazole* » aboutit à une situation pour le moins paradoxale caractérisée par des importations et exportations massives. Ainsi, en 2001, la France a importé 86,4 million de tonnes de pétrole brut et 28,9 millions de tonnes de produits raffinés (du gazole essentiellement), tandis qu'elle réexportait 20,4 millions de tonnes de produits raffinés, surtout de l'essence, mais aussi du GPL et des produits lourds.

Cette évolution ne semble pas avoir fait l'objet d'une évaluation, alors qu'elle est source de pollutions supplémentaires (les Diesels étant plus polluants) et – accessoirement – de risques de marées noires supplémentaires liées au trafic maritime d'exportation. La crise pétrolière de 2007-2008 a vu le prix Hors Taxes du gazole rejoindre celui de l'essence, aboutissement d'une politique rigide et certainement anti-économique²⁶¹.

Après le petit choc pétrolier de la guerre du Golfe de 1990-1991, le gouvernement expérimenta une politique d'aide à l'achat sous condition de la destruction d'un véhicule ancien de février 1994 à juin 1995 et d'octobre 1995 à septembre 1996 (« *Balladurette* » et

²⁵⁷ En 2001, sur 250 milliards € de recettes du budget de l'État, dont 53,5 d'impôt sur le revenu des personnes physiques, les taxes spécifiques à l'automobile représentaient environ 36 milliards € déduction faite des sommes allant aux collectivités locales, au fonds de garantie des accidents et à la sécurité sociale.

²⁵⁸ L'Italie pratiqua avec beaucoup de souplesse, dès la fin des années 1970, une politique des énergies basée sur un impôt annuel de type *vignette* modulé selon le carburant et fréquemment réajusté.

²⁵⁹ En Euros valeur 2001, la taxe à l'essieu passe de 186 millions en 1973 à 82 millions en 1994, tandis que le parc de poids lourds concerné double, soit une division par plus de 4,5 ramenée au véhicule.

²⁶⁰ Jean Orselli, *Énergies nouvelles pour l'automobile*, Paradigme, 501 pages, 1992. Voir les pages 437-443.

En 1985, il se vend 425 000 véhicules légers Diesel en Italie, 320 000 en République fédérale d'Allemagne et 245 000 en France, contre respectivement 70 000, 20 000 et 35 000 en 1973. À noter que Renault, qui utilisait pourtant largement des moteurs Diesel italiens du fait d'accords de longue date avec Fiat, laissa à Peugeot la propagande en faveur du Diesel – moins consommateur d'énergie – contre les projets européens de dépollution des moteurs à la fin des années 1980.

²⁶¹ Les effets pervers de la distorsion persistante de fiscalité française en faveur du gazole profitent au premier chef à l'industrie du raffinage, au détriment des automobilistes.

« *Jupette* »)²⁶². Sur un total de 5 500 000 véhicules vendus, 1 650 000 ont été primés. Le montant total de primes a été de 8 800 millions de francs. Cette politique finit par être reniée par les constructeurs automobiles français, qui l'avaient d'abord réclamée²⁶³. Pourtant, elle offrait de multiples gains de sécurité, de pollutions et d'énergie²⁶⁴. Enfin, la prime bénéficiait à des acheteurs pauvres auparavant cantonnés au marché de l'occasion, ce qui donnait une dimension sociale à cette politique.

D'autres pays pratiquent des politiques de suppression des vieux véhicules, soit par des subventions à la destruction des vieux véhicules comme l'Italie, soit par des exigences très strictes lors des contrôles comme le Japon.

BOITE DE VITESSE AUTOMATIQUE ET FISCALITE.

Une des grandes différences entre les véhicules français et américains est la faible place de la boîte de vitesses automatique jusqu'à une période récente²⁶⁵.

La France avait été pionnière dans le domaine avec la boîte COTAL²⁶⁶ qui devait équiper la 15 CV Citroën et avec les brevets pris par Gaston Fleischel. Pourtant, après la guerre, la boîte automatique va être systématiquement défavorisée en France. La question du retard pris dans ce domaine est soulevée par *La Vie automobile* dans divers articles de la fin des années 1940, dont le très important article de Fleischel²⁶⁷ de 1950 qui conclut :

« *Il faut donc que l'industrie française prenne bien garde, dès maintenant, à ne pas*

²⁶² Du nom des deux premiers ministres, Balladur et Juppé, alors en exercice.

Le fonctionnement de ces primes a varié. Pour la mise à la casse d'un véhicule de plus de 10, puis 8 ans, (avec des conditions de durée de possession), une prime était versée à l'achat d'un véhicule neuf (5 000 F, ou 7 000 francs pour les plus gros modèles de 10/1995 à 09/1996).

²⁶³ Les critiques ont été diverses, notamment : la possibilité que les véhicules retirés aient en fait très peu roulé, les succès de Fiat avec ses petites voitures, les à-coups du marché engendrés par l'instabilité du signal fiscal.

Voir *Un contrat automobile pour le développement et l'emploi, Rapport d'information parlementaire n°530*, de MM. Daniel Paul et Gérard Fuchs, éditeur Les documents d'information de l'Assemblée Nationale, décembre 1997. Le *Rapport* ne s'intéresse qu'à « l'emploi français » (*i. e.* les parts de marché de Renault et PSA) et absolument pas à la sécurité ou aux effets sur la consommation d'énergie et les pollutions d'origine énergétique. Le *Rapport* est même incapable de conclure sur le volume d'accroissement des ventes espéré au départ.

²⁶⁴ Jean Orselli, *Les actions réglementaires sur le parc : contrôle, suppression des « mauvais » véhicules*, étude effectuée dans le cadre du Programme de lutte contre le changement climatique, non publiée, 14/10/1999.

Nous y avons montré que cette action avait diminué la consommation des véhicules neufs de 5 % par rapport à la situation sans prime et que son coût était très bien placé en termes d'efficacité des aides aux économies d'énergie (moins de 300 €/tonne équivalent pétrole).

²⁶⁵ Voir deux articles : Joël Broustail, *L'éternel retour de l'automatisme*, et René Filderman, *Commentaires sur le phénomène de rejet de la boîte automatique en Europe*, in *Automobile et progrès*, collection *Culture technique* n°25, éditeur Centre de recherche sur la culture technique, 1992.

Jean-Jacques Chanaron, Jean Orselli, *Les systèmes intelligents de transports et l'automatisation de la conduite automobile*, collection *Transports et Communications*, Paradigme, Chapitre 7 (7-1 à 7-3), 2001.

²⁶⁶ Voir *La Vie automobile*, 25 juin 1939, pages 228 e. s.

²⁶⁷ Gaston Fleischel, *La bataille des transmissions automatiques aux U.S.A.*, in *La Vie automobile*, 25 janvier 1950, pages 4 à 15 (citation page 14). On y trouve un historique fondamental sur le développement de la transmission automatique avant 1950.

Gaston Fleischel (1885-1965) né dans une famille d'industriels alsaciens réfugiés en France, sort major de l'École Centrale en 1910. Il crée une société qui produit des composants pour automobiles et divers matériels et machine-outils. Il développe des transmissions automatiques entre 1925 et 1938 sur divers véhicules français. En mission aux États-Unis, il y rejoint la France libre. Ses brevets américains furent mis sous séquestre et utilisés par les constructeurs américains pendant la guerre (il eut beaucoup de mal à les récupérer après la guerre). Ses inventions sont à l'origine de toutes les transmissions et boîtes de vitesses automatiques.

se laisser distancer techniquement, car l'automatisme ne s'improvise pas. »

Les constructeurs français – et européens – adoptèrent une position différente : contrer l'avance américaine en faisant défavoriser l'automatisme par les réglementations et des campagnes hostiles dans la nouvelle presse automobile, moins technicienne que ne l'était *La Vie automobile*. Nous verrons plus loin que la boîte automatique fut affublée de restrictions vexatoires au niveau du permis de conduire. Nous traiterons ici de sa pénalisation fiscale.

Le mode de calcul initial de la vignette établi en 1956²⁶⁸ avait « *eu pour effet d'inciter à tirer le maximum de puissance de moteurs de petite cylindrée, avec des incidences [...] défavorables dans le domaine du bruit et de l'optimum de consommation.* »

Une réforme censée favoriser les économie d'énergie est faite en 1977²⁶⁹. Elle tendait à éliminer les moteurs rapides et à favoriser la 5^{ème} vitesse et le Diesel. Ses effets pervers les plus reconnus seront l'augmentation des puissances réelles des voitures Diesels (et de leur consommation) du fait de la non-prise en compte de la « *suralimentation* » à cylindrée égale.

Surtout, la *Circulaire* de 1977 pénalisa la boîte de vitesses automatique encore plus que celle de 1956. Il s'agissait évidemment de freiner le développement de cette technique très répandue en Amérique. La *Circulaire* de 1977 va perdurer jusqu'à la disparition de la vignette en 2002, malgré son inadaptation croissante. Pourtant, les avantages de la boîte automatique en termes de consommation avaient été reconnus très rapidement²⁷⁰. De plus, et surtout, elle constitue un facteur d'apaisement de la conduite, donc de sécurité.

Il est difficile de conclure sur la fiscalité automobile durant la période contemporaine.

Elle fut conçue essentiellement comme un instrument d'imposition et ne fut que très rarement utilisée comme un levier d'orientation de la composition du parc, comme dans d'autres pays comme l'Italie. Cette conception et sa rigidité seront la raison de son opacité, qui créait en retour un sentiment général d'animosité.

D'un point de vue historique, cette ponction fiscale visait spécifiquement les classes moyennes jusque dans les années 1960. Puis, elle devint un instrument de « *ponction fiscale non progressive* » répartie sur la masse des ménages modestes. Actuellement, moins de la moitié des foyers fiscaux payent « *l'impôt sur le revenu* », impôt progressif par excellence, tandis que la masse de la fiscalité automobile dépasse celle dudit impôt sur le revenu.

Si la vignette, avec son effet de seuil, maintint probablement à un niveau bas les puissances – donc les consommations –, elle eut des inconvénients en termes de bruit et de pollution.

Vis-à-vis de la sécurité, la fiscalité française désavantagea longtemps la boîte automatique, ce qui contribua à limiter son utilisation, pourtant favorable à une conduite apaisée.

²⁶⁸ *Circulaire* du 28 décembre 1956 (JO du 22/1/57 et 26/3/57). Elle définit une « *puissance fiscale* » sur des critères de cylindrée, totalement déconnectés de la puissance réelle du moteur. Les boîtes automatiques, qui ont une cylindrée supérieure pour avoir la même puissance réelle, étaient donc déjà défavorisées.

²⁶⁹ *Circulaire* du 23 décembre 1977 (JO du 8/2/78). La citation précédente est tirée de son *Préambule*.

²⁷⁰ *Etude expérimentale de l'intérêt énergétique des boîtes de vitesses à 4 et 5 rapports équipant les véhicules légers*, INRETS-LEN (Laboratoire énergie nuisances), janvier 1988.

La fiscalité resta un point de fixation des récriminations des automobilistes français. Faute d'une grande association qui les représentait véritablement, le discours sur la fiscalité fut tenu par les constructeurs, les transporteurs routiers ou la nouvelle presse automobile. Leurs intérêts ne coïncidaient évidemment pas totalement avec ceux des usagers individuels. Mais, ces derniers étaient extrêmement sensibles à la comparaison entre la fiscalité spécifique et l'insuffisance des investissements routiers durant toute la période allant de 1945 à 1970. Leurs autres intérêts furent donc mis au second plan.

La répression par des amendes fut dénoncée comme un prélèvement fiscal supplémentaire quand l'automobile commença à se démocratiser dans l'entre-deux-guerres, et *a fortiori* après 1945. C'est ainsi que le député Desjardins, chargé du *Rapport* sur le premier *projet de loi sur la police de la circulation* en 1948, ne le déposa jamais en prenant argument en commission de ce surcroît de pression fiscale. Des discours de ce type seront tenus tout au long de la seconde moitié du siècle. On les trouve même chez les organisations les moins démagogiques comme le Touring-Club. Il est certain que cet amalgame a participé aux réticences vis-à-vis des modifications des pratiques de circulation durant toute la période précédant 1970, mais aussi lors de la mise en place des mesures des années 1970 et de la répression qui les accompagnait.

La renouveau de la répression après 2002 a ravivé ces protestations.

Pour en terminer sur un élément d'actualité encore plus proche, on peut signaler que la crise pétrolière qui s'est amorcée depuis 2006 ranime la question des effets pervers d'une fiscalité automobile tiraillée entre sa conception traditionnelle de « ponctions fiscales » plus ou moins invisibles et les possibilités qu'elle peut offrir pour piloter les évolutions du parc automobile²⁷¹.

²⁷¹ Le « *bonus-malus écologique* » à l'achat des véhicules, institué hâtivement en fin 2007, a fait l'objet de vives critiques (notamment parce qu'il défavorise la boîte automatique et favorise le moteur Diesel plus polluant que le moteur à essence) et est encore loin d'être stabilisé. À la date où nous écrivons, il n'existe évidemment pas encore d'étude poussée sur les effets du *bonus-malus*, même si constructeurs automobiles et journalistes ne tarissent pas sur le sujet.

VII L'opinion : presse, syndicats professionnels, associations.

Nous avons pleine conscience de défendre non seulement dix millions et davantage d'usagers, mais l'absolue certitude de défendre aussi des "industries-locomotives" telles que l'industrie automobile, pétrolière, et bien d'autres secteurs et, par là même, l'Économie nationale.

André Defert, président du Touring-Club, 1963 ²⁷²

VII-1 SINGULARITE DE L'EVOLUTION FRANCAISE.

André Defert – à qui nous empruntons cette épigraphe – était certainement, de tous les responsables des grandes associations d'usagers, le moins aligné sur les "industries-locomotives" liées à l'automobile. En témoignait sa courageuse prise de position en faveur des limitations de vitesse dès 1960. Il était peut-être aussi un des seuls à pressentir que ces liens risquaient d'entraîner à très court terme le déclin des associations d'usagers.

Et pourtant !

Et pourtant, Defert ne peut s'empêcher de rejoindre la meute, ici menée par Raymond Cartier²⁷³ dans la Grande presse, lequel agite la sempiternelle question des impôts sur l'automobile et de la lenteur du développement des réseaux.

Sur les 60 ans écoulés depuis 1945, des changements d'importance sont intervenus dans la « représentation » du monde de l'automobile. Il ne saurait être question ici de traiter en profondeur de ces sujets, mais d'en pointer les particularités.

La France offre en 2008 une singularité étonnante : seulement 1 automobiliste sur 50 y appartient une association d'usagers de l'automobile particulière, alors que dans chaque pays avancé, la grande association nationale regroupe entre 1 automobiliste sur 3 et 1 sur 5.

²⁷² *Éditorial de la Revue du T. C. F. de décembre 1963.*

Lettre ouverte d'André Defert à Raymond Cartier de Paris-Match, qui a entrepris :
« de donner dans de récents numéros une très large place à un problème qui passe, au moins actuellement, au premier plan des préoccupations d'un grand nombre de Français : celui de l'automobile et de la circulation.
Une vaste enquête est donc ouverte – après d'autres – sur un thème qui sensibilise vivement l'opinion et invite les dix millions d'usagers à "prendre conscience de leur puissance". »

²⁷³ Raymond Cartier (1904-1975) fait une carrière de journaliste très orientée vers la géopolitique. Dans les années 1960, il est le grand chroniqueur vedette de *Paris-Match*, l'hebdomadaire de Jean Prouvost qui tire à l'époque à plus de 1,5 million d'exemplaires. Il est l'auteur de nombreux ouvrages d'économie politique et d'histoire.

Face aux 400 000 adhérents français dispersés entre des associations concurrentes, les associations nationales comptent plus de 30 millions d'adhérents aux États-Unis, 16 millions en Allemagne, plus de 15 millions au Japon, 12 millions en Angleterre, etc.²⁷⁴

Le décrochement de l'audience des associations françaises par rapport à celle des associations étrangères remonte en fait aux années 1950, leur stagnation aux années 1960 et leur déroute aux années 1970, le fond étant atteint lorsque le Touring-Club disparaît en 1983.

Dans une histoire des usages de la route – et de ses usagers –, l'histoire de cette particularité française mérite un examen tout particulier que nous ne pouvons hélas qu'esquisser ici bien qu'elle mériterait une recherche plus exhaustive.

Les conséquences de cet avortement du mouvement associatif automobile en France sont encore plus difficiles à étudier. Nous nous bornerons donc à poser certaines des interrogations que suscite l'absence précoce d'une représentation de masse des automobilistes français.

VII-2 LA PRESSE.

LA PRESSE AUTOMOBILE.

La vieille presse automobile a disparu avec Baudry et Desgrange ou va disparaître avec *La Vie automobile* de Faroux en 1956. Seules subsistent des revues pour techniciens.

La presse automobile change alors de nature. Elle va se développer considérablement avec le nombre des automobilistes, ce qui entraînera la multiplication du nombre des titres et une compétition beaucoup plus importante entre eux.

Les constructeurs automobiles et leurs alliés perdent alors totalement leur ancienne maîtrise sur la presse spécialisée, même si les revues associatives des Automobile-Clubs, de la Prévention Routière ou du Touring-Club – qui tirent à plus de 600 000 exemplaires vers 1960-1970 – restent très respectueuses envers l'administration, les constructeurs et les assureurs.

Le modèle de cette nouvelle presse est *l'auto-journal* créé en 1951 par Robert Hersant²⁷⁵ qui se propose de soutenir le « *combat pour l'automobile* » selon le sous-titre de son magazine²⁷⁶, avec son rédacteur en chef Jean-Marie Balestre²⁷⁷. Il connaît très vite le succès,

²⁷⁴ Pour des populations respectives de 320, 127, 82 et 60 millions d'habitants. Ces grandes associations nationales ont parfois une structure fédérale plus ou moins prononcée.

²⁷⁵ Robert Hersant (1920-1996) est attiré très jeune par le journalisme et la politique. Il se fourvoie dans le pétainisme et sera condamné à 10 ans d'indignité nationale en 1947. Après de petites revues spécialisées, il fonde *l'auto-journal* dont le succès va lui permettre de bâtir un groupe de presse en rachetant des titres de province et des magazines spécialisés dont il améliore la rentabilité en modernisant leur ligne éditoriale et leur fabrication et en y développant la publicité. Son empire sera couronné par le rachat du *Figaro* et une tentative malheureuse de se développer dans la télévision privée avec la fondation de « *La Cinq* » avec Silvio Berlusconi en 1987.

Il reprend des activités politiques au parti radical-socialiste et s'implante dans l'Oise : maire de Ravanel en 1953, conseiller général en 1955. Il est élu député en 1956 (après une seconde élection, la première ayant été invalidée) et le restera jusqu'en 1978, en étant passé dans la droite libérale dans les années 1970. Il va, dès ses débuts, déposer un grand nombre de propositions, dont beaucoup concernent l'automobile, qu'il relaie dans ses autres publications.

Il existe de nombreux ouvrages sur Hersant et son groupe.

²⁷⁶ Voir quelques pages sur le sujet de Loubet, *op. cit.*, pages 363-365, qui insiste sur le côté démagogique du discours de *l'auto-journal* sans montrer pourquoi son modèle triompha totalement des modèles concurrents.

²⁷⁷ Jean-Marie Balestre (1921-2008) fait des études de droit, puis devient journaliste sportif, notamment à *L'Auto*. Ses activités durant la guerre lui valent un court emprisonnement à la Libération. Il est dès 1947 le plus

dépassant 100 000 exemplaires et atteignant les 600 000 lors de scoops comme celui sur la DS19.

L'auto-journal se pose « de manière démagogique en défenseur du conducteur-consommateur en butte aux ukazes des constructeurs et des assureurs, aux pressions du fisc.²⁷⁸ »

Démagogie, peut-être, mais, alors que la pression fiscale est un thème commun au lobby automobile et aux associations, *l'auto-journal* fait aussi œuvre de pionnier du « consumérisme » pour les automobilistes. Il tient un discours totalement inédit en dénonçant les arrhes à la commande, les délais de livraison, le contrôle des réseaux de distribution²⁷⁹, les collusions entre les assureurs et l'administration, etc.

Il ne séduit pas seulement l'automobiliste par ce non-conformisme, mais il invente d'autres types d'information : les « essais » des nouveaux modèles et une information « pirate » sur les véhicules en cours d'étude.

Les essais de véhicules sont apparus dans d'autres pays où ils sont réalisés par les grandes associations comme l'A. D. A. C. en Allemagne. Ceux de *l'auto-journal* sont plus mordants car ils sont faits du point de vue du lecteur moyen, par des journalistes et non par des techniciens comme pouvaient l'être Faroux et ses collaborateurs, et sans trop s'embarrasser de la modération que pouvait avoir une grande association automobile²⁸⁰. Ils insistent sur les défauts des automobiles plus que sur leurs réussites, du moins c'est ce que les constructeurs leur reprochent.

Les essais vont devenir incontournables, et les autres revues s'y mettront, y compris la revue de la Prévention Routière et celle du Touring-Club.

L'auto-journal sera aussi à la recherche de scoops en s'intéressant aux prototypes à l'étude dont il publie des photographies prises sans autorisation (les constructeurs seront amenés à essayer leurs prototypes sous des carrosseries provisoires), et des plans et dessins volés.

Les constructeurs, après quelques procès, renoncent à traîner *l'auto-journal* en justice pour ses diffusions illicites de documents et les préjudices éventuellement causés par les essais, car cela ne fait qu'augmenter ses ventes. Ils se contentent de quelques représailles, comme son bannissement du Salon de l'automobile de 1951 à 1965 ou le refus de lui prêter des voitures pour les essais.

Il va de soi que *l'auto-journal* suivra le mouvement général contre les limitations de vitesse et le port obligatoire de la ceinture.

En 1988, apparaît *Auto-plus*, qui appartient à une nouvelle génération de la presse magazine, plus lisible, mieux rédigée, et qui recherche par des « coups » un relais médiatique

proche collaborateur d'Hersant, et dirige *l'auto-journal*.

À côté de ses activités journalistiques, il fait une carrière dans le monde des associations automobiles, qui le mènera de la création, en 1959, de la *Fédération nationale du karting* à la tête de la *Fédération française du sport automobile (FFSA)* en 1974, puis, en 1978, de celle de la « *Commission sportive internationale* » de la *Fédération internationale de l'automobile (FIA)* et qu'il renomme *Fédération internationale du sport automobile (FISA)*. Enfin, il est élu président de la *Fédération internationale de l'automobile* elle-même en 1985. Il devra abandonner ces deux dernières présidences à Max Mosley entre 1991 et 1993.

²⁷⁸ Patrick Éveno, *Hersant : itinéraire d'un empereur de presse*, in *L'Histoire*, n° 226, 1998.

²⁷⁹ *L'auto-journal* créera une « centrale d'achat » en 1963 sous le nom de Syndicat national des automobilistes.

²⁸⁰ André Costa, *J'ai inventé un métier*, in *l'auto-journal*, n° 539, 6 avril 2000.

susceptible contribuer à la notoriété du titre. *Auto-plus* semble aussi s'adresser à un public plus étendu vers les milieux populaires²⁸¹. On reviendra sur son activité dans les années 1990 et 2000.

De nombreuses revues automobiles coexistent toujours dans les années 2000. Dans un paysage sans cesse changeant au gré des réorganisations des grands groupes de presse, ces revues s'opposent toujours aux contrôles – comme en 1900 d'ailleurs – et diffusent des publicités pour des « positionneurs de radars »

LA PRESSE GENERALE.

La grande presse des magazines et des quotidiens restera longtemps très alignée sur les positions de l'Union Routière et des grandes associations dans la défense de l'industrie automobile.

Ce qui la passionne surtout sont les thèmes de la congestion ou du développement des réseaux, sans compter les courses avec le développement général de l'information « sportive » au dehors des journaux spécialisés.

Elle évitera longtemps de prendre parti sur la plupart des questions sécuritaires, à l'exception de l'alcoolisme au volant. Elle ne commencera à le faire que lorsque le vent tournera en faveur des mesures de limitation de vitesse et de protection des passagers des véhicules après 1970, pour retomber dans la neutralité dans les années 1980 et 1990.

Elle prendra acte du retour de la répression après 2002. On verra même alors des patrons de presse ou de la télévision signer des livres de circonstance sur la sécurité routière²⁸².

Il n'empêche qu'elle continuera à faire le plus large écho à chaque procès gagné pour tel ou tel vice de forme concernant la répression, ou à chaque « erreur » du système.

Nous reviendrons sur l'importance nouvelle de la télévision après 1990 au chapitre 11.

VII-3 LES SYNDICATS PROFESSIONNELS.

Pour la *Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles* (C. S. C. A.) on se reportera ci-dessus au *sous-chapitre VI* consacré à l'industrie automobile.

Le système associatif du monde automobile s'était remis de la guerre remarquablement rapidement, sur la base des organismes d'avant 1939.

En 1950, *L'argus de l'automobile* fait une très intéressante présentation des « *Organismes syndicaux de défense de l'Automobile et des industries du Caoutchouc et du Pétrole* »²⁸³. Il présente ainsi 29 organismes distincts (plus 4 représentants du machinisme agricole), dont un

²⁸¹ Sur *Auto-plus*, voir Julien Duval, *La critique (intéressée) d'une politique*, pages 157-183, in *Communications et médiatisations de l'État, La politique invisible*, D. Marchetti directeur, presses universitaires de Grenoble, 200 pages, 2008.

²⁸² Un bon exemple du genre parmi d'autres : Pascal Delannoy (directeur de France Info) et Jean Viard (CNRS), *Contre la barbarie routière*, L'aube, France Info +, 180 pages, septembre 2002. Ce livre publié dans la volée de l'annonce d'une répression accrue par le président Chirac en juillet 2002, est à 80 % une compilation de citations et d'articles empruntés (dont deux de l'auteur...), dont Delannoy et Viard concèdent que « *les titres et coupes sont de notre responsabilité* »...

²⁸³ *Numéro annuel des Statistiques de L'argus de L'automobile et des Locomotions*, 25 mai 1950, 2^{ème} cahier.

certain nombre sont en fait des « fédérations ». Cette présentation est accompagnée de placards publicitaires d'un bon nombre d'entre eux. Nous la commenterons brièvement²⁸⁴.

Sur les 29 organismes cités (sans le machinisme agricole), on trouve :

- l'Union routière de France et la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles qui occupent respectivement la première et la deuxième places de l'énumération ;
- l'Union des chambres syndicales de l'industrie du pétrole ;
- 15 représentants des métiers annexes de l'automobile et des cycles : équipementiers, pneumatiques, carrossiers, Chambre syndicale nationale du commerce et de la réparation automobile (C. S. N. C. R. A., créée en 1930), Syndicat des garagistes, motoristes, motocistes et vélocistes²⁸⁵, Société des ingénieurs de l'automobile, Union technique de l'automobile et du cycle (U. T. A. C.), Bureau des Normes de l'Automobile ;
- les usagers particuliers, avec 5 représentants : (A. C. F., T. C. F., U. N. A. T., Fédération nationale des clubs automobiles de France et La Prévention Routière) ;
- les transporteurs de marchandises avec 4 représentants (F. N. T. R., Union des véhicules de transport privé, Syndicat national des transporteurs mixtes et Chambre syndicale des loueurs d'automobiles industriels).

L'organisation présentée par *L'argus* en 1950 est très proche de ce que l'on trouvait juste avant la guerre. Elle est aussi à peu près valable soixante ans après. Nous commenterons donc successivement le devenir des principaux groupements d'organismes ci-dessus.

L'UNION ROUTIERE DE FRANCE.

L'argus du 25 mai 1950 donne le détail des « 30 groupements » formant l'Union routière. Ils comprennent la totalité des organismes cités par *L'argus* (sauf ceux liés au machinisme agricole – voir ci-dessus), les divers représentants de l'industrie des travaux publics routiers et les Syndicats de l'Industrie hôtelière et des Voyageurs-Représentants.

Le 14 novembre 1945, le baron Petiet réunit un « comité de direction » restreint de l'U. R. F.²⁸⁶ pour remettre en route l'association. Il propose qu'il n'y ait plus de président « jusqu'à décision contraire », mais un « délégué général [qui] travaillerait en accord avec le Comité ». Il propose pour ce poste « Georges Gallienne²⁸⁷ dont il rappelle la longue carrière

²⁸⁴ Voir la liste complète en *Annexe A 25*. Une analyse textuelle approfondie – reliée à d'autres documents – serait intéressante pour illustrer la façon dont la profession se fait sa propre représentation à l'époque.

²⁸⁵ Ce Syndicat était un concurrent minoritaire du C. S. N. C. R. A. (qui finit par l'absorber) ; tous deux regroupaient concessionnaires et autres vendeurs, garagistes, réparateurs, pompistes, auto-écoles, etc.

²⁸⁶ *Compte rendu du Comité 14 novembre 1945*, in Archives U. R. F. La séance se tient à la Chambre syndicale des constructeurs automobiles et sont présents le vicomte de Rohan, président de l'A. C. F. et MM. Chauchat (Transporteurs privés), Mole (Chambre nationale du commerce de l'automobile), Prévost (pétroliers ; Prévost a été directeur des essais de Citroën entre les deux guerres et président de la SIA) et Simon (F. N. T. F.). Marcou (Chambre syndicale des fabricants d'accessoires) et Gilabert (que nous n'avons pas situé) sont excusés.

²⁸⁷ Georges Gallienne (1898-1985), fils d'un professeur de l'École Alsacienne, y côtoie nombre de futurs dirigeants. Il entre chez Peugeot en 1919, puis General Motors en 1926 et enfin chez Renault entre 1930 et 1945, où il dirigera la division des camions sur le plan commercial. Inquiété comme nombre de cadres de Renault à la Libération, il se reconvertit en 1947 dans les transports routiers, en rachetant la *Société varoise de transports* qui exploite la rentable ligne d'autobus Marseille-Toulon, puis il créera *Sud Cars*, la *Société salonnaise de transports*, la *Société des transports rapides automobiles* (1971).

automobile et l'action menée par lui en faveur des transports en commun »²⁸⁸. Gallienne est alors présenté au comité et nommé en séance.

Le 14 janvier 1946, Gallienne est coopté comme « *membre du Comité de direction* » et « *les pouvoirs les plus larges qui étaient précédemment dévolus au président lui sont accordés* »²⁸⁹. Il prendra le titre de « *président* » lors du Comité de direction du 6 février 1952.

Les diverses composantes de l'Union routière d'avant 1939 vont la rejoindre rapidement²⁹⁰.

La première esquisse de programme, définie le 14 janvier 1946, comporte²⁹¹ :

- « 1. *une campagne pour la suppression des SP, des taxes de circulation sur les véhicules industriels et des réquisitions abusives,*
2. *une prise de contact avec le ministère des Travaux publics et la SNCF afin de connaître leurs vues sur la nouvelle législation des transports,*
3. *une étroite liaison avec les transporteurs privés et les transporteurs publics [...],*
4. *des efforts pour la création au ministère des Travaux publics d'une Direction Générale des Routes et de la circulation routière,*
5. *des conférences de presse aussi nombreuses que possible. »*

Comme on le voit, ce programme initial est plutôt tourné vers la défense des transports routiers. La demande d'une « *Direction Générale des Routes et de la circulation routière* » étant évidemment destinée à établir un équilibre avec la « *Direction générale des chemins de fer et des Transports* » instituée après la guerre.

La circulation des véhicules privés n'est mentionnée qu'au titre de la suppression des *SP*.

Très vite, l'Union routière élargit ses actions :

- elle se préoccupe de la fiscalité automobile en général (des voitures particulières comme de la circulation utilitaire) ;
- elle stigmatise le dirigisme vis-à-vis de l'industrie automobile, ce que pouvait plus difficilement faire la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles entrée dans

Il va diriger l'Union routière de 1946 à mars 1977. Il fonde et préside la *Fédération routière internationale* sur le modèle de l'Union routière en 1948.

Il organise la fondation de la Prévention Routière, qu'il dirigera de fait pendant 25 ans comme *Vice-président délégué général* (1949), *Président adjoint et Délégué général* (1968-1974). Il est membre de divers comités administratifs, dont le Conseil supérieur des transports.

Il eut des ambitions politiques, fut maire de Chambourcy (Seine-et-Oise), membre du Conseil économique et social, mais ne put se faire élire député.

Son fils Jean-Claude (né en 1928) fera carrière dans les transports automobiles et sera un personnage important du monde syndical des transports routiers (vice-président de la F. N. T. R. en 1973).

²⁸⁸ *Compte rendu du Comité du 14 janvier 1946*. Le vice-président André Beauguitte nommé en 1938 semble avoir voulu accéder à la présidence, ce que ne voulait pas Petiet (le président Lamoureux semble démissionnaire).

²⁸⁹ *Ibidem*.

²⁹⁰ *Ibidem*. Une note manuscrite de Gallienne jointe au compte rendu évoque la prise de contact avec les responsables d'organismes ayant fait partie de l'U. R. F. avant guerre (pneumatiques, assurances).

²⁹¹ *Ibidem*. Les « *SP* » ou « *Service Spécial* » sont un des 3 types d' « *autorisation spéciale* », avec les IG (*Intérêt Général*), et AT (*Autorisation Temporaire*) limitées respectivement à 1 an, 6 mois et 7 jours pour les véhicules utilitaires (pour les voitures particulières et motocyclettes : 6 mois, 6 mois et 4 jours), établies pendant la guerre (*lois* du 27 août 1940 et 30 novembre 1941, *circulaires* du 29 septembre 1941 et 25 février 1942). Les autorisations, délivrées par les préfets, étaient indispensables pour obtenir du carburant. Pour des détails, voir Mathieu Flonneau, *Thèse, op. cit.*, chapitre 4-I.

Le système avait été reconduit à la Libération jusqu'à la fin de 1948 pour les voitures « *genre tourisme* ». Le Comité de l'U. R. F. vise donc ici, à travers les « *SP* », les attributions de carburant aux voitures particulières.

- une période de turbulences dès janvier 1945 ;
- elle dénonce les insuffisances des budgets routiers ;
- elle est à l'origine de la forme prise par la *Prévention Routière* créée en 1948-1949 et que Gallienne dirigera (voir ci-dessous).

Elle entreprend des actions de propagande, notamment au moyen de « conférences » publiées ensuite dans des recueils intitulés « *Problèmes d'actualité* »²⁹². Elle réalise des « brochures » simplifiées qui sont parfois distribuées en très grand nombre²⁹³.

Dès le début, elle établit des relations très étroites avec le ministère des travaux publics et des transports et obtient ainsi, en 1948, des conférences du ministre Christian Pineau, de Daniel Boutet, vice-président du Conseil général des ponts et chaussées et d'André Rumpler, directeur des routes²⁹⁴.

Cette bonne entente se poursuivra longtemps ; le ministre de l'Équipement Roger Galley présidera ainsi le 40^{ème} anniversaire de l'Union routière en 1975²⁹⁵, et en sera fait « *Membre d'honneur* » à sa demande en 1976²⁹⁶.

Les sociétés d'autoroutes seront rapidement membres de l'U. R. F. En 1976, quatre d'entre elles ont des représentants à l'Assemblée générale : MM. Balladur (Mont Blanc), Millier (Sud de la France), Rickard (Paris-Rhin-Rhône) et Vimenev (Nord et Est de la France)²⁹⁷.

Avec la libéralisation du transport routier et le déplacement des centres de décision concernant l'industrie automobile vers Bruxelles²⁹⁸, l'union entre constructeurs automobiles et transporteurs – fonction originelle de l'Union routière – cesse d'être d'actualité. Cette nouvelle donne correspond à peu près au départ de Gallienne en 1978.

L'Union routière se recentre alors sur le développement des réseaux routiers et autoroutiers et est désormais dirigée par des représentants de l'industrie des travaux publics²⁹⁹. Elle continue cependant à tenir un discours – devenu un peu mécanique – sur la fiscalité et la défense de l'automobile.

LA FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS (F. N. T. R.).

La *Fédération nationale des transporteurs routiers* (F. N. T. R.) qui remplace l'ancienne

²⁹² Une collection des premiers recueils des *Problèmes d'actualité* est conservée aux Archives de l'U. R. F. Ils traitent ainsi jusqu'en 1950 de : I *L'industrie automobile française. Les carburants. La circulation routière.* II *La route, son rôle économique et social.* III *La route, élément essentiel du tourisme national.* IV *Le tunnel sous le Mont Blanc.* V *L'automobile au service du pays.* VI *La France, point de départ des grands itinéraires internationaux.* VII *Les problèmes routiers aux États-Unis.* VIII *La vente libre de l'essence. Le projet de loi sur la coordination de 1950. La taxe au poids.*

²⁹³ Le *Compte rendu du Comité du 22 décembre 1948* envisage ainsi la distribution d'une brochure sur les infrastructures et la motorisation agricole à tous les maires de France, avec un tirage de 40 000 exemplaires.

²⁹⁴ Voir *Problèmes d'actualité*, 1948-1950. Archives de l'U. R. F.

²⁹⁵ 40^{ème} anniversaire, *Allocution Gallienne*, 1975. Archives de l'U. R. F.

²⁹⁶ *Procès Verbal de l'AG ordinaire* du 6 juillet 1976. Archives de l'U. R. F.

²⁹⁷ *Ibidem.*

²⁹⁸ Le *Comité des constructeurs du Marché Commun*, (C. C. M. C.) est créé en 1972, sur une initiative des français.

²⁹⁹ Les présidents seront désormais tous issus du milieu des travaux publics : Jean Clouet (1978-1989), Christian Gerondeau (1992-2003), Pierre Prévost (depuis 2003), à l'exception de Jacques de Perthuis (1989-1992) lequel venait du milieu pétrolier, mais ne fera que passer.

F. N. T. F. en 1945 sort renforcée de la guerre. En 1950, elle compte 38 000 adhérents parmi les 42 000 entreprises françaises de transport public de voyageurs et marchandises. La Fédération est très structurée, avec 20 régions, 93 « *syndicats départementaux* » (Algérie comprise), 3 028 « *délégués cantonaux* ».

Son président est alors Georges Litalien³⁰⁰ qui avait été nommé « *commissaire* » du *Comité d'organisation des transports routiers* en 1944. Pendant quelques années, la F. N. T. R. « *exerce une véritable dictature*³⁰¹ » en reprenant le rôle du *Comité d'organisation* basé sur la gestion des formalités d'obtention des licences et surtout « *des bons d'essence* ».

Contrairement à la F. N. T. F. des années 1930, née d'une opposition virulente à la coordination naissante, la F. N. T. R. s'adapte à la coordination d'après guerre, et devient un élément du système. Litalien dispose d'amitiés politiques solides et va contribuer à la renaissance de l'Union routière et à la naissance de la Prévention Routière, mais il meurt en 1952.

Un autre personnage clé de la F. N. T. R. est Jean Richard-Deshais³⁰², président de la Société générale des transports départementaux qui règne sur les transports de voyageurs. C'est, lui aussi, une éminence grise politique dont la longévité sera grande et qui sera même président de l'Automobile-Club de France.

La F. N. T. R. conservera son importance malgré le déclin de la coordination grâce notamment à son rôle dans la formation de conducteurs.

LES REPRESENTANTS DU TRANSPORT ROUTIER ET LA SECURITE.

On pourrait poursuivre l'histoire des associations de transporteurs, qui se sont diversifiées à côté de la F. N. T. R., mais cela excéderait notre propos. Cette diversification résulta en grande partie de divergences d'intérêts entre les diverses professions du transport routier³⁰³. Certains mouvements protestataires semblent même « *partis de la base* », sans qu'il soit possible de le confirmer faute d'études approfondies.

³⁰⁰ Georges Litalien (1896-1952), mobilisé en 1916, finit la guerre comme lieutenant. Il fonde avec son beau-père une société de transport de marchandises basée à Blois. Capitaine d'infanterie en 1939, il est fait prisonnier en 1940 et se lie d'amitié en captivité avec plusieurs futurs dirigeants de la IV^{ème} République comme André Morice et François Mitterrand (Neiertz, page 227). Il est nommé « *commissaire* » du Comité d'organisation des transports routiers de décembre 1944 à avril 1946. Il prend la tête de la F. N. T. R. qui renaît en 1945. Il est élu député du Loir-et-Cher en 1951, mais meurt prématurément en 1952. On lui doit l'introduction de tests psychotechniques pour les chauffeurs routiers, à l'instar de ceux pratiqués à la SNCF.

³⁰¹ Entretien avec Michel Roche qui débuta sa carrière à la F. N. T. R. (voir la biographie de Michel Roche, une quinzaine de notes ci-après).

³⁰² Jean Richard-Deshais (1895-vers 1982) est fils d'industriel. Il crée (ou entre à) la Société générale des transports départementaux créée en 1919, laquelle exploite déjà 500 véhicules en 1924, et dont il sera directeur et président (1969). Elle deviendra la Générale de transport et d'industrie (G. T. I.) actuelle.

Ce sont surtout des transports de voyageurs, donc subventionnés, ce qui fait de Richard-Deshais un partenaire très ancien des administrations. Juste après la guerre, il est notamment membre de la Commission centrale des automobiles et de la circulation routière, et administrateur de la Régie Renault (1945-1977) et de la S. C. E. T. A. qui regroupe les activités routières de la SNCF. Sans parler des multiples sociétés qu'il préside ou dont il est administrateur, censeur, etc. (dans les transports terrestres, maritimes et aériens). Selon Michel Roche (entretien avec l'auteur), Richard-Deshais « *pouvait faire nommer le ministre des travaux publics* ».

Richard-Deshais sera président de l'Automobile-Club de France de 1971 à 1977.

³⁰³ L'UNOSTRA, *Union nationale des organisations syndicales du transport routier et automobile*, est l'organisation patronale la plus importante à côté de la F. N. T. R. Mentionnons aussi la *Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France* (TLF) et l'*Organisation des transporteurs routiers européens* (OTRE). Enfin, il existe des syndicats regroupant les personnels des entreprises.

Par contre, il est important de souligner ici que, pour certains chercheurs comme François Leygue³⁰⁴, « *les associations de transporteurs ont toujours été les ennemis de la sécurité* »³⁰⁵. Ce n'est que très épisodiquement que leurs intérêts ont coïncidé avec ceux de la sécurité routière.

Ils ont évidemment combattu les limitations de vitesse en rase campagne avec l'Union routière dans les années 1960.

On retrouve les routiers – dans un mouvement issu de la base ? – en tête du mouvement contre le permis à points en 1992.

Ils ont surtout obtenu l'établissement d'un « *système de tolérance* » envers leurs infractions à tous les règlements du travail ou de la circulation. Ce type de réalité souterraine est évidemment difficile à repérer pour l'historien. Mais, on présentera ici un exemple célèbre de ces tolérances sur lequel on reviendra³⁰⁶. Le 28 août 1993, un chauffeur routier, qui est contraint (avec tous ses collègues) par son entreprise à des horaires de travail illégaux, s'endort et percute un embouteillage sur l'autoroute A6 à la hauteur de Courtenay, faisant 6 morts et plusieurs blessés. Le procès qui s'ensuivit mit en évidence que les signalements de l'inspecteur du travail, les procès-verbaux de la direction départementale de l'équipement ou des polices étaient volontairement ignorés par les tribunaux et la préfecture du Loiret où se trouvait l'entreprise concernée.

Un autre indice de ce système de tolérance est le très faible taux de transcription des « *retraits de points* » vers 2000, moins de 15 % pour les transports routiers de marchandises et de voyageurs contre près de 50 % en moyenne sur tous les usagers³⁰⁷.

Ce laxisme s'étend notamment aux surcharges, toujours aussi importantes³⁰⁸, mais aussi aux divers équipements de sécurité, feux de signalisation mal entretenus, extincteurs de bord non révisés, etc.

Il serait naïf de croire que les transporteurs agissent indépendamment de leurs clients, les « *donneurs d'ordre* ». La mise en place d'une répression judiciaire des exigences illégales de ces derniers, lorsqu'ils imposent des délais incompatibles avec les limitations de vitesse ou des prix obligeant le transporteur à ne pas respecter la législation du travail. Des textes ont été votés par le Parlement, mais leur application semble peu fréquente.

³⁰⁴ François Leygue (né en 1936), polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, entre à l'ONSER-SERC en 1964. Il sera affecté en Loire-Atlantique en 1970, puis à divers postes (CETE d'Aix-en-Provence en 1974, SAEI en 1976, SERT en 1981) tout en restant « *conseiller technique de l'ONSER* » jusqu'en 1985. Il sera membre de 1981 jusqu'à sa retraite des services du ministère chargés de la gestion de la recherche en transports : le *Service des études, de la recherche et de la technologie*, puis la *Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques*. Du fait de sa longévité dans le domaine, il a été un de nos informateurs privilégiés.

Ses propres travaux portent particulièrement sur la « *dynamique des véhicules* ».

³⁰⁵ Cette formulation est François Leygue (entretien avec l'auteur).

³⁰⁶ Voir le *Chapitre 11, III-6 Les gouvernements et la répression de 1989 à 2002*. L'affaire est relatée par Didier Gallot, Jean de Maillard, *Les automobilistes politiquement incorrects*, Albin-Michel, 1996, pages 115 à 151.

³⁰⁷ Voir *Chapitre 11 II-3 Le paradoxe de l'effondrement des suspensions de permis (1992-2001)*. Une étude de 2001 met en lumière des taux de traitement très variables selon les types d'infraction. Elle constate que :

« *pour les transports de marchandises [14,8%], le transport de matières dangereuses [10,3%] et le transport de personnes [7,4%], le taux de traitement est inférieur à 20 %* » (les taux par catégorie sont entre crochets).

³⁰⁸ Les spécialistes d'ouvrages d'art disposent encore dans les années 2000 de relevés de surcharges étonnantes, atteignant deux fois le poids autorisé.

Nous verrons au *Chapitre 12 IV-3* que l'accidentologie des poids lourds reste un des points aveugles de la recherche en sécurité routière. Et que le discours officiel, de la *Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds* de 1982-1983 aux tout derniers *Bilans* et études de l'ONISR, minimise la dangerosité des poids lourds comparée à celle des véhicules particuliers.

Malgré les modifications dues à la libéralisation européenne, probablement néfaste pour la sécurité, la puissance du lobby français du transport routier reste grande. Au moment où nous écrivons ces lignes³⁰⁹, les routiers bloquent les routes pour obtenir des rabais sur les taxes concernant le carburant pour compenser les hausses de la crise pétrolière de 2008.

VII-4 LES ASSOCIATIONS D'USAGERS.

Les associations d'usagers de la route vont connaître des évolutions très rapides et très profondes, dont l'histoire n'est pas faite. On trouvera quelques éléments sur la situation vers 1980 dans une étude de l'ONSER, qui ne traite cependant ni du Touring-Club, moribond, ni de la Prévention Routière³¹⁰.

LES ASSOCIATIONS D'USAGERS DANS LES ANNEES 1950-1960.

En 1950, les grandes associations d'usagers que présente *L'argus* sont florissantes. Pour un parc de moins de 2 millions de véhicules particuliers, elles comptent environ 700 000 adhérents³¹¹. Un véhicule sur trois est donc représenté, comme en 1939.

La Fédération nationale des Clubs automobiles de France compte, en 1950, 322 405 adhérents en métropole, plus 11 268 outre mer. Il y a 50 clubs métropolitains (sans la Corse) de taille très variable, pouvant compter moins de cent membres.

Les plus importants sont les Automobile-Clubs de l'Ouest, du Nord et d'Île de France, avec respectivement 60 836, 52 008 et 23 256 membres. Ces grands Clubs offrent des services aux usagers, comme des centres de contrôle technique³¹².

Le président de la Fédération est celui de l'Automobile-Club de France, le comte de Liedekerque-Beaufort, qui a succédé à la tête de l'A.C.F. et de la Fédération au vicomte de Rohan³¹³, lequel est encore président en 1950 de la Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.). On peut penser que la Fédération a peu d'existence en tant que telle, et que les grands clubs y jouissent d'une très grande autonomie comme avant guerre.

L'Automobile-Club de France n'a que 2 319 membres en 1950. Son importance vient de ses Commissions « *Sportive* » (organisation et règlements des courses), « *Technique* » (avec

³⁰⁹ 1^{er} juillet 2008. Le baril de pétrole vient d'atteindre les 140 \$.

³¹⁰ Pierre-Emmanuel Barjonet, Jean-Pierre Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, production de modèles de régulation et de contrôle social, 2^{ème} partie*, juin 1982, ONSER, 188 pages, *Actions Techniques Programmées de Socio-économie des transports*, sur un contrat de la DGRST et des ministères des Transports et de la Recherche). Le document se trouve au CDAT et à la Bibliothèque nationale.

³¹¹ *L'argus de L'automobile et des Locomotions*, 25 mai 1950, *op. cit.* et éditorial de la *Revue du T. C. F.* d'octobre 1953 (voir le graphique). On compte environ 1 500 000 voitures particulières et 400 000 camionnettes.

³¹² L'Automobile-Club du Nord gère ainsi un centre : voir *La Vie automobile*, 15-11-1954, page 324.

³¹³ Plus précisément : Hadelin de Liedekerque-Beaufort et Marie-Joseph Thibaut Jehan de Rohan-Chabot.

son laboratoire d'essais de Cachan), « *de Tourisme* » (recommandations d'hôtels et restaurants, documents pour la circulation à l'étranger), « *des Routes* » (liaison avec le ministère) et « *du Contentieux* ». Ses dirigeants représentent l'ensemble des Clubs automobiles auprès des administrations, à l'Union routière, etc.

La Fédération internationale de l'automobile (F. I. A.) a son siège à Paris auprès de celui de l'A. C. F., et son président est celui de l'Automobile-Club de France

Le Touring-Club de France compte en 1950 environ 350 000 adhérents (voir ci-après).

L'Union nationale des Associations de tourisme (U. N. A. T.) continue à faire passer le permis, malgré une sérieuse alerte en 1948³¹⁴. Ses associations constitutives revendiquent 3 000 000 de membres qui sont loin de tous posséder une automobile. Elle se targue de ses réalisations passées : 2 000 postes de secours, sa participation au développement de la police de la route, à l'éducation des enfants, au contrôle des carburants. La seule nouveauté est un service de renseignements météorologiques.

L'Union des Véhicules de Transport Privé qui compte, en 1950, 100 000 possesseurs de camions ou camionnettes, mène quelques actions de sécurité auprès de ses membres.

Des associations généralistes comme le *Lions Club* ou *Les Routiers* (fondée avant-guerre, cette association compte 50 000 membres en 1950) y consacrent quelques activités.

Les associations d'avant-guerre comme les *Vieux du Volant* semblent avoir disparu.

Il existe d'autres associations plus petites qui se dédient à la sécurité routière.

Le Club de l'entre-aide et de la courtoisie des usagers (C. E. C. U. R.) est fondé en 1949 en Haute-Savoie par des membres du T. C. F. dont André Dubrulle son président. Il essaimera rapidement (en 1951, il a un siège général à Paris). Ses actions sont classiques : prosélytisme, propagande, concours pour les jeunes, etc.³¹⁵

L'Association des Bons Conducteurs (ABC), fondée en 1933 et en sommeil depuis 1939, reprend ses activités en 1957. Apparemment très liée au Touring-Club, elle pratique des actions classiques d'éducation et décerne des « *diplômes de bon conducteur* » et un « *Oscar de la prudence* », attribué pour la première fois au comédien Noël-Noël en 1959³¹⁶.

LA PREVENTION ROUTIERE.

L'histoire de la Prévention Routière est mal connue et complexe³¹⁷ ; nous nous sommes appuyés sur sa revue et sur quelques témoignages, dont le plus important est celui de Michel Roche³¹⁸ qui y fut le spécialiste du comportement du conducteur dès 1950.

³¹⁴ L'Assemblée nationale vota le renouvellement du système le 31 décembre 1948.

³¹⁵ *Revue du T. C. F.*, 1949, p. 158 ; 1951, p. 236 et 273 ; 1955, p. 518 ; 1958, p. 465 ; 1963, pp. 513, 604. Le modèle est anglais (*Courtesy Club*). Le T. C. F. patronne le C. E. C. U. R. Sa date de disparition est inconnue.

³¹⁶ *Revue du T. C. F.*, mai 1957, page 720 et septembre 1959, page 593. Date de disparition inconnue.

³¹⁷ Les archives de la Prévention Routière sont pauvres avant 1984, date de son déménagement de Montlhéry à Paris. Elle édita, dès juillet 1952, une revue « *Nouvelles de la Prévention Routière* » (devenue « *La Prévention Routière* » à partir de 1957) qui constitue une source de premier ordre et est conservée à son siège.

³¹⁸ Michel Roche (vers 1925-2003), fait des études de « *psychotechnicien* » et entre après la guerre à la F. N. T. R. qui le met, en 1950, à la disposition de la Prévention Routière où il restera jusqu'à sa retraite en 1985. Il y est le spécialiste de la psychologie de la conduite, ayant vite compris, nous a-t-il dit, que la

Pour situer d'emblée la Prévention Routière, on peut citer les membres de l'ONSER Barjonet, Cauzard et L'Hoste, qui ont été, eux-aussi, des témoins proches³¹⁹ :

« La recherche des intérêts bien compris du commerce de l'assurance automobile, convergeant avec ceux des autres parties prenantes dans la fondation de la Prévention Routière serait cependant incomplète [...] »

Dès le départ trois règles sont fixées : la Prévention Routière est un organisme privé distinct de l'État. Cependant cet organisme ne se veut ni un syndicat de défense, ni une structure de contestation ; très para-public, son ambition est de coller de façon très étroite avec la fonction publique. [...]

[Son] bureau d'étude a poursuivi son développement de plus en plus sur des contrats d'État en participant aux campagnes de sécurité, et auprès de certains organismes tels que l'armée, EDF, etc. [...]

La question de la "nationalisation" de la Prévention Routière s'est posée vers la fin des années 60 [après la Table Ronde ...] Finalement, la Prévention Routière a réussi à conserver son statut privé auquel elle était très attachée [...] »

Au-delà de cette appréciation – parfaitement exacte – des liens très étroits de la Prévention Routière avec l'État en général et les Assureurs (et leur tutelle) en particulier, il est nécessaire de rechercher quel furent les intentions et le rôle réel de ces « autres parties prenantes dans la fondation de la Prévention Routière » que Barjonet et ses co-auteurs ne développent pas.

L'Assistance Routière des Assurances (A. R. A.), créée par les assurances en 1946, déployait une poignée de véhicules d'assistance aux automobilistes en panne ou accidentés, soit 24 motocyclettes avec side-car en 1950³²⁰.

Le 22 décembre 1948, au Conseil d'Administration de l'Union routière³²¹ :

« M. de Liedekerque-Beaufort [président de l'A. C. F.] fait un exposé sur la récente création d'une Association de Prévention Routière qui envisage d'instituer des commissions ayant les buts suivants :

1 Création de patrouilles motocyclistes destinées à apporter de l'aide aux usagers de la route qui seraient confiées à la Fédération des Automobile-Clubs.

2 Visites de sécurité des voitures.

3 Visites et inspections des poids lourds. Examen psychotechnique (confié à la Fédération des Transports Routiers).

« psychotechnique » consistant à évaluer les aptitudes à la conduite, telle qu'on la pratiquait alors (à la SNCF et dans les entreprises de transport), était sans intérêt, et que la psychologie du conducteur et son comportement étaient fondamentaux. Il va mettre en place le « Centre national de formation des moniteurs d'auto-école ».

Il travaillera dans de nombreux groupes liés à l'administration et à l'ONSER et continuera quelque temps après 1985 à collaborer avec la *direction de la sécurité et de la circulation routières*. Chargé d'une chronique régulière dans la revue de l'association, il est aussi l'auteur de nombreux ouvrages (voir la *Bibliographie*).

³¹⁹ Barjonet, Cauzard, L'Hoste, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, 1^{ère} partie, op. cit.*, pages 164-166.

Lorsque, vers 1980, ils réaliseront cette étude fondamentale d'un point de vue historique, ces membres de l'ONSER traiteront la Prévention Routière dans la 1^{ère} Partie consacrée à « l'action de l'État », et non dans la 2^{ème} Partie consacrée aux « Associations et mouvements d'usagers ». Cette place et « l'auto-censure » des quelques pages qu'ils lui consacrent sont significatives de la crainte des auteurs, très bon connaisseurs de la sécurité routière, de paraître politiquement incorrects vis-à-vis de cette institution étroitement associée à l'État.

Notons qu'ils s'étaient entretenus avec Gallienne et R. Pansard, secrétaire général de l'association.

³²⁰ *L'argus*, 25 mai 1950, page 22, indique que la Prévention Routière les a reprises et liste leurs itinéraires.

³²¹ *Compte rendu du Conseil d'Administration du 22 décembre 1948*, Archives de l'Union routière.

Il y a un problème de dates. De Liedekerque présente (à date certaine) l'association comme créée en 1948, alors qu'elle ne le sera officiellement qu'en 1949. Il ne devait donc s'agir que d'un projet.

4 Une branche de propagande confiée à l'Union routière de France.

5 Ouverture de postes de secours sur les routes.

L'Union routière se tient en rapport avec les Compagnies d'Assurance pour que les efforts soient tous coordonnés dans le même sens. »

La « *Prévention Routière* » est donc fondée en mars 1949³²². Le compte rendu ci-dessus, et le rappel constant dans sa revue de la liste des 7 « *membres fondateurs* »³²³ durant des années, contredisent sa présentation (actuelle) comme une création des Assurances³²⁴.

La Prévention Routière va bénéficier des entrées auprès de toutes les administrations dont disposent les membres de l'Union routière. Les ministres se presseront à ses manifestations dès le début des années 1950. Elle obtient la « *reconnaissance d'utilité publique* » dès 1955.

Elle dispose de moyens financiers très importants. Ainsi, son budget pour 1970 est de 20,1 millions de francs, dont 9,7 millions proviennent des Assurances et 1 million des autres organisations, contre 43 millions de francs de budget pour le Touring-Club.

Les Assurances apportent au début une très grosse partie du budget de la Prévention Routière, le complément étant fourni, parfois en nature (prêt de locaux, de personnel, dons de véhicules), par les autres organisations fondatrices³²⁵. Rappelons ici que les Assurances, en grande partie nationalisées, sont à l'époque entièrement contrôlées par l'État.

Le développement des adhésions individuelles et de la publicité de la *Revue* à la fin des années 1950 va ramener la part des Assurances à 50 % de 1960 à la fin des années 1970.

Les *Présidents* viendront des Assurances³²⁶. En réalité, ceux-ci n'ont guère de pouvoir.

C'est Georges Gallienne qui assurera la direction de fait de l'association sous les titres successifs de *Vice-président délégué général* (1949), *Président adjoint et Délégué général* (1968) et *Président d'honneur* (1974)³²⁷. Il sera aussi « *gérant* » puis « *directeur de la publication* » de la *Revue* jusqu'en 1974. Il fera évidemment prévaloir « *la propagande de*

³²² La construction de l'histoire de la Prévention Routière, telle qu'elle apparaît aujourd'hui dans ses propres textes et dans divers ouvrages, doit être soumise à la critique historique. C'est ainsi que, sur son site Internet officiel, la Prévention Routière se présente dans les termes suivants : « *Seule dans son domaine jusqu'à la création en 1974 de la Direction à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) qui dépend du ministère des Transports, l'association Prévention Routière exerce pendant cette période un rôle de pionnière.* » Les caractères gras sont dans le texte. C'est évidemment faire bon marché des nombreuses organisations s'étant occupées de sécurité avant et après la guerre. Notons que la DSCR n'existe que depuis 1982 et non depuis 1974.

³²³ Voir par exemple la notice sur la Prévention Routière dans *L'argus* du 25 mai 1950, *op. cit.* Il y a 7 fondateurs, l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents, la Fédération nationale des clubs automobiles de France, L'œuvre pour la sécurité et l'organisation des secours, l'Union nationale des associations de tourisme, l'Union routière de France, l'Union des véhicules de transport privé, auxquels va vite s'ajouter le Syndicat des sociétés étrangères d'assurance contre les accidents opérant en France.

³²⁴ Voir la revue *La Prévention Routière*, n° 4, printemps 1958, article « *Les Sociétés d'Assurance et la Prévention Routière* » de l'assureur Marcel Henry, qui deviendra le 3^{ème} président de l'association.

³²⁵ *Ibidem*, page 13. Marcel Henry écrit que les Assurances « *ont assuré le financement intégral* » au début.

³²⁶ Le 1^{er} président est François Burin des Rozières (1949-1957). *L'argus* du 25 mai 1950, *op. cit.*, n'indique même pas son nom, se contentant de : « *Délégué général : Georges Gallienne, Président de la Fédération routière internationale* ». De même, en 2007, le site Internet de la Prévention Routière indique Gallienne comme ayant été « *son premier président* » ; comme quoi la mémoire des réalités résiste souvent à la fiction juridique.

Il y aura 3 autres présidents sous l'ère Gallienne : Jacques Tafani (1957-1960), Marcel Henry (1960-1968), très effacés, et Henri Cuny (1968-1974) qui sera plus actif ; il est vrai que Gallienne a 73 ans en 1968.

³²⁷ Interview de Michel Roche, par l'auteur et François Leygue. Roche estime que les « *présidents* » qui se sont succédés en 25 ans pendant la présence de Gallienne n'avaient guère de responsabilités et les décrit comme d'anciens dirigeants des assurances qui trouvaient ainsi une prolongation d'activité.

l'Union routière » comme le prévoyait de Liedekerque en 1948. Ou plutôt les idées touchant à la sécurité propres à la Chambre syndicale des constructeurs automobiles³²⁸.

Un autre personnage important à la Prévention Routière fut Jean Richard-Deshais qui y représentait la F. N. T. R.³²⁹.

La Prévention Routière reprend – avec inventivité – les actions sécuritaires des associations d'avant guerre, éducation, contrôle des véhicules, « *courtoisie au volant* », secours aux blessés. Elle se dote de « *comités départementaux* » dès 1950 (département du Rhône).

Dès 1949, elle « *invite les automobilistes par des échos dans la presse quotidienne et par des tracts distribués à profusion, à faire surveiller le bon état mécanique de leur voiture tout en leur remettant également en mémoire les principes essentiels de la circulation routière.*³³⁰ »

La Prévention Routière distribue très vite des documents aux écoliers et des livrets pédagogiques aux enseignants³³¹. Elle organise dans les écoles des « *concours de rédaction* » sur les accidents avec l'appui du ministère de l'éducation nationale³³².

Elle établit de très bonnes liaisons avec la police nationale et surtout la Gendarmerie qui anime ses « *pistes de conduite pour enfants* ». Voir l'Annexe B, Illustrations 222 et 223.

La Gendarmerie vient d'être inquiétée par la réorganisation des anciennes brigades motocyclistes du ministère de l'intérieur qui ont été intégrées aux CRS au 1^{er} décembre 1950³³³. De plus, comme on l'a vu, dans les années 1930, la Gendarmerie avait déjà fortement misé sur l'éducation des enfants pour améliorer son image. Elle se lança donc avec enthousiasme dans cette collaboration³³⁴ qui prend de très nombreuses formes : piste pour les enfants, impression de « *tracts* » communs renouvelés chaque année³³⁵, fourniture de « *caravanes de démonstration* »³³⁶, montage en commun d'opérations démonstratives, etc.

Elle organise des « *journées sans accidents*³³⁷ » (1953), des « *concours du conducteur souriant* » (1964), des « *semaines de l'éclairage et de la signalisation* » (1956)³³⁸.

L'« *opération Annecy* » (2 avril-1^{er} juin 1957) est extrêmement typique de la « *synergie* » – si l'on peut dire – de l'association avec les pouvoirs publics. Elle cumule des mesures

³²⁸ *Ibidem*. Michel Roche employait régulièrement – lors de notre entretien – les termes « *cela a été décidé rue de Presbourg* » (le siège de la C. S. C. A.) en parlant des actions de la Prévention Routière, notamment sur les questions touchant à la limitation de vitesse et à la sécurité interne des véhicules.

³²⁹ *Ibidem*. C'est lui qui fit entrer le psychotechnicien Michel Roche à la Prévention Routière. La F. N. T. R. s'était chargée des examens psychotechniques comme il était prévu dans le programme exposé par de Liedekerque en 1948. Des documents de l'époque portent un double en-tête au nom des deux associations.

³³⁰ *Revue du T. C. F.*, mai 1949, page 98. C'est la première mention de la Prévention Routière dans la *Revue du T. C. F.* Elle ne dispose pas encore d'adhérents individuels à ce stade, mais a déjà des moyens très importants.

³³¹ *La Vie automobile*, 15-01-1951, page 22. On précise que c'est « *en plein accord avec les Pouvoirs Publics* ».

³³² *La Vie automobile*, 15-08-1954, page 192.

³³³ *Revue du T. C. F.*, janvier 1951, page 16. Les brigades routières des CRS ont désormais une compétence nationale, alors que les brigades du ministère de l'intérieur n'opéraient auparavant que dans 21 départements.

³³⁴ Article de Gallienne dans la *Revue de la Gendarmerie*, n° 32, 1957, qui parle « *d'étroite collaboration* ».

³³⁵ *Revue La Prévention Routière*, n° 3, automne 1957.

³³⁶ *Revue Les nouvelles de la Prévention Routière*, n° 21, octobre 1956. Voir l'Annexe B, Illustration 222.

³³⁷ Il existait des « *semaines nationales de la sécurité* » depuis juin 1948, avec la présentation de « *rapports sur la sécurité* » de l'U. N. A. T. et du T. C. F. qui sont l'occasion de faire des « *conférences dans les écoles* », de promouvoir leur « *test de compétence cycliste* », etc. *Revue du T. C. F.*, 1948, pages 134-135.

³³⁸ C'est une simple campagne de réglages des phares et feux de signalisation.

administratives avec ses propres actions et se clôt sur la « *journée sans accident* » nationale. La débauche de matériels d'information mis en œuvre par l'association (et sa liaison avec la *journée sans accident*) vise évidemment à l'effet médiatique le plus important, qui est relayé au plan national³³⁹. Le « *bilan* » qui est dressé porte sur le nombre d'accidents mais aussi sur leur causes, circonstances, etc. Sur le plan des connaissances, ce « *bilan* » semble peu probant rétrospectivement, mais il ne faut pas oublier que la connaissance sur l'accidentologie est alors balbutiante, et que l'ONSER ne sera fondé qu'en 1961.

Une « *opération Dunkerque* » (22 mars-21 avril 1958) ajoutera aux mesures expérimentées à Annecy une attention particulière portée aux secours (diagnostic, hospitalisation)³⁴⁰.

La première « *semaine du piéton* » est « *organisée sous le patronage du ministère des Travaux publics et des Transports* » à Laval en décembre 1961. Elle comporte « *des séances d'étude, des projections de films et surtout des démonstrations techniques sur le terrain de jour comme de nuit (53 % des accidents graves se produisent la nuit)* »³⁴¹.

Un des buts recherchés – pour ne pas dire le principal – dans les actions de la Prévention Routière est d'obtenir que la presse générale parle de sa « *propagande* ». On voit ainsi sa revue publier avec délectation des fac-similés d'articles la concernant dans plusieurs dizaines de titres³⁴².

Gallienne a l'idée lumineuse de reprendre, en 1962, le vieux projet de « *livre d'honneur* » de Perrigot pour recruter des adhérents, en créant un *Ordre du conducteur*, qui distribue des « *palmes de bronze, argent et or* » en fonction des durées de conduite sans accident, ce qui se révélera très efficace pour pérenniser l'association (et pour son financement)³⁴³. La revue cite complaisamment les célébrités qui rejoignent l'*Ordre* dans les années 1960. Il existe même actuellement quelques *Ordres du conducteur* au niveau départemental à côté des comités départementaux de la Prévention Routière proprement dits. Voir l'*Annexe B, Illustration 224*.

L'*Association internationale de Prévention Routière*, créée en 1956 par 6 pays (Allemagne,

³³⁹ *Revue du T. C. F.*, 1957, pages 252 et 401. Les moyens mis en œuvre sont considérables, presque disproportionnés pour une population d'un peu plus de 100 000 habitants. Ils comprenaient (citation abrégée de la page 252) :

« *Des moyens matériels* : révision générale de la signalisation routière et urbaine ; contrôles renforcés de la circulation par la Gendarmerie, les Gardiens urbains et les CRS (150 hommes) ; emploi de techniques modernes de surveillance pour le contrôle de la circulation et les secours aux blessés ; examen systématique des organes de sécurité des automobiles, motos et cycles [par la police et le centre de contrôle de l'Automobile-Club local].

Des moyens psychologiques : pose de 10 000 affiches sur les murs et dans les magasins et de « macarons » sur les voitures ; distribution de 700 000 tracts ; projections de films dans les écoles, les entreprises, les commerces et les cinémas ; conférence aux enfants, parents d'élèves et personnels des entreprises ; exposition de la Prévention Routière ; panneaux sur les routes indiquant un « indice hebdomadaire » des accidents ; communiqués de presse et appels radiophoniques ; remise de diplômes pour les conducteurs ; concours sur les règles de sécurité (200 000 francs de prix) ; organisation sur le plan local de la « *journée sans accident* » en clôture de l'opération. »

Le « *bilan de l'opération Annecy* » fera l'objet d'une abondante communication.

³⁴⁰ *Revue du T. C. F.*, 1958, page 392.

³⁴¹ *Revue du T. C. F.*, mars 1962, page 203.

³⁴² Dans le n° 5, octobre-novembre 1958, à l'occasion de son premier tirage à 100 000 exemplaires.

³⁴³ Voir la *Revue*, n°21 mars-avril 1962, page 4 et surtout le n°24, octobre-novembre 1962. Les palmes de bronze, argent et or sont données sur la base de « *déclarations sur l'honneur* », pour 5, 10 et 20 ans de conduite sans accident (avec 25 000, 50 000 et 100 000 km parcourus).

Belgique, France, Hollande, Luxembourg, Suisse)³⁴⁴ a aussi Gallienne pour président.

Durant la période sensible de 1960 à 1973, quand les experts de l'administration s'efforcent de faire accepter par l'opinion et les hommes politiques les « *trois règles d'or* » (taux d'alcoolémie limité, vitesse limitée, ceinture de sécurité et casque), la Prévention Routière va avoir une attitude pour le moins ambiguë. Elle s'en tient aux actions de formation et propagande qu'elle a développées dans les années 1950 et évite de s'opposer aux vues de l'industrie automobile, notamment sur la vitesse et la ceinture de sécurité³⁴⁵. Elle ne se ralliera officiellement à ces mesures que lorsqu'elles seront devenues inévitables.

Sur la limitation de vitesse, la Prévention Routière reste longtemps muette – à part quelques allusions méprisantes –, alors que les dirigeants du Touring-Club y adhèrent dès 1960³⁴⁶.

À partir de 1969, son président Henri Cuny³⁴⁷ prendra ouvertement position en refusant de « *prendre parti* » pour la limitation de vitesse qu'il qualifie de « *sujet explosif* » et en prônant la plupart des autres mesures, des aménagements de points noirs aux autoroutes, en passant par l'amélioration des secours, les glissières de sécurité, etc.³⁴⁸. Voir l'*Annexe B, Illustration 228*.

Cuny ira même jusqu'à prendre acte dans *Le Monde* du 14 juillet 1973 de la limitation à 100 km/h instaurée en juin sur toutes les routes en déplorant que³⁴⁹ :

« *Il s'agit d'un rétrécissement de [la] liberté.* »

En 1976, à la veille de son départ de l'Union routière, Gallienne regrettait toujours l'instauration des limitations de vitesse³⁵⁰.

Sur la ceinture de sécurité, même type d'ambiguïté. Alors que la ceinture fait l'objet de descriptions dès 1952³⁵¹ – et de prescriptions par le Touring-Club dès 1960³⁵² –, la Prévention

³⁴⁴ *Revue du T. C. F.*, juin 1956, page 308. On trouve parfois la date de 1957.

³⁴⁵ Cuny écrira savoureusement (*Revue* n° 78, juillet-août 1971) : « *Les mesures annoncées par la Table Ronde [sans la limitation de vitesse] montrent combien peut être fructueuse la concertation entre les Pouvoirs Publics et certaines entités groupées autour de la Prévention Routière. Cette concertation n'a porté ses fruits que parce que notre Association ne défend aucun intérêt particulier et qu'elle est rigoureusement indépendante du Pouvoir.* »

³⁴⁶ Voir ci-après. Après un certain nombre d'articles sur le sujet dans la *Revue*, le président André Defert prend position dans un *éditorial* en février 1960, ce qui lui vaudra des algarades de certains de ses sociétaires.

³⁴⁷ Henri Cuny (1904-1999), polytechnicien, militaire jusqu'à la guerre, entre dans les assurances en 1945 et y fait une belle carrière. Il devient président de la Prévention Routière à 64 ans en 1968 et le reste jusqu'en 1974. Il est donc à la tête de l'association durant toute la période cruciale des réformes, face à un Gallienne déjà âgé.

³⁴⁸ *Revue La Prévention Routière* : éditoriaux de Cuny dans les n° 61 et n° 62 de 1969, n° 72, janvier 1971, n° 78, juillet-août 1971, n° 87, juin 1972, n° 88, juillet-août 1972. La revue contient de nombreux articles du même genre signés de divers auteurs sur toute cette période.

³⁴⁹ *Ibidem*, n°98, août-septembre 1973, *éditorial* de Cuny intitulé « *Une page est tournée* » reprenant son article paru dans *Le Monde* le 14 juillet, date évidemment symbolique de « *la liberté* ».

³⁵⁰ « *Le Président Gallienne, tout en se félicitant de l'amélioration de la sécurité routière, regrette que les Pouvoirs Publics mettent trop l'accent sur les limitations de vitesse qui, très souvent, ne sont pas appliquées parce qu'inapplicables. Il rappelle les conclusions de la Commission Chauchoy qui, en 1973, recommandaient : liberté sur les autoroutes, limitation à 100 km/h sur l'ensemble du réseau, avec modulation à 110 km/h ou 120 km/h lorsque l'infrastructure s'y prêtait.*

La sécurité routière repose avant tout sur le sens des responsabilités des conducteurs et sur une éducation qui doit commencer à l'école conformément à la Loi du 26 juillet 1957. »

In *Procès-verbal de l'Assemblée générale ordinaire de l'Union routière de France du 6 juillet 1976*. Archives de l'U. R. F. Le 14 décembre 1977, Gallienne démissionnera de la présidence de l'U. R. F.

³⁵¹ *La Vie automobile*, 15 août 1952, page 190. L'auteur de l'article ne croit pas à une « *adoption prochaine* ».

³⁵² *Revue du T. C. F.* : février 1960, pages 92-93; juillet-août 1960 ; novembre 1960, p. 769 ; juin 1961, p. 463, 1962, p. 203 ; etc. Le T. C. F. poursuivra cette action au long des années 1960-1970, au fur et à mesure des prises de décisions sur la ceinture. On relève notamment des « *publicités* » payantes pour des ceintures dans la *Revue*.

Routière « teste l'efficacité de la ceinture dans son centre de Montlhéry » comme le dit son histoire officielle³⁵³. Elle suit en cela la Chambre syndicale des constructeurs automobiles, qui fait faire par l'U. T. A. C., dès 1961, des études pour établir :

« des normes sur leur emplacement et leur endurance aux chocs afin de prendre “une position suffisamment constructive pour permettre d'éviter une obligation portant sur la ceinture elle-même”. »³⁵⁴

La Prévention Routière ne parlera donc pratiquement pas de la ceinture dans sa *Revue* durant toutes les années 1960. L'unique article important qu'elle lui consacra sera une enquête « Pour ou contre la ceinture de sécurité », confiée au célèbre « cascadeur » Gil Delamare³⁵⁵. Voir l'Annexe B, Illustration 231.

Lorsqu'elle s'y sera ralliée, elle arguera encore qu'il fallait des « améliorations capitales » pour qu'elle soit acceptée³⁵⁶. Son secrétaire général François Gentile persistait en 1994 à justifier ses atermoiements par l'inefficacité supposée des ceintures des années 1960 ou même des années 1970³⁵⁷.

Avec un opportunisme certain, la Prévention Routière, évidemment au courant de l'inflexion de la courbe du nombre des tués³⁵⁸, va se flatter de ce renversement de tendance et poser à l'auteur d'une « prise de conscience » avec son « opération Mazamet ville morte », le 17 mai 1973, qui demandait aux habitants de Mazamet (16 000 habitants) de se coucher dans la rue pour symboliser les tués de l'année précédente³⁵⁹.

Pierre Plessis, dans la *Revue du Touring-Club* ironisera d'ailleurs sur celle-ci³⁶⁰ :

« évitons de tomber dans le cliché à bon marché d'une ville comme Mantes rayée de

³⁵³ In site Internet de la Prévention Routière en novembre 2007.

³⁵⁴ Conseil d'Administration de la C. S. C. A. du 29 novembre 1961, cité par Loubet, *op. cit.*, page 368.

³⁵⁵ On relève dans *Les nouvelles de la Prévention Routière* une allusion à la ceinture dans le n° 21, d'octobre 1956, à propos des travaux de l'Institut Cornell. Elle n'est vraiment traitée que dans le n° 22 de juin 1962 de *La Prévention Routière* par l'article du cascadeur Gil Delamare et dans un très court article du n° 39 de juin 1965.

³⁵⁶ Voir par exemple dans la revue *La Prévention Routière*, l'éditorial de Cuny du n° 75 d'avril 1971 et un article de Roger Briault, « Ceinture de sécurité : des améliorations capitales », n° 90, novembre 1972. Les « améliorations capitales » visent évidemment la ceinture « à enrouleur » qui apparaît à l'époque.

³⁵⁷ François Gentile, *La sécurité routière*, PUF, Que sais-je ? 128 pages, 1994. Citation page 21-22.

« Encore faut-il qu'elles [les ceintures] soient efficaces, et c'est pourquoi des essais innombrables ont été effectués dans les divers laboratoires de recherche et d'expérimentation avant que soit unanimement reconnue la supériorité de la ceinture à trois points de fixation, dont un point haut. Des progrès ont été ensuite réalisés dans la conception des ceintures : le tissu a cessé d'être élastique [...] et surtout la ceinture fixe cédera la place à la ceinture à enrouleur [...]

Il a fallu attendre le 1^{er} janvier 1978 pour que les voitures soient obligatoirement livrées avec des ceintures à enrouleur aux places avant. Dès lors, les études pouvaient passer du laboratoire à la rue. »

Notons que la Circulaire du 29 décembre 1962 (voir ci-après) reconnaissait déjà la « supériorité de la ceinture à trois points de fixation » puisque c'est pour celle là qu'elle imposait les points de fixation.

³⁵⁸ Cuny note dès janvier 1971 que « la courbe s'infléchit » dans son éditorial de la *Revue*.

³⁵⁹ Michel Roche (entretien avec l'auteur et F. Leygue) confirmait l'opportunisme de la manifestation de Mazamet en ces termes « Ils ont soi-disant organisé le fameux truc de Mazamet, en 1973, mais c'était déjà réglé. » Roche visait à la fois la limitation de vitesse et le renversement de la tendance. La limitation de vitesse générale à 100 km/h prit effet au 1^{er} juillet 1973, mais avait été précédée par la limitation modulée à 100, 110 et 120 km/h selon les endroits.

Très curieusement, il n'y aura aucun compte-rendu – même allusif – de l'opération Mazamet dans la *Revue*.

³⁶⁰ *Revue du T. C. F.*, octobre 1973, page 20, article de Pierre Plessis, qui est « l'essayeur de voitures » de la revue. Il renâcle contre la position du T. C. F. en faveur de la limite de vitesse sur route généralisée à 100 km/h en juillet 1973, en contradiction avec Toché qui l'approuve (page 19). Toché et Plessis savent – et écrivent –, à cette date, que le nombre de tués a déjà commencé à baisser, même s'ils n'ont pas tous les chiffres en main.

la carte, ou Mazamet et ses fausses victimes jonchant le sol. »

La collaboration étroite établie par la Prévention Routière avec les diverses polices, notamment avec la Gendarmerie, l'empêchera d'interroger les pratiques de celles-ci³⁶¹.

Plus intéressantes seront les publications scientifiques de la Prévention Routière dans le domaine de la psychologie de la conduite, sous la direction de Michel Roche.

En conclusion, durant la période féconde, de 1950 à 1975, qui voit s'élaborer les bases de l'accidentologie moderne et l'imposition de la limitation de vitesse et des dispositifs de protection des usagers, la Prévention Routière s'est abstenue de participer à leur mise en place, en accord avec les constructeurs automobiles et les positions de l'Union routière. Elle a surtout joué la carte de la propagande en vue d'une impalpable « *prise de conscience* ».

Les liens qu'elle a établis avec les pouvoirs publics – et ses moyens financiers – lui ont assuré une position dominante par rapport aux petites associations. Lorsque le Touring-Club connaîtra des difficultés vers 1975, puis disparaîtra en 1983, l'association n'aura plus de concurrents.

Durant les années 1970, la Prévention Routière est associée aux actions de communication du Délégué à la Sécurité routière, Christian Gerondeau³⁶².

En 1970, elle avait fait l'objet de critiques extrêmement vives de la part de Charles Hernu dans un mémoire présenté aux 14^{èmes} assises nationales de la Convention des Institutions Républicaines qui proposait de « *dissoudre la pernicieuse Prévention Routière* »³⁶³.

Elle va pourtant échapper à la réalisation de cette dissolution lors de l'arrivée des socialistes au pouvoir en 1981.

Durant les années 1980-2000, la Prévention Routière, organisée en comités départementaux, va bénéficier de la décentralisation des actions de sécurité au niveau local³⁶⁴. Elle va épouser les vues de la *Direction de la sécurité et de la circulation routières* (DSCR) dont elle est devenue très proche³⁶⁵, sans jamais remettre en cause le laxisme du contrôle-sanction. Elle s'efforcera de fédérer les petites associations dédiées à la sécurité routière qui apparaissent à partir de 1983.

Nous n'avons pas trouvé de données précises sur le nombre d'adhérents particuliers de

³⁶¹ La question du laxisme de la Gendarmerie n'est d'ailleurs posée à l'époque que par de très rares observateurs, comme les députés Quinson, Lafay *et al.* in *Proposition de résolution, Assemblée nationale*, 1^{er} juin 1956.

³⁶² Gerondeau, *La mort inutile*, pages 184.

³⁶³ Charles Hernu, *L'automobiliste, citoyen en danger*, 60 pages. Les éléments de ce document concernant la Prévention Routière sont analysés dans Barjonet, Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité*, 2^{ème} partie, ONSER, juin 1982, pages 27-28.

La critique de la Prévention Routière développée par Hernu met en lumière le mélange des « *intérêts privés* » et de « *l'intérêt général* » qui est celui des usagers, ce qui met un obstacle à sa fonction de lutte contre les accidents. Il dénonce ses liens avec les industries automobile et pétrolière pour lesquelles « *sa propagande constitue une inappréciable publicité collective* », sa docilité envers les assurances, l'importance des financements publics face à des actions jugées insuffisantes, le fait que « [ses actions consistent] à *exploiter le plus souvent les travaux de la Gendarmerie Nationale* », etc.

³⁶⁴ Sur ces actions, « *comités REAGIR* » ou « *contrats moins 10 %* », voir ci-après. Le Touring-Club disparu, il ne reste que les Automobile-Clubs dont les plus importants sont organisés à des niveaux régionaux.

³⁶⁵ Voir les critiques de la Cour des Comptes en 1987 sur les relations financières de la DSCR et de la Prévention Routière.

l'Association. Des éléments indirects (total des cotisations au Compte d'exploitation) semblent indiquer un total de moins de 200 000 membres en 1973. En 2006, elle revendique « *près de 200 000 cotisations financières provenant de particuliers et d'entreprises* ». ³⁶⁶

LES ASSOCIATIONS « SECURITAIRES » DE LA FIN DU SIECLE.

La baisse régulière et importante du nombre des victimes à partir de 1972 va, pour un temps, mettre en sommeil la question des accidents de la route en général. Les gains de sécurité s'obtiennent surtout dans les grandes agglomérations en liaison avec la modernisation – conceptuelle, technique et budgétaire – de l'exploitation de la voirie qui se développe dans les années 1970.

La stagnation qui commence à se manifester vers 1979 entraîne une nouvelle politique de sécurité décentralisée, à partir de 1982-1983, qui fait une grande place aux associations décentralisées comme la Prévention Routière.

Un nouveau type d' « *associations dédiées à la sécurité* » apparaît alors en 1983 ³⁶⁷.

Ce mouvement est lié aux prodromes de la « *victimisation* » qui va devenir une dimension de plus en plus envahissante du sentiment social et de la politique au tournant du siècle. Voir l'Annexe B, *Illustration 247*.

Généralement fondées par des parents de victimes d'accidents de la route, elles vont se multiplier, tout en comptant toujours très peu d'adhérents.

Leur objectif initial était la « *prise de conscience* » de l'opinion – surtout celle des automobilistes –, qui se faisait attendre, et le durcissement des sanctions pour « *apaiser les victimes* » ³⁶⁸.

Leur discours n'était pas exempt de contradictions – notamment en matière de répression – sur lesquelles nous reviendrons au *Chapitre 11, II-4*.

La *Commission de la sécurité routière* de 1988 – auteur du *Livre Blanc* de 1989 dont nous reparlerons – leur accorde la place que tenaient les anciennes grandes associations d'usagers, qui en sont, par contre, exclues. Ainsi adoubées, elles vont finir par viser une « *prise de conscience politique* » en s'adressant *in fine* directement au pouvoir politique.

Ayant de très faibles moyens, ces associations s'évertuèrent ainsi à se faire entendre par les médias modernes en dénonçant sans relâche l'inertie du politique ³⁶⁹ à l'occasion d'événements qui relançaient l'intérêt médiatique : « *amnistie présidentielle* » en vue, accident spectaculaire,

³⁶⁶ In *Rapport d'activité de la Prévention Routière 2006*, Assemblée générale du 7 juin 2007. Il faut noter que « *les entreprises* » sont concernées par des services de formation, diagnostic, conseil, etc.

³⁶⁷ La première association de ce type est la *Ligue contre la violence routière* fondée en 1983, suivie en 1987 de la *Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière*. Le *Mouvement de Liaison des Associations de Sécurité Routière* (LASER) regroupe des associations analogues. Nous utilisons la périphrase « *associations dédiées à la sécurité routière* », car elles récuse le nom d' « *associations de familles de victimes* » qui les désigne souvent.

Une bonne illustration de l'approche des questions de sécurité par ce type d'association est le livre (tardif) de Christiane Cellier, *Touche pas à ma voiture !*, Ramsay, 180 pages, 2005.

³⁶⁸ Geneviève Jurgensen, *Certaines peines peuvent apaiser les victimes*, in revue *Justice et sécurité routière*, avril 1990. La lecture de cet article laisse entrevoir les ambiguïtés de cette demande, radicale dans son expression générale, mais déconstruite dès qu'on en vient aux dispositions pratiques.

³⁶⁹ Une des formules les plus fréquemment utilisée visait « *l'indifférence générale* », celle de l'administration et des politiques.

coupable intouchable (le diplomate protégé par son immunité diplomatique) et surtout en glosant périodiquement les statistiques d'accidents³⁷⁰.

Les riches associations de promotion des transports en commun, avec qui elles partageaient des positions anti-automobile, se sont mises à les soutenir. C'est le cas de la *Fédération nationale des usagers des transports* (FNAUT), créée en 1978, qui a inscrit « *la sécurité routière* » parmi ses 4 grands objectifs³⁷¹. Ses responsables locaux communiquaient régulièrement sur la sécurité routière parfois même en se réclamant des associations dédiées à la sécurité³⁷².

Ce harcèlement envers les décideurs politiques va finir par être efficace. Le contexte social voit, à la fin des années 1990, la montée de la demande sécuritaire en général et l'épanouissement de la « *victimisation* », ce qui correspond à la position de ces associations. Cela finira par aboutir au renforcement de la répression en 2002, à la faveur d'une réorganisation des instances policières et de la mise de la Gendarmerie sous la tutelle du ministère de l'intérieur (voir plus loin).

L'amélioration spectaculaire de la sécurité après 2002 semble devoir porter un coup à cette forme d'association si l'on en juge par la dissolution de la Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière en 2005.

Signalons enfin le développement des associations de motocyclistes avec la création en 1980 de la *Fédération française des motards en colère*³⁷³. Elles se rattachent par certains côtés aux associations de familles de victimes, en ce qu'elles tiennent un discours de victimisation. Mais, elles plaident aussi pour la liberté et le rejet des sanctions. Elles proposent des mesures sécuritaires pratiques, ciblées en faveur des deux-roues motorisés. Ces associations seront souvent combattues par d'autres, qui s'opposent notamment à une politique de suppression des arbres de bord de route dangereux, principal ennemi des motocyclistes.

³⁷⁰ Faute de moyens d'analyse propres, les gloses des associations sont simplistes : si le nombre de victimes a baissé, c'est que la prise de conscience avance ; s'il augmente, c'est qu'elle se dégrade.

³⁷¹ La FNAUT rassemble 12 associations nationales et 150 associations locales. Ses nombreux adhérents sont généralement des professionnels du rail et des transports en commun, actifs ou retraités.

Elle dispose de moyens importants venant de l'industrie des transports en commun. Une de ses associations nationales, PROMOTRAM, affiche ouvertement (site Internet en 2002) les aides des « *constructeurs de tramways* » et des « *entreprises de BTP travaillant pour les tramways* ».

Les 4 objectifs affichés sont « *l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains ; de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées ; la sécurité routière ; une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien et de l'environnement.* » C'est nous qui soulignons.

³⁷² Ainsi, à Orléans, au début des années 2000, le même responsable de la FNAUT écrivait dans le quotidien local, *La République du Centre* aussi bien sur la sécurité routière qu'au titre de la promotion du tramway.

³⁷³ La *Fédération française des motards en colère* (FFMC) naît de réactions contre la vieille Fédération française motocycliste dans le milieu des *Moto-clubs* dissidents. Ceux-ci supportent mal les pressions exercées par la délégation à la sécurité routière durant les années 1970. Ils obtiennent, en 1978, la nomination d'un « *Monsieur Moto* » en la personne d'Yves Mourousi, présentateur vedette de la télévision, qui démissionne rapidement.

La création en février 1980 de la Fédération proprement dite est liée aux victimes des « *courses sauvages* » organisées aux Halles de Rungis : ils réclament une piste dédiée à ces compétitions informelles qu'ils vont obtenir au début des années 1980. Mais, la FFMC fonctionne aussi comme une association traditionnelle : lutte pour faire diminuer la vignette ou les péages, assurances moins chères, etc. Voir le site Internet de la FFMC.

L'ECHEC DE LA CREATION D'UNE ASSOCIATION DE MASSE D'USAGERS.

En 1953, André Defert³⁷⁴, président du Touring-Club, est pleinement conscient du hiatus entre les 500 000 sociétaires qu'il fête et les 1 500 000 adhérents de l'*Automobile Association* anglaise³⁷⁵ :

« *Nous voici donc allègrement en route pour le 600 000^e, en attendant le million, le chiffre auquel nous pourrions normalement prétendre si l'esprit d'association était aussi développé en France qu'il l'est en Angleterre, par exemple, où, pour une population inférieure en nombre à la nôtre et une circulation moindre, l' "Automobile Association" compte près de 1 500 000 membres.* »

En fait, la France compte à l'époque près d'un million d'adhérents aux associations automobiles, dispersés entre le Touring-Club, les Automobile-Clubs et la Prévention Routière.

Dans son *Rapport à l'Assemblée générale*³⁷⁶, Defert annonce le lancement d'un service de secours routier sur le modèle de celui qui est à la base de l'extension de l'*Automobile Association* anglaise, et de ceux dispensés par l'*American Automobile Association* (AAA) ou les associations suisse (1937), belge (1948) et hollandaise.

Certes, le Touring-Club offre déjà depuis longtemps des services diversifiée pour les automobilistes. Il propose des assurances automobiles³⁷⁷. Il est à la tête de l'U. N. A. T. qui délivre les permis de conduire. Il édite des guides hôteliers. Il délivre aussi passeports, documents douaniers et « *livrets d'entraide internationale A. I. T.*³⁷⁸ ». Il va mettre en place un service de renseignements par téléphone sur l'état des routes en collaboration avec la Gendarmerie en 1954. En octobre 1955, il créera avec le C. S. N. C. R. A. l'*Association professionnelle pour le contrôle technique automobile* (A. C. T. A.), qui offre un réseau de stations de contrôle³⁷⁹.

Les grands Automobile-Clubs proposent des services analogues.

Le nouveau service à créer est donc une organisation de dépannage des « *automobilistes en difficulté* » qui peut éventuellement porter secours aux blessés. Elle comprendrait un réseau de postes d'appel à des garagistes agréés et des voitures de patrouille.

Lorsque Defert, dans la citation ci-dessus parle de « *l'esprit d'association* [qui n'est pas] *aussi développé en France qu'il l'est en Angleterre* », il a certainement en tête, non pas le manque d'esprit d'association des français, mais les difficultés à réunir les associations existantes dans un but commun. La réussite ancienne de l'U. N. A. T. est là pour montrer que c'est possible. La preuve en est que le Touring-Club essaie d'abord de monter une structure de coopération ouverte aux autres associations.

Rappelons que la Prévention Routière est censée offrir de type ce service depuis la reprise

³⁷⁴ André Defert (1885-1963), fils de Henry Defert, président du T. C. F. de 1919 à 1927, a succédé à son père comme avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation. Il remplace Henry Gasquet à la tête du T. C. F. en 1952. Il sera aussi président de l'U. N. A. T., vice-président de l'Alliance internationale du tourisme, etc.

³⁷⁵ *Revue du T. C. F.*, octobre 1953, pages 339-340, *éditorial* du président André Defert. Ce texte est prémonitoire des difficultés à venir pour le T. C. F., même si Defert les recense sans en mesurer toute l'ampleur.

³⁷⁶ *La Revue du T. C. F.*, juin 1953, page 235, reproduit le passage concernant cette action.

³⁷⁷ *Revue du T. C. F.*, janvier 1948, page 38. Il s'agit de contrats préférentiels conclus selon des accords avec des compagnies. Cette offre ne se limite pas à l'assurance automobile, mais couvre la plupart des domaines.

³⁷⁸ Ils comprennent, vers 1965, des moyens de rapatrier le conducteur et son véhicule accidenté, des lettres de paiement, une assistance juridique à l'étranger, des guides, etc.

³⁷⁹ *Revue du T. C. F.*, novembre 1956.

de l'Assistance Routière des Assurances (A. R. A.), avec 24 équipes motocyclistes en 1950 et probablement guère plus en 1953.

La première étape commence donc dès 1953, avec la création du *Secours Routier Français*.

C'est le vice-président Marc Eyrolles³⁸⁰ qui en est chargé et en propose les grandes lignes³⁸¹. Il constate que le service de l'Automobile Association anglaise repose sur :

« une cotisation cinq fois supérieure à celle du T. C. F. ».

Eyrolles repousse la création d'un service payant :

« Les français ne sont pas prêts à consentir le moindre sacrifice pour assurer le financement d'une organisation de secours. De celle-ci il faut, par une expérience aux résultats tangibles, leur démontrer l'utilité, sans rien exiger d'eux au préalable. C'est cette expérience que le T. C. F. a décidé d'entreprendre [...] avec d'autres concours, au départ, que celui des automobilistes eux-mêmes. »

Le Secours Routier Français comprendra :

- un réseau de postes téléphoniques distants de moins de 5 km, soit chez des bénévoles, soit en poste d'appel installés dans les zones isolées avec l'aide des PTT ; ils seront dûment signalés sur la voie publique³⁸² ;
- des « *feuilles d'itinéraire* » indiquant l'emplacement des postes, qui sont imprimés et distribués rapidement ;
- les postes sont reliés à la Gendarmerie qui contactera et enverra un garagiste pour les dépannages, et interviendra sur les accidents ;
- une extension massive des « *patrouilles motocyclistes* » de la Gendarmerie créées dans les années 1930 (voir notre 2^{ème} Partie) qui seront désormais munies de voitures fournies et équipées par le T. C. F. et d'autres associations.

Comme on le voit, on restait dans la vieille tradition évergétiste de l'automobilisme.

Après une préfiguration de quelques mois durant l'été 1953, où le T. C. F. met à la disposition de la Gendarmerie quelques véhicules équipés, le *Secours Routier Français* est effectivement créé et présenté au 40^{ème} Salon de l'Automobile de 1953, où :

« la foule des Técéfistes d'aujourd'hui et des curieux qui le seront demain n'a pas ménagé ses approbations à une initiative qui vient à point pour assurer au Tourisme français la sécurité à laquelle se sont déjà consacrés nos voisins avec le succès que l'on connaît. »³⁸³

L'opération est rejointe en début 1954 par le ministère de l'intérieur et ses CRS³⁸⁴.

Le Secours Routier Français sera présent le 18 juin 1955 au « *Jubilé de l'Automobile Association* » qui « *fêtait le cinquantenaire de sa fondation par la grande parade motorisée de*

³⁸⁰ Marc Eyrolles (1907-2007) est l'héritier de la maison d'édition Eyrolles. Il la dirigera, ainsi que l'École spéciale des Travaux Publics et du Bâtiment. Il succèdera à André Defert en 1963.

Il accumulera les titres associatifs, dans les milieux automobilistes (vice-président du Secours routier, vice-président de la Prévention Routière, président de l'U. N. A. T.), touristiques (vice-président de l'A. I. T.), et patronaux (vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris). Il est aussi très engagé dans la coopération avec les pays africains. Voir la *Revue du T. C. F.*, septembre 1962, page 642.

³⁸¹ Marc Eyrolles, *éditorial* de la *Revue du T. C. F.* de juillet 1953, pages 261-263, citations page 262. Ce texte capital est un exposé complet du projet – qui est déjà lancé –, de ses motivations et de ses contraintes. Il ne dit mot de ses consultations éventuelles avec les autres associations.

³⁸² Il y avait déjà environ 2 000 « *postes de secours* » de l'U. N. A. T., probablement tous équipés en téléphone. Eyrolles indique les itinéraires à équiper prioritairement.

³⁸³ *Revue du T. C. F.*, 1953, pages 406-407. Voir aussi page 347.

³⁸⁴ *Revue du T. C. F.*, janvier 1954, page 49.

tous les Secours Routiers du monde »³⁸⁵.

En janvier 1956, le Secours Routier Français compte 116 voitures, dont 92 fournies par le T. C. F., toujours opérées par la Gendarmerie et les polices, 5 000 postes d'appel et 44 « fascicules répertoires » des dits postes³⁸⁶. En juillet 1957, il a 148 voitures. En décembre 1957, il dispose de 167 véhicules et s'est doté de sa première ambulance³⁸⁷.

Un « Comité national du Secours Routier Français » est alors mis en place pour diriger le système qui s'oriente préférentiellement vers le secours aux blessés. Le Comité national s'élargit aux divers ministères, à l'Union routière, au C. S. N. C. R. A. et à la Prévention Routière. Celle-ci lui transféra la modeste activité de secours aux blessés venant de l'Assistance Routière des Assurances (A. R. A.) qu'elle avait gardée. Le Secours Routier semble alors échapper au Touring-Club qui en parle moins dans sa *Revue*³⁸⁸

En novembre 1963, André Defert meurt et Eyrolles est élu président en décembre. Il se met vite en devoir de créer « Touring-Secours France » – dit « T.S.F. » – en tant que service spécialisé de dépannage, selon le modèle des secours routiers étrangers. Voir l'*Annexe B, Illustration 221*.

Un central unique (avec deux numéros d'appel) et des liaisons par radio permettent de dépêcher la voiture de secours « de couleur jaune comme tous les véhicules de dépannage des clubs affiliés à l'Alliance Internationale du Tourisme (A. I. T.) »³⁸⁹. Aujourd'hui le « Gelbe Engel » (ange jaune) est toujours le symbole de l'ADAC en Allemagne pour ses 16 millions d'adhérents.

Le Touring-Secours débute dans la Seine en février 1965, gagne la Seine-et-Oise en juillet 1965³⁹⁰. Il s'implante sur les autoroutes en avril 1966. Il conclut des accords avec des garages en province, dont les 800 stations services Total en 1967. Il crée des patrouilles en 1968 au Havre, à Amiens et Lyon, en 1969 à Lille et Strasbourg, en 1970 à Marseille, Rouen, Grenoble, Saint-Étienne, Mulhouse, plus des centres d'appel à Dijon, Bordeaux, Nantes, Toulouse et Tours, et en 1971 à Nancy et Colmar³⁹¹. La couverture géographique se poursuivra lentement.

En janvier 1971, Eyrolles annonce que le Touring-Secours France compte « près de 100 000 adhérents » et remarque (en note !) que le Touring-Secours hollandais compte alors 1 500 000 affiliés et cite la réussite du Touring-Secours d'Allemagne de l'Ouest³⁹².

Hélas, il est trop tard ! Le Touring-Secours France va stagner un peu au dessus des 100 000 membres malgré tous les effort du T. C. F. avec 116 940 adhérents en septembre 1972, 135 000 en septembre 1973 et septembre 1974³⁹³. Le maximum est atteint. Le Touring-

³⁸⁵ *Revue du T. C. F.*, 1954, pages 425-426.

³⁸⁶ *Revue du T. C. F.*, janvier 1956, page 14. Voir aussi : 1954, pages 435-437, etc.

³⁸⁷ *Revue du T. C. F.*, juillet-août 1957, page 424 ; janvier 1958, page 26.

³⁸⁸ Voir deux articles de Toché sur le Secours Routier Français dans la *Revue du T. C. F.* de mars 1970, pages 178-179 et de juillet-août 1972, pages 602-603. Notons que son président est resté Eyrolles.

³⁸⁹ *Revue du T. C. F.*, novembre 1964, page 838, et janvier 1965, pages 23-24. La question se pose du partage de la responsabilité entre Defert et Eyrolles dans le recul devant la création du service en 1953.

³⁹⁰ Long « reportage » de François Toché dans les coulisses du Touring-Secours, in *Revue*, 1965, pp. 698-701.

³⁹¹ *Revue du T. C. F.*, janvier 1971, pages 8-9. Eyrolles fait le bilan du Touring-Secours dans l'*éditorial*.

³⁹² *Ibidem*. Voir aussi la *Revue du T. C. F.* de 1971, page 789, où l'on annonce que les 100 000 adhérents sont atteints.

³⁹³ Voir les *Rapports aux Assemblées générales*. En 1974, il y a 725 000 et 1 400 000 adhérents en Belgique et aux Pays-Bas.

Secours déclinera et mourra avec le Touring-Club.

La France est donc privée d'une grande organisation des usagers de l'automobile...

QUELQUES HYPOTHESES SUR LES RAISONS DE CET ECHEC.

Le refus des organisations d'usagers de se constituer ou de se fédérer en une grande association nationale tient-il à une particularité française d'ordre général ?³⁹⁴ Nous ne le croyons pas, la vie associative française n'ayant rien à envier à celle des grands pays avancés.

Il faut d'abord souligner que les associations automobiles se constituent en « organisations de masse » dans les autres pays à un moment particulier du développement du parc, lorsque le taux de motorisation dépasse 50 voitures pour 1 000 habitants³⁹⁵.

Le Touring-Club fut le seul à tenter l'aventure, et il faut sans conteste admirer son dévouement à « *l'intérêt public* ». Il n'osa cependant pas risquer le coup seul en 1953, et attendit 1963. Or, le taux de motorisation dépassait déjà 150 voitures pour 1 000 habitants.

Ce retard fut sans doute néfaste car sa création de 1953 se retournera contre lui. La solution bâtarde du Secours Routier Français ne pouvait fonctionner. De plus, elle comportait des effets pervers, notamment en créant de petites prébendes. Quelques scandales ont montré que des membres de certains services de police concernés se firent payer par les garagistes dépanneurs. Sa direction tomba rapidement sous la coupe des administrations qui y détachèrent des fonctionnaires (ou des assureurs) dont certains firent scandale eux-aussi. Il est possible que la défense de ces modestes prébendes ait joué un rôle souterrain (de bouche à oreille ?) dans la stagnation de Touring-Secours.

Notre opinion – mais l'étayer demanderait une étude plus poussée – est que la raison principale de cet échec fut l'égoïsme des Automobile-Clubs français qui ne se lancèrent pas dans l'aventure du service de dépannage qui sous-tendait à l'époque le développement de masse des Automobile-Clubs étrangers. Ils ne pouvaient pourtant ignorer la question, telle que Defert et Eyrolles l'exposèrent dès le début des années 1950.

Ils ne voulurent jamais se fédérer réellement. Jalousies de personnes, malthusianisme de notables, crainte de partager les revenus des courses (pour l'Automobile-Club de l'Ouest, le plus important de tous, avec ses 24 heures du Mans), leurs vices furent la cause de leur stagnation dès les années 1960 et de leur déclin ultérieur.

La Prévention Routière a probablement aussi sa part de responsabilité. Elle avait dès l'origine un service de dépannage, très limité, et ne chercha jamais à le développer. Elle ne chercha jamais non plus à créer une organisation de masse. Gallienne et ses mandants se satisfaisaient certainement de la situation dès lors que les adhérents couvraient la moitié de son budget³⁹⁶. Elle maîtrisa vite le Secours Routier Français – pourtant initié par le Touring-Club –

³⁹⁴ C'est par exemple l'opinion de Christian Gerondeau, président de la Fédération (entretien avec l'auteur).

³⁹⁵ C'est le cas de l'Angleterre, de la Belgique, des Pays-Bas au début des années 1950.

Le cas du Japon pourrait aussi être éclairant. La *Japan Automobile Association*, créée en 1962, ne comptait que 115 000 membres en 1967, lorsque le taux de motorisation atteint 50 voitures pour 1 000 habitants. Son audience se développe alors extrêmement rapidement.

³⁹⁶ Dans un entretien avec l'auteur, Michel Frybourg rapporte que le délégué des Assurances au Conseil d'Administration de l'ONSER (vers 1970 ; il ne se rappelait pas de son nom) lui avait dit que tout ce que les

grâce à ses liens privilégiés avec la police et à la Gendarmerie. Lorsque le Touring-Club décida de créer Touring-Secours France, cela ne pouvait lui apparaître que comme une menace. Ses relations avec l'industrie automobile, les transporteurs et le monde politique, ses collaborations avec la police et la Gendarmerie la mettaient en position de force par rapport à un Touring-Club plus isolé et ayant des objectifs multiples.

Le Touring-Club n'était sans doute pas non plus idéalement placé, car ses troupes avaient des intérêts très divergents. Sa forte implication dans le camping (un tiers de ses adhérents) lui valait peut-être l'hostilité d'une partie de la bourgeoisie qui constituait encore la majorité des automobilistes en 1953 et au début des années 1960. Ses positions courageuses en faveur notamment de la limitation de vitesse ne durent pas l'aider non plus.

Enfin, il est notoire – sinon le Touring-Club l'aurait claironné dans sa *Revue* – qu'aucune autre organisation n'apporta son patronage à *Touring-Secours France*, ni les Automobile-Clubs, ni l'Union routière, ni les constructeurs automobiles, ni les assurances (ses seuls partenaires furent des réseaux de stations-services et le C. S. N. C. R. A.).

Aujourd'hui, le système des dépannages est émietté entre des monopoles (sur les autoroutes) et des accords entre les assureurs ou les constructeurs avec tel ou tel réseau de garagistes qui leur est lié. Chaque automobiliste est ainsi « *affilié* » – sans qu'il le sache toujours – à des systèmes mal organisés et, surtout, sur lesquels les assureurs ou constructeurs ne font qu'une information minimale. Vers la fin des années 1990, les constructeurs proposent des « *contrats d'entretien et réparations* » qui lient les automobilistes qui les souscrivent au réseau des garages de la marque.

La plus grande fiabilité des véhicules a diminué le risque de panne dans les années 1990. Mais, les grandes associations étrangères restent prospères grâce à la fourniture de nouveaux services, issus notamment du développement des « *systèmes intelligents de transports* ».

LA MORT DU TOURING-CLUB.

Reparti de 180 000 membres environ en 1944, le Touring-Club en compte 226 000 au 1^{er} mars 1948, et dépasse les 350 000 en 1950, année durant laquelle l'ensemble des Automobile-Clubs atteint 335 000 adhérents.

La barre de 500 000 adhérents, dont 90 % d'automobilistes, est atteinte en août 1953 par le Touring-Club (les Automobile-Clubs doivent compter alors dans les 400 000 membres).

Pour le président André Defert, l'avenir de l'association paraît donc radieux en 1953, comme nous l'avons vu ci-dessus, et il vise le million d'adhérents pour bientôt.

Dix ans après, en décembre 1963, le même André Defert estime être « *mandaté par environ 600 000 sociétaires* ». En 1967, son successeur Marc Eyrolles, élu en 1964, constate qu'on en est toujours au même point avec « *une Association de 600 000 membres* »³⁹⁷.

Même constat d'Eyrolles en février 1968, dans un *éditorial* intitulé « *Retour aux sources* »,

Assureurs demandaient à la Prévention Routière était d'avoir des recettes propres égales à la participation des Assurances ; ce qui fut effectivement le cas dès les années 1960.

³⁹⁷ *Revue du T. C. F.*, décembre 1963, *éditorial*, page 903 et février 1967, *éditorial*, page 73.

qui s'étend longuement sur la diversité des intérêts des membres :

« 600 000 personnes douées de goûts et d'appétits différents, [...] ...automobilistes, sportifs, campeurs, cavaliers, vacanciers ... [...] le tiers d'entre nous campe [...] »

Et Eyrolles de revenir à « la mission première du Club [...] l'intérêt public [...]. La civilisation des loisirs doit être nourrie de beauté. »

Cette même année 1968, Eyrolles doit augmenter la cotisation. Et il lance une campagne de recrutement sous la forme « votre cotisation gratuite pour 1969 pour 3 nouveaux recrutés » qui va un peu relancer le nombre de sociétaires. Ce type de recrutement va continuer, mais on n'offrira bientôt plus d'abonnement gratuit³⁹⁸. En 1973-1974, 85 000 sociétaires feront un « don » (un doublement volontaire de la cotisation) sur la prière d'Eyrolles³⁹⁹.

La *Revue* témoigne, à la fin des années 1960, de la réorientation totale du Touring-Club vers les activités de loisirs, qui viennent de connaître une vive ascension. Ainsi, lorsque le premier ministre Jacques Chaban-Delmas lancera en fin 1969-début 1970 la *Table Ronde sur la sécurité routière*, la *Revue* n'en rendra pas compte, et Eyrolles consacra aux loisirs tous ses éditoriaux des mois correspondants.

Le nombre de sociétaires commence à baisser vers cette époque. Malheureusement, la *Revue*, qui publie les comptes annuels du Touring-Club, n'y indique jamais le nombre de sociétaires. On n'a donc que des indications fragmentaires du type de celles citées ci-dessus.

On peut, par contre, calculer le ratio « recette des cotisations divisée par la cotisation unitaire », soit⁴⁰⁰ :

- 510 000 sur les exercices 1965-1966 et 1966-1967 (pour 600 000 sociétaires),
- 440 000 sur les exercices 1968-1969 et 1969-1970,
- 410 000 sur l'exercice 1970-1971,
- 400 000 sur l'exercice 1973-1974.

On peut donc estimer que le « nombre de sociétaires » est déjà passé de 600 000 au milieu des années 1960 à environ de 530 000 au milieu des années 1970.

Le nombre de sociétaires va chuter à partir de 1975 sous l'effet conjugué de deux facteurs.

La hausse de la cotisation, passée entre 1972 et 1975 de 45 à 95 francs par an, va dissuader certains sociétaires.

La *Revue* est séparée de la cotisation en fin 1975, et est vendue au public. Son contenu change pour essayer de s'adapter au public et se banalise⁴⁰¹. Or, une part des sociétaires (estimée à 100 000), notamment les plus âgés, n'avait d'autre intérêt pratique que la lecture de

³⁹⁸ *Revue du T. C. F.*, décembre 1975, éditorial, page 17. « Le Conseil d'administration a décidé de lancer une grande campagne d'adhésions appelée "Opération + 1". [...] Vous avez tous un parent, un ami, un voisin, un collègue, un compagnon de travail. Faites-le se joindre à nous. »

³⁹⁹ *Rapport du président* pour l'Assemblée générale de 1975 (*Revue*, mai 1975, page 21).

⁴⁰⁰ Le *Compte d'exploitation* et le *Bilan* sont publiés chaque année dans le numéro de mai ou juin de la *Revue* avec le *Rapport du président* en vue de l'Assemblée générale ordinaire. Les exercices vont d'octobre à septembre.

Dans les comptes, les cotisations sont regroupées. Le chef de famille paie plein tarif, sa femme et ses enfants (moins de 22 ans) demi-tarif, ainsi que d'autres jeunes inscrits à des groupes de plein-air. Il y a aussi des membres fondateurs payant plus, et des « vétérans » (30 ans de T. C. F.) qui paient demi-tarif.

Après 1975, la séparation des activités traditionnelles du T. C. F. et des voyages empêche de calculer de ce ratio dans des conditions identiques à la période précédente.

⁴⁰¹ Il est un peu difficile d'exposer ce changement de ligne éditoriale. La revue, plus aérée, s'est considérablement raccourcie et s'est alignée sur la mode des magazines de l'époque, abandonnant le foisonnement d'informations antérieures qui en constituait probablement l'intérêt pour son lectorat qui s'est peu renouvelé.

la *Revue*, à côté du sentiment de concourir à « l'œuvre » désintéressée du Touring-Club. Certains se désabonnent et par la même occasion cessent de faire partie des membres⁴⁰².

Les quelques éléments suivants sont tirés d'une analyse des comptes du Touring-Club dont le lecteur trouvera le détail en *Annexe A 26*.

Dans les années 1960, la situation économique du Touring-Club était florissante.

Son compte d'exploitation était équilibré⁴⁰³. Il vit de ses cotisations, de la publicité dans les *Revues*⁴⁰⁴, et de l'établissement de documents douaniers, de passeports et de « *livrets d'entraide internationale* » (environ 63 % des recettes) et de ses « *activités diverses*⁴⁰⁵ » (20 à 22 % des recettes) dont environ 7 % proviennent de l'organisation de « *voyages* ». Au total, ces « *activités classiques* », sans les voyages, représentaient 78 % à 80 % des recettes.

Son bilan comporte :

- au *Passif* de très confortables « *réserves* » et « *provisions* » correspondant à plus de 50 % du total du compte d'exploitation ; il y a peu de dettes à court terme ;
- à l'*Actif* des « *immobilisations* » pour un montant presque égal, composées essentiellement de terrains et d'immeubles qui n'ont certainement pas été suffisamment réévalués⁴⁰⁶. Ce qui veut dire qu'en les vendant le Touring-Club dégagerait de bonnes plus-values.

Sans trop s'avancer sur les plus-values potentielles, on peut estimer que la valeur réelle des biens du Touring-Club est comprise, à l'époque, entre 100 et 120 % du montant de son compte d'exploitation annuel.

En juin 1973, le Touring-Club enregistre son premier déficit qui se monte à près de 7 % des charges (octobre 1971 à septembre 1972)⁴⁰⁷, qu'il couvre par des emprunts à court terme. Il vient donc de se passer un événement très brutal.

C'est que, à partir de 1972, le Touring-Club s'est lancé dans une politique de commercialisation à outrance de « *voyages* ». Entre les exercices 1971-1972 et 1972-1973, le chiffre d'affaire fait ainsi un bond de 39,8 à 66,9 millions d'euros constants calculés en valeur 2001. Les « *activités classiques* » précédentes tombent d'environ 65% à 50 % des recettes, les « *voyages* » passant de 7 % des recettes en 1971-1972 à 40 % en 1972-1973.

Cette orientation nouvelle est donc un véritable « *pari* » qui va se révéler désastreux.

Les raisons de cette nouvelle orientation n'apparaissent pas clairement dans la *Revue*. Le discours qui y est tenu est vague, prônant un hypothétique « *retour aux sources* » et reste muet sur les éléments de stratégie – commerciale ? – qui sous-tendent l'extension massive des activités du T. C. F. dans la vente de produits touristiques⁴⁰⁸.

⁴⁰² Un ami de l'auteur se rappelle que sa grand-mère a quitté le T. C. F. pour cette raison peu après 1975.

⁴⁰³ Les bénéfices annuels sont symboliques, de moins de 0,1 % du montant du compte d'exploitation.

⁴⁰⁴ À côté de la *Revue du T. C. F.*, celui-ci édite la revue *Plein Air* réservée aux cotisants pour les activités de plein air.

⁴⁰⁵ Camping, maisons de vacances, bases de loisirs, voyages, etc.

⁴⁰⁶ Lors de sa chute, le Touring-Club vendra ses actifs avec des plus-values de l'ordre de 70 % par rapport à leur valeur comptable.

⁴⁰⁷ Soit 3,776 millions de francs pour 52,393 millions de francs de charges.

⁴⁰⁸ Nous n'avons pas recherché d'éléments dans les Archives du T. C. F. déposées au CNAC. Le *Catalogue du fonds du T. C. F.* ne semble pas indiquer la présence de tels documents.

Les exercices 1972-1973 et 1973-1974 sont déficitaires de 2,5 % et 6,2 % du montant des charges. Les déficits sont toujours couverts en augmentant les emprunts à court terme.

Après ces lourdes pertes, un équilibre semble s'esquisser sur les deux exercices 1974-1975 et 1975-1976.

La dégringolade va alors être fulgurante.

En 1976-1977, l'exercice est très déficitaire, le déficit atteignant 3,9 % des charges. Le Touring-Club se décide à vendre des actifs immobilisés et à reprendre des provisions pour plus de 5 millions de francs

En 1977-1978, le déficit est de 4,8 % des charges et est couvert par des ventes d'actifs.

En 1978-1979, le déficit diminue un peu (2,9 % des charges). C'est aussi l'exercice où le chiffre d'affaires est à son maximum. Le Touring-Club prend alors la décision de diminuer drastiquement son activité « voyages ». Il commence aussi à licencier du personnel.

En 1978-1979, les charges ont été réduites à 127 millions de francs contre 181 millions l'année précédente. L'activité « voyages » a été ramenée à 7,45 millions de francs contre 33,9 l'année précédente. Mais, le déficit est monté à 10,1 % du montant des charges.

Marc Eyrolles renonce à la présidence en juillet 1980, après la présentation des comptes de 1978-1979, et est remplacé par le banquier Yves Malécot⁴⁰⁹.

En mai 1981, il n'y a plus que 300 548 sociétaires. Le déficit de l'exercice 1979-1980 est de 25 % des charges. Yves Malécot démissionne le 25 mai⁴¹⁰.

Le 1^{er} juin 1981, le Touring-Club est mis sous administration judiciaire⁴¹¹.

Fin 1983, le Touring-Club est en liquidation. La *Revue* cesse de paraître en octobre 1983.

En conclusion, sous réserve d'une recherche plus poussée, on pourrait dire que le Touring-Club est mort d'avoir abandonné sa vocation première de rassemblement des cyclistes et des automobilistes pour tenter de devenir une grande organisation des loisirs organisés.

On ne saurait, toutefois, passer sous silence l'échec du *Touring-Secours France* que les Automobile-Clubs et la Prévention Routière, non seulement ne rejoignirent jamais, mais entravèrent de tous leurs moyens.

LA FIN DU « SECOURS ROUTIER FRANÇAIS ».

Le Comité national du Secours Routier Français s'était détaché du Touring-Club en 1953, et fonctionna pendant une quinzaine d'années sous sa forme initiale⁴¹². Puis, il fut transformé en association régie par la *Loi* de 1901 en 1968⁴¹³.

Le 25 février 1972, un protocole d'accord avec l'État lui confia la pose de bornes d'appel moyennant une subvention importante (800 000 F par an)⁴¹⁴. En 1973, un nouveau protocole

⁴⁰⁹ C'est un ancien haut fonctionnaire des finances qui a fait carrière dans le groupe des Banques populaires. Il a été nommé vice-président quelques mois avant la démission d'Eyrolles.

⁴¹⁰ *Revue du T. C. F.*, mai 1981, *supplément Bulletin d'information*, éditorial du président Yves Malécot.

⁴¹¹ *Revue du T. C. F.*, juillet-août 1981, éditorial de l'administrateur judiciaire.

⁴¹² Voir le *Rapport* du Conseil général des ponts et chaussées de Georges Reverdy : « *Situation du Secours Routier Français* », Affaire n° 87-321, 36 pages, 19 janvier 1988.

⁴¹³ *J.O.* du 1^{er} décembre 1968.

⁴¹⁴ 5 juillet 1972. *Circulaire aux directeurs départementaux* précisant les conditions d'application du protocole.

fit pratiquement du Secours Routier Français un simple prestataire de service pour la pose des bornes d'appel⁴¹⁵.

Le Secours Routier Français continuait à avoir quelques activités en propre :

- l'animation d'une « *Commission médicale* » liée aux activités des SAMU,
- l'acquisition et l'équipement de véhicules de secours remis à la Croix Rouge ou à des services de police,
- des formations au secourisme,
- la publication de la *Revue de la Route*.

Quelques turpitudes comptables et l'inflation de ses frais généraux amenèrent la direction des routes et celle de la Sécurité et de la circulation routières à confier, le 30 septembre 1987, une mission d'audit à Georges Reverdy (Rapport CGPC n° 87-321, 26 janvier 1988). Un autre élément du problème était la décentralisation importante du réseau national qui amenait le Secours Routier Français à demander une extension aux nouvelles voies départementales.

Reverdy préconisa « *une gestion directe à l'échelon central par l'administration des trois ou quatre gros marchés annuels d'équipement* » tout en laissant au Secours Routier Français « *un rôle de coordination et d'animation* ». En fait, le Secours Routier Français finit par disparaître après la reprise en direct des bornes par les exploitants des divers réseaux.

LES AUTOMOBILE-CLUBS.

Les Automobile-Clubs, qui comptaient 335 000 membres en 1950, connaissent probablement leur apogée vers 1960-1970 avec un effectif total de l'ordre de 450 000 inscrits.

Il est, cependant, difficile de préciser l'évolution de leurs effectifs réels du fait de leur émiettement durant les années 1950, 1960 et 1970.

Ils persistent dans le système d'indépendance mis en place avant 1914, et la Fédération nationale des Clubs automobiles de France n'a qu'une existence symbolique,

À la fin des années 1970, les Automobile-Clubs s'inquiètent, comme le Touring-Club, de la stagnation de leurs effectifs et vont tenter de se réformer⁴¹⁶.

À cette époque, l'Automobile-Club de l'Ouest⁴¹⁷ aurait compté 150 000 adhérents, l'Automobile-Club du Nord 100 000 et l'Automobile-Club d'Île-de-France 30 000 ; on n'a pas de données précises sur l'ensemble des 52 Clubs, mais on peut estimer leur effectif total à

⁴¹⁵ Convention du 17 juillet 1983. Elle fut renouvelée en 1978 et 1983.

⁴¹⁶ Voir Pierre-Emmanuel Barjonet, Jean-Pierre Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, production de modèles de régulation et de contrôle social*, 2^{ème} partie, pages 113-131 et « documents » en annexe. Les quelques citations sont tirées de cet ouvrage.

⁴¹⁷ En fait l'enquête n'a porté que sur l'Automobile-Club de l'Ouest dont trois dirigeants ont été interviewés et dont les activités sont décrites en détail. Elle est active sur dix-huit départements de l'Ouest et à Paris.

Notons ici que ces activités vers 1980 sont très proches de ses activités en 2008 :

- gestion du circuit du Mans et organisation des courses,
- école de pilotage pour divers groupes : chauffeurs de direction, brigades rapides d'intervention de la gendarmerie, militaires, fonctionnaire du ministère de l'intérieur, formation continue (EDF, PTT, etc.),
- formation au permis de conduire sur des véhicules rapides R5 Alpine Turbo,
- « *critérium du jeune pilote* » : activité d'enseignement sur un réseau de pistes fixes ou mobiles,
- contrôles de sécurité des véhicules dans des centres ouverts aux non-adhérents et aux grandes sociétés,
- nombreux services d'assistance (« *carte sans souci* ») en liaison avec un réseau de stations services, selon plusieurs variantes plus ou moins complètes.

450 000 adhérents⁴¹⁸.

S'inquiétant de la stagnation de leurs effectifs, une dizaine d'Automobile-Clubs, dont l'Automobile-Club de l'Ouest et l'Automobile-Club du Nord se rapprochèrent à la fin de 1978 avec une dizaine d'autres clubs et lancèrent une « *expérience d'unification et de renouveau* ».

En juin 1979, ils créent l'Association Française des Automobilistes (A. F. A.). Quelques mois plus tard ils sont rejoints par la totalité des Automobile-Clubs et la *Fédération Française des Clubs Automobiles*⁴¹⁹ (F. F. C. A.) est dissoute.

La nouvelle Association Française des Automobilistes ne va pas durer longtemps, car l'Automobile-Club de l'Ouest la quitte dès la fin de 1980.

L'Association Française des Automobilistes, avant de s'émietter, lança, en février 1980, une grande campagne intitulée « *Automobilistes, exprimez-vous* », comprenant :

- une consultation de grande envergure dont 300 000 questionnaires furent remplis⁴²⁰ ;
- la mise en place de commissions rassemblant des élus locaux et régionaux dans 11 grandes villes, et la réalisation de sondages,
- la convocation des *États Généraux des Automobilistes* les 16 et 17 juin 1980.

Sans surprise, les conclusions des *États Généraux* – outre les traditionnelles récriminations économiques sur le coût de l'assurance et les taxes sur les carburants – sont les suivantes⁴²¹ :

« *La répression a atteint un point limite à ne pas franchir. Le recours à l'information et à l'information bien adaptées doit amener à transformer la psychologie et le comportement du conducteur [...]*

On est contre les obligations appliquées en toutes circonstances, contre les contraintes appliquées sans concertation [...] comme l'obligation de rouler en code en ville la nuit [...]

Si le principe de limitation de la vitesse sur les routes n'est pas remis en cause, on estime aberrant le principe des seuils uniques à 90, 110 ou 130 km/h ; la préférence - le bon sens – allant à des seuils modulés selon les circonstances et la qualité de l'infrastructure [...]

Il est demandé qu'un contrôle technique [...] soit instauré, la base minimum souhaitable étant un passage obligatoire à chaque changement de propriétaire. »

La situation des Automobile-Clubs en 2008 est caractérisée par un faible nombre d'adhérents, probablement autour de 250 000⁴²², dont un peu plus de 100 000 adhèrent à des Clubs faisant partie de la *Fédération Française des Automobile Clubs*, et par des rivalités exacerbées⁴²³.

⁴¹⁸ Barjonet *e. a.* ne donnent de chiffres que pour les 3 Clubs cités dans le texte ci-dessus. La revue *Action Automobile et Touristique* éditée par l'Association Française des Automobiliste qui regroupe les Automobile-Clubs tire en février 1980 à 480 000 exemplaires (Barjonet *e. a.*, page 123).

⁴¹⁹ Elle avait succédé à la Fédération nationale des Clubs automobiles de France de 1950 à une date indéterminée.

⁴²⁰ Voir Barjonet *e. a.* pages 123-126, où le questionnaire est reproduit.

⁴²¹ *Ibidem*, pages 128-129.

⁴²² L'actuelle *Fédération française des Automobile-Clubs* n'a pas d'archives, et l'Automobile-Club de France, dont le président fut aussi celui de la Fédération dans les années 1940-1960, n'ouvre pas les siennes.

Les chiffres que nous fournissons pour la période actuelle sont issus de diverses conversations, la Fédération Nationale n'ayant pas de recensement des membres de ses adhérents.

⁴²³ Ainsi les Bouches-du-Rhône comptent deux Automobile-Clubs sis à Aix-en-Provence et Marseille.

L'Automobile-Club de l'Ouest, adossé à son circuit de course du Mans, fait cavalier seul. Il revendique près de 100 000 adhérents, selon trois formules, le « *Club A.C.O.* » proprement dit, et deux clubs spécialisés pour les « *passionnés des 24 heures du Mans* » et les « *motards* »⁴²⁴. Il gère le circuit du Mans, avec ses courses, ses « *baptêmes du circuit* », ses « *écoles de pilotage* », ses produits dérivés, etc., ce qui lui assure de confortables revenus.

Il recrute sur 27 départements dans les régions de Bretagne, Pays de Loire, Haute et Basse Normandie, Île-de-France et Centre (en partie). Il concurrence ainsi d'anciens Automobile-Clubs qui couvrent certains de ces territoires et ont périclité comme celui d'Île-de-France qui serait tombé de 23 000 membres en 1950 à environ 4 000 aujourd'hui.

Un autre regroupement – sous le nom de l' « *Automobile Club Action +* » – est en train d'émerger autour de l'Automobile Club d'Alsace-Vosges-Belfort qui a été rejoint successivement, entre 2001 et 2007, par les Automobile-Clubs de Bourgogne, du Comtois, d'Île-de-France, de Normandie, de Champagne-Ardenne, du Rhône, du Forez à Saint Étienne, de l'Ain et du Loiret. Il adhère à la *Fédération Française des Automobile Clubs*.

Tous ces Clubs offrent de nombreux services, assurances, protection juridiques lors des accidents, contrôles, rapatriement (dans le cas de l'Automobile-Club de l'Ouest).

Les services juridiques portant sur les retraits de points et les annulations de permis semblent de plus en plus prisés, si on en juge par leurs publicités.

CONCLUSION.

En guise de conclusion, il paraît difficile de dépasser ici l'exposé des faits et les hypothèses que nous avons formulées plus haut sur les raisons de l'échec de la constitution d'une organisation de masse des usagers particuliers de l'automobile.

La principale conséquence a été le retard apporté – par rapport aux autres grands pays – à la prise des mesures sécuritaires de limitation de vitesses et de protection des usagers des véhicules. La désunion des associations d'usagers et le contrôle d'une partie d'entre elles par l'Union Routière et les constructeurs automobiles a éteint toute tentation d'approbation de ces mesures par les associations, à l'exception du Touring-Club.

Les liens très forts de la Prévention Routière, principale organisation d'usagers à partir des années 1980, avec la Gendarmerie, la police et le ministère de l'équipement, ont certainement eu aussi un rôle dans le refus – assez général, il est vrai – de mettre en cause la faiblesse de la répression dans les années 1980 et 1990.

Quant aux conséquences de la faiblesse des associations françaises d'usagers dans la période actuelle, nous n'émettrons aucune hypothèse ; le sujet reste ouvert.

⁴²⁴ Chiffre donné sur son site Internet, probablement surévalué. Sa zone de recrutement regroupe plus du tiers de la population française. On a noté aussi, dans ses publicités, la place importante accordée aux réductions offertes sur les billets pour les 24 heures du Mans même pour les « *adhérents ordinaires de l'A.C.O.* »

Chapitre 10.

TRIOMPHE DE L'AUTOMOBILE ET GRANDES MESURES DE SECURITE ROUTIERE (1945-1981).

Encore fallait-il démontrer à l'opinion publique le bien-fondé de mesures qui dérangeraient les habitudes et heurteraient les intérêts.

François Gentile⁴²⁵

Dans l'*Introduction* à notre *Troisième Partie*, nous avons retenu comme césure la date de 1981, où l'on passe à une « *deuxième génération de la politique de sécurité routière* » caractérisée par la recherche d'une *sensibilisation* des usagers.

Lors de la reconstitution du parc automobile d'avant-guerre qui dure jusque vers 1954, son développement accéléré – et celui des deux-roues motorisés dans un premier temps – s'accompagne d'une augmentation du nombre des accidents. Cela va vite ranimer les préoccupations sécuritaires de la fin des années 1930.

Des innovations technologiques se font jour dans le domaine de la « *sécurité passive* », c'est-à-dire de la diminution des dégâts corporels, mort ou blessures, survenant durant l'accident. Non que cette préoccupation soit nouvelle – en témoigne par exemple la mise au point dès les années 1910-1920 des vitrages de sécurité –, mais elle s'ordonne en une vision globale aux États-Unis vers 1950.

On se penche sur l'accident lui-même et on reconnaît la dangerosité de l'éjection des occupants du véhicule durant l'accident. La ceinture de sécurité, inventée vers 1900, devient alors le pilier technique de la sécurité passive, avec diverses autres dispositions rendant le véhicule moins dangereux lors du choc, pour ses occupants comme pour les antagonistes.

Parallèlement, l'usage du casque, connu des guerriers dès la protohistoire, utilisé depuis longtemps par certains utilisateurs de motocyclettes, policiers ou coureurs, est proposé comme l'accessoire de sécurité de base lors de l'accident des deux-roues motorisés.

La première mesure importante sera de rétablir le « *retrait administratif du permis* » en 1951. Suivra, en 1954, une réécriture complète du *Code de la route* de 1939.

En 1958, au terme de longs débats parlementaires, on promulguera une nouvelle *Loi* qui remplace celle de 1851. Elle est accompagnée de son *Décret* d'application. Les préoccupations sécuritaires y tiennent une grande place, avec l'apparition d'une nouvelle conception de la lutte contre l'alcoolisme au volant, une révision à peu près définitive de la signalisation, et l'apparition de règles concernant les conditions de travail dans les transports routiers.

⁴²⁵ François Gentile, *La Sécurité routière*, PUF, Que sais-je ? 1996. Citation page 3-4.

Il faut reconnaître à la IV^{ème} République, si décriée, la paternité de ces réformes qui vont constituer jusqu'à nos jours le socle réglementaire de la politique de sécurité routière.

La V^{ème} République va poursuivre sans délai cette action sécuritaire.

Dans un premier temps, le ministre des travaux publics Robert Buron – qui fit prendre en décembre 1958 sous forme d'*Ordonnances* les textes préparés auparavant – va enclencher, avant son départ en 1962, les premières mesures concernant la limitation de vitesse (limitation à 60 km/h en ville et expérimentations en rase campagne), l'installation des ceintures de sécurité sur les véhicules et le port du casque, obligatoire pour les conducteurs de motocyclettes et de vélomoteur dès 1961.

Après une courte période de flottement, le processus complexe de la « *décision* » reprend dès 1967, conforté par un corpus nouveau d'études accidentologiques. Il va aboutir en 1969 à la réunion par le premier ministre Jacques Chaban-Delmas d'une *Table Ronde* réunissant les représentants des « intérêts » du secteur automobile. Celui-ci évoque à son niveau l'ensemble des problèmes de la sécurité routière avec la création d'une *Mission interministérielle* devenue en 1972 la *Délégation à la sécurité routière*. Ce qui va permettre de trancher les perpétuelles querelles administratives entre les différents ministères concernés, dont on verra un bon exemple à propos de l'élaboration du *Code de la route* de 1958.

Malgré cela, l'instauration effective des nouvelles mesures va être lente, non seulement du fait de résistances des milieux de l'industrie, mais aussi pour des questions pratiques, budgétaires, administratives, de réorganisation du système policier, etc.

À partir de 1975, la détermination gouvernementale s'effrite, et la poursuite de la mise en place des grandes mesures ralentit jusqu'au « *revirement* » de 1981.

Le présent *Chapitre 10* sera organisé en deux sous-chapitres :

- le premier sera consacré à l'œuvre considérable accomplie par la IV^{ème} République ;
- le second traitera de la genèse et de la mise en place de ce qu'il est convenu d'appeler du nom de « *grandes mesures* » de sécurité routière.

I La IV^{ème} République et le Code de la route de 1958.

Dans l'ensemble, on le sait, le nouveau texte, malgré ses 233 articles qui lui donnent une présentation particulière, ressemble beaucoup à son aîné qui n'en comportait, lui, que 64.

François Toché, 1954⁴²⁶

La Quatrième République formalisa les dispositions du *Code de la Route* élaborées durant l'entre-deux-guerres.

Le fait que, en 1958, la vieille *Loi sur la police du roulage* de 1951 ait été, pour l'occasion, remplacée par une *Ordonnance relative à la police de la circulation routière* et son *Décret d'application* toujours en vigueur aujourd'hui, est souvent vu comme une « rupture » avec un passé où les problèmes de la circulation automobile n'étaient pas vraiment pris en compte.

Or, si quelques nouveautés sont effectivement apparues dans les usages de la route par la suite, elles ne sont qu'en germe dans les textes de 1958 qui sont restés très proches de ceux qui avaient cours en 1939. C'est ce que nous allons examiner maintenant.

I-1 LE CODE DE LA ROUTE DE 1954.

Le gouvernement de Vichy avait pris un certain nombre de *décrets* ou *lois* (du type des « *décrets-lois* » d'avant guerre). La plupart furent annulés à la Libération⁴²⁷. Les plus importants qui subsistèrent furent les suivants⁴²⁸ (on y reviendra plus loin) :

- la « *loi* » réprimant les attentats dirigés contre la circulation routière, 12 janvier 1943,
- la création d'une sous catégorie des motocyclettes, les « *vélocycleurs* », 5 juin 1943.

Il revint, en décembre 1941, sur la limitation de vitesse en rase campagne, abandonnée de fait – sinon en droit – vers 1910, en établissant une « *limitation générale des vitesses* » à 40 km/h en agglomération et, en rase campagne, à 80 km/h pour les voitures particulières, 60 km/h pour les petits camions (moins de 2 tonnes de charge utile) et 40 km/h pour les plus gros⁴²⁹.

⁴²⁶ À propos du *Décret* du 10 juillet 1954, in *Revue du T. C. F.*, 1954, page 363.

⁴²⁷ Notamment par le *Décret* du 12 novembre 1944, *JO* du 14 novembre 1944.

⁴²⁸ *Loi réprimant les attentats dirigés contre la circulation routière*, 12 janvier 1943.

Décret modifiant l'article 48 du décret du 20 août 1939 sur la police de la circulation et du roulage, 5 juin 1943.

⁴²⁹ *Décret fixant dans les départements de la zone occupée la vitesse maximale de diverses catégories de véhicules automobiles*, 28 décembre 1941. Il fut abrogé en 1944. Les règles pour les camions étaient en fait plus compliquées que celles résumées ici.

De 1944 à 1954, il n'y eut que très peu de nouveaux textes réglementaires (hormis ceux concernant la signalisation sur lesquels on reviendra).

Le premier texte important est le Décret du 29 août 1951 qui rétablit la possibilité pour le préfet de suspendre le permis de conduire sur un procès-verbal constatant une simple contravention au décret sur le Code de la route de 1939.

L'année 1954 est une étape fondamentale.

Les travaux initiés par le ministère des travaux publics et des transports débouchent sur le grand *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage* du 10 juillet 1954 qui refond et réorganise le *Code de la route* de 1939 et ses quelques modifications intervenues avant 1954. Il sera modifié sur des points de détail en 1956 et 1957⁴³⁰.

Dans la foulée, le ministère des travaux publics publie un grand nombre d'*arrêtés* ou *circulaires d'application* entre 1954 et 1958⁴³¹.

Le *Décret* de 1954, modifié en 1957, sera presque entièrement maintenu en 1958.

Le Décret de 1954 constitue donc, avec ses arrêtés et circulaires d'application, la véritable base du Code de la route moderne.

Le nouveau *Code* comprenait 233 articles contre 64 pour le *Code* de 1939 ; rappelons que le « *Code de la route* » de 1939 comportait le même nombre d'articles (64) que celui de 1921. La vision historique traditionnelle voit dans le texte de 1958 (en fait celui de 1954) une « rupture ».

Or, l'épigraphie placée en tête du présent sous-chapitre, signée en 1954 de François Toché⁴³², un des meilleurs connaisseurs contemporains des usages de la route, affirme que⁴³³ :

« le nouveau texte, malgré ses 233 articles [...] ressemble beaucoup à son aîné qui n'en comportait, lui, que 64. »

Nous ferons plus loin une analyse détaillée des modifications intervenues qui s'inscrit dans la ligne de cette affirmation de Toché, donc en opposition à toute vision de rupture.

Toché croît bon, d'ailleurs, de justifier cette similitude, avec une certaine hypocrisie :

« Pourquoi alors ce travail de refonte qui a demandé plusieurs années, a nécessité d'innombrables séances de Commission et de multiples remaniements avant d'être soumis au Conseil d'État ? D'aucuns peuvent s'en étonner et même ironiser. Ils ont

⁴³⁰ Décrets des 28 juin 1956 et 28 août 1957.

⁴³¹ Voir en *Annexe A29* une liste détaillée des plus importants *arrêtés* complétée par diverses *circulaires*.

Outre des *arrêtés* fixant les dates d'application des dispositions nouvelles, on peut noter les réglementations suivantes : contrôle de l'échappement (bruit et fumées), réglementation du freinage (plusieurs textes), plaques d'immatriculation, éclairage et signalisation des véhicules automobiles, réglementation des véhicules de transport en commun, réception des véhicules, délivrance et validité des permis, refonte de la signalisation routière, liste des infractions pouvant donner lieu au retrait du permis sur procès verbal, vitesses maxima des véhicules d'un poids supérieur à 10 tonnes, visites techniques des poids lourds, triangle de présignalisation des poids lourds de plus de 3 500 kg, signaux de dépassement des gros poids lourds, avertisseurs sonores, éclairage des cycles et cyclomoteurs, restrictions au transport de plusieurs personnes sur les deux-roues.

⁴³² François Toché, ancien proche collaborateur de Baudry de Saunier, tient la rubrique automobile de la *Revue du T. C. F.*, et fait fonction de rédacteur en chef sans en avoir le titre. Il eut une activité de journaliste-éditeur analogue à celle de Baudry, écrivant pour des revues (*L'Illustration* notamment), éditant des manuels de conduite et autres manuels pratiques, dirigeant une *collection Sport et tourisme* chez Flammarion, etc.

⁴³³ François Toché, *Le nouveau Code de la route*, in *Revue du T. C. F.*, 1954, pages 363-365. Cet important article expose en détail ce qu'il désigne comme les « Nouveautés » du *Code*.

*tort. [...] On ne pouvait poursuivre un ravaudage constant [...] Il fallait reprendre tout l'ensemble, compléter et rajeunir les textes [...] aligner et harmoniser notre réglementation avec la Convention internationale de Genève [...] Il n'est pas surprenant que cette délicate remise à jour ait exigé de long mois.*⁴³⁴ »

En réalité, la rédaction du nouveau *Code* de 1954 s'était faite dans des conditions beaucoup plus conflictuelles que Toché ne veut bien le dire, notamment sur la question des retraits du permis de conduire, comme on le verra plus loin.

I-2 LA MISE EN PLACE DE LA SIGNALISATION MODERNE.

La création de la signalisation actuelle est déjà très avancée en 1939, notamment en ce qui concerne les signaux de danger, de croisement et priorité, et d'obligations absolues. Elle va être pratiquement achevée en 1955, sous réserve d'un dernier changement des couleurs des panneaux en 1977 et de la multiplication des pictogrammes⁴³⁵.

Nous indiquerons succinctement ici les dernières modifications ayant abouti à la signalisation moderne, sans entrer dans les détails comme pour les périodes précédentes⁴³⁶.

L'instruction générale sur la signalisation du 1^{er} août 1946⁴³⁷ annule les textes pris par Vichy, dont l'*arrêté* du 15 juillet 1942 harmonisant la signalisation avec celle de l'Allemagne.

Elle rétablit pratiquement les types de signaux d'avant guerre, mais les uniformise :

- ils doivent être conformes à la Convention internationale de 1931 ;
- les fournisseurs doivent être agréés et les panneaux exécutés selon des modèles déposés ;
- l'implantation des panneaux est réservée aux pouvoirs publics et les « *dons* » sont désormais refusés ; c'est la fin du système de l'évergétisme dans la signalisation.

Une *Commission permanente de la Signalisation* est créée par un *Arrêté* du 4 février 1948. Elle officialisait l'ancienne *Commission de signalisation* informelle du 31 janvier 1928.

Un *Protocole international relatif à la signalisation* est « élaboré et ouvert à signature » dans le cadre de l'« acte final de la convention sur la circulation routière » signée à Genève le 19 septembre 1949⁴³⁸. Non impératif, il se présente plutôt comme un « catalogue ». Sa ratification est autorisée par une *Loi* du 12 juillet 1952. La France ne va pas adopter immédiatement ses nouveautés, notamment le listel rouge large pour les panneaux triangulaires de danger et le signal STOP.

Après quelques mesures de détail, une *Circulaire* du 19 janvier 1952 (confirmée ensuite par l'*Arrêté* du 22 juillet 1954) définit l'ensemble des nouveaux signaux. Les changements sont minimes :

- remplacement du listel bleu par un listel rouge mince sur les panneaux triangulaires de danger et d'intersection, le fond restant de couleur crème,

⁴³⁴ *Ibidem*. En fait, ladite « remise à jour » avait nécessité des années et non des mois.

⁴³⁵ Le jargon administratif utilise le terme de « *symbole* ».

⁴³⁶ Pour des détails : Marina Duhamel-Herz et Jacques Nouvier, *La signalisation routière en France de 1946 à nos jours*, AMC Éditions, 302 pages, 1998.

⁴³⁷ Elle sera précisée par la *Circulaire* du 9 décembre 1949.

⁴³⁸ *Décret portant publication de la convention sur la circulation routière, du protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés et de l'acte final, signé à Genève le 19 septembre 1949*, du 4 novembre 1950.

- déclinaison du panneau de danger « *virage* » (avec un « Z ») en 4 panneaux selon le sens et le nombre de virages successifs,
- suppression des « *panneaux de vigilance* » carrés à texte et remplacement de certains par des panneaux triangulaires à symbole : « *chaussée glissante* » et « *enfants* »,
- quelques nouveaux panneaux : « *descente dangereuse* » (sans le « % de pente »), « *chaussée rétrécie* », « *croisement avec une route sans priorité* » (flèche épaisse avec une barre).

On voit aussi apparaître les « *panonceaux d'indication additionnelle* », à savoir des petits panneaux rectangulaires placés sous certains signaux pour en préciser l'interprétation. C'est le cas du panneau A 7 de « *danger* » (barre verticale) avec un panonceau précisant « *sortie d'usine, avalanche, chute de pierres, carrière, hauteur limitée à ..., charge limitée à ..., cyclistes, chaussée déformée* »⁴³⁹. Certains de ces « *dangers* » auront plus tard leur propre panneau à symbole. Mais l'usage du panonceau restera (par exemple le symbole « *virages multiples* » avec un panonceau annonçant leur longueur). On est ainsi revenu à une signalisation « mixte » de symboles complétés par des textes comme avant 1909.

Une nouvelle et très complète *Instruction interministérielle sur la signalisation routière* est envoyée par la *Circulaire* du 30 avril 1955⁴⁴⁰. Elle récapitule la totalité de la réglementation et précise l'*Arrêté* sur la signalisation du 22 juillet 1954 et notamment :

- les modalités d'usage et d'implantation des « *marques sur la chaussée* » instaurées par le *Décret* de 1954⁴⁴¹. Celles-ci ne vont plus changer ;
- les modalités d'implantation et de présignalisation du signal « STOP » d'arrêt impératif. Il est rond à fond blanc avec un listel rouge large et un triangle rouge inscrit et porte le mot STOP. Sa forme définitive, un octogone rouge avec le mot STOP en blanc, ne sera adoptée que le 8 septembre 1970.

On peut estimer que le système des panneaux et des « *marques sur la chaussée* » de danger et d'indications absolues est à peu près complet en 1955. Ces signaux seront encore diversifiés par la suite, mais sans véritable nouveauté.

La nouvelle *Instruction générale sur la signalisation* du 23 octobre 1963 introduit les panneaux de danger « *piéton* », « *animaux domestiques* », « *animaux sauvages* »⁴⁴², « *danger aérien* » et « *feux tricolores* », deux panneaux de « *fin d'interdiction* », trois panneaux de « *stationnement réglementé* » et celui de « *vitesse minimale* ».

De nouveaux panneaux sont introduits en 1967, 1970, 1977 : nombreux signaux déclinant les divers types de danger (vent, cyclistes, berge en bout de route, chutes de pierres, etc.), le

⁴³⁹ *Circulaire du 15 janvier 1952, Chapitre I, I Signaux d'obstacles*. Cette *Circulaire* met en application certaines nouveautés du *Protocole* de 1949 en attendant sa ratification. En fait, l'*Instruction générale du 1^{er} août 1946* prescrivait de préciser le panneau de « danger » par une inscription incorporée dans la partie basse du triangle du panneau sur le panneau lui-même. Le panonceau permet plus de liberté.

La *Circulaire* du 2 septembre 1953, qui concernait les « *croisements de deux routes à grande circulation* » précise que le panneau « *danger à croix de Saint-André* » est accompagné d'un panonceau portant l'inscription « *priorité à droite* ».

⁴⁴⁰ *Circulaire et instruction, AATP, 1955, pages 470-560*.

⁴⁴¹ Les principales sont évidemment les lignes qui délimitent les voies, mais l'*Instruction* traite aussi des passages piétons, limites et variations de largeur des chaussées, lignes d'abord d'obstacles, lignes de « STOP », zones de stationnement.

⁴⁴² Les panneaux de vigilance à texte « *piéton* » et « *animaux* » qui existaient avant-guerre n'avaient pas été remplacés en 1952 sous des prétextes « *croustillants* » comme le dit Marina Duhamel : ainsi le panneau « *animaux* » aurait pu « *laisser croire à une priorité de passage* » de ceux-ci (sic).

signal « route à priorité » utilisés en ville (carré jaune à listel blanc sur pointe), « interdiction de tourner à gauche », « arrêt et stationnement interdits », « céder le passage au sens inverse », « parcmètre », « zone bleue », « horaires définis d'interdiction de stationner », nombreux signaux de « fin d'interdiction », « giratoires », etc.

Une nouvelle *Conférence européenne* à Vienne en 1968, succédant à diverses rencontres internationales, va déboucher sur les *Arrêtés* des 6 et 7 juin 1977 qui définissent les couleurs actuelles avec un fond blanc (succédant au fond crème) et un large entourage rouge avec un listel blanc mince à l'extérieur, valable pour les panneaux triangulaires de danger (type A) et d'intersection et priorité (type AB), comme pour les panneaux ronds de prescriptions absolue (type B)⁴⁴³.

Les « panneaux à message variable » (PMV) apparaissent dans les années 1960. Ils ont alors la forme de panneaux pivotant mécaniquement. Le panneau peut être symbolique ou porter un texte. Leur premier usage est pour prévenir d'un « danger » imprévu, notamment un accident, un véhicule en panne, etc.⁴⁴⁴ La technique des PMV mécaniques se diversifie, ainsi que leurs utilisations : indications de « direction » et « vitesse conseillée »⁴⁴⁵.

L'ère des « panneaux lumineux » commence à la fin des années 1970 avec des PMV à « matrices de lampes » ou à « matrices à fibres optiques », etc. Ils affichent surtout du « texte », mais aussi des « symboles » lumineux. Les applications restent limitées, la visibilité de ces appareils étant médiocre et leur entretien compliqué.

Les PMV à « diodes électroluminescentes » apparus à la fin des années 1980 offrent enfin des solutions très efficaces. Quelle qu'en soit la destination, le « texte » y règne désormais.

Parmi leurs multiples usages, les informations de « danger » ou de « prescription absolue » (vitesse limitée par exemple) restent fondamentales pour notre propos. Mais, les usages de ces PMV sont des plus variés : délestage, information (temps de parcours), exploitation, etc.

La *Commission permanente de la Signalisation*⁴⁴⁶ joua son rôle dans l'évolution des signalisations de danger, croisement et prescriptions absolues ci-dessus. Cela n'empêcha nullement la prolifération de signaux non réglementaires dès l'immédiat après guerre, prolifération qui se poursuit aujourd'hui, en ville notamment.

Elle développa aussi les signalisations autoroutières, d'indication de type C (hôpital, parking, impasse, etc.), de direction, touristique, de travaux, d'itinéraires bis ou conseillés, etc. qui sortent de notre propos. L'existence de tendances (certains disent de « chapelles ») en son sein fut certainement une cause d'inflation des types de signalisation et d'équipements de la route, et les décentralisations successives ont accentué les particularismes locaux.

Pour un exemple caricatural de cette activité, voir l'*Arrêté* du 30 mars 1992 qui définit des « panneaux à symbole » aussi « indispensables » que :

« Auberge de jeunesse, Chambre d'hôte ou gîte, Point de départ d'excursion à pied, Point de départ d'un circuit de ski de fond, Débit de boisson ou cafétéria, Point de mise

⁴⁴³ Il existe quelques panneaux carrés ou ronds de type B (fin d'interdiction) ayant un graphisme différent.

⁴⁴⁴ Ils signalent des dangers répétitifs dans le temps sur une section précise. Ils apparaissent en 1968 sur l'autoroute Estérel-Côte d'Azur sous forme d'un panneau pivotant A14 « danger » à barre verticale avec un panneau « Accident ». L'auteur a vu en 1968 aux États-Unis de tels panneaux de type « Bouchon à X mètres ».

⁴⁴⁵ Ces systèmes mécaniques se diversifient : panneau pivotant, palettes mobiles, prisme pivotant, film déroulant.

En 1969, des PMV gérés à distance indiquent les itinéraires de délestage de la RN 6 qui recevait le trafic de l'autoroute A6 encore inachevée en Bourgogne. Des indications de vitesse conseillée sont mises en place sur l'autoroute Nord de Marseille vers 1970, puis expérimentées sur l'autoroute A13 près de Paris en 1973.

⁴⁴⁶ Elle s'est aussi vue confier la réflexion sur les « équipements de la route ».

à l'eau d'embarcation légère, Gare de téléphérique, Point de départ d'un télésiège ou d'une télécabine, Point de vue » (sic, sic, ... et re-sic)⁴⁴⁷.

Le résultat de cette activité inflationniste est que le *Code de la route* français compte au début du 21^{ème} siècle plus de 220 signaux officiels de « *danger, croisements et priorité, prescriptions absolues et indications absolues ou simples* » contre 34 en 1946 (ceci sans compter les panneaux d'indications touristiques et autres). Cela contraste fortement avec la simplicité du système américain, qui en compte probablement moins du tiers⁴⁴⁸.

Le conducteur actuel doit connaître absolument la signification de plus 150 panneaux de danger, croisements, prescriptions absolues et « *indications* », dont le non-respect peut donner lieu à contravention. Ceci sans parler des signalisations homologuées de direction, touristiques, d'exploitation, etc.

Bien entendu, les signalisations « non homologuées » ou abusives continueront à fleurir, à la ville comme à la campagne, au gré du narcissisme des petites différences des administrations locales. Quelques exemples pour illustrer la persistance de ces pratiques : en 1962, le ministre prescrit la suppression des panneaux superflus et s'inquiète de « *la pléthore des panneaux de limitation de vitesse et surtout l'imposition de vitesses beaucoup trop basses* » ; en 1972, il demande qu'on rectifie « *les signalisations abusives* » ; en 1993, il stigmatise « *la prolifération de signaux non conformes au code de la route et implantés au mépris de réglementation en vigueur* » ; en 1996, il s'en prend à la « *prolifération de passages pour piétons non conformes* »⁴⁴⁹.

LA PUBLICITE DES BORDS DE ROUTE.

Les réglementations touchant la publicité sur les voies et aux abords des voies afin de préserver la lisibilité des panneaux routiers ainsi que la protection des sites, sont de plus en plus régulièrement bafouées en ville comme à la campagne.

Il est inutile de détailler ici la litanie des textes pris depuis 1945 : nous avons ainsi repéré dans les *Annales administratives des Travaux publics* 10 textes de 1945 à 1958, 6 de 1958 à 1978 et 3 de 1979 à 2001 (il y en a évidemment eu beaucoup plus)⁴⁵⁰.

La *Loi sur la publicité, les enseignes et pré-enseignes* du 29 décembre 1979 et ses *décrets* et *circulaires* d'application, d'une complexité byzantine, permettent en théorie aux maires de maîtriser les publicités, mais on peut régulièrement lire dans les journaux que tel maire nouvellement élu, s'attaquant au problème de la publicité, découvre des centaines de panneaux installés irrégulièrement, et qu'il a le plus grand mal à les faire enlever⁴⁵¹.

⁴⁴⁷ Ces panneaux ne sont qu'une partie de ceux cités. De simples inscriptions auraient évidemment fait l'affaire. On imagine le touriste non francophone auxquels ils sont destinés obligé de se munir d'un « *dictionnaire des symboles* »...

⁴⁴⁸ Les autres pays européens ont pratiqué une inflation de la signalisation analogue à celle de la France.

⁴⁴⁹ 16 novembre 1962 : *Circulaire* aux ingénieurs en chef. Suppression des signaux de limitations de vitesse superflus. 24 mai 1972 : *Circulaire* aux directeurs départementaux. Signalisation abusive. 27 mars 1993 : *Circulaire* (intérieur et équipement) aux préfets. Signalisation. 1^{er} juillet 1996 : *Circulaire* aux préfets. Signalisation des passages pour piétons. Prolifération de passages non conformes.

⁴⁵⁰ Citons 4 circulaires datant des 11 août 1945, 29 septembre 1950, 7 janvier 1952, 17 septembre 1958.

⁴⁵¹ Tel est le cas de Bègles en Gironde et de son député-maire écologiste Noël Mamère en 2006. Le principal obstacle au contrôle de la publicité reste l'inaction volontaire des préfets en la matière.

I-3 L'ORDONNANCE DE 1958 ET SES TEXTES ANNEXES.

Le 15 décembre 1958, les *lois* et *décrets* réglementant la circulation sont remplacés par deux nouveaux textes⁴⁵² :

- une « *Ordonnance relative à la police de la circulation routière* »,
- complétée par un « *Décret relatif à la police de la circulation routière* ».

Il convient de s'arrêter sur la genèse de ces textes, toujours en vigueur quoique modifiés, et qui constituent donc la base de la réglementation routière en ce début du 21^{ème} siècle.

On ne peut les examiner sans se référer à deux autres textes élaborés en parallèle :

- la « *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux* », du 14 avril 1954⁴⁵³,
- l' « *Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés* », du 23 décembre 1958⁴⁵⁴.

L'article 11 de la *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux*, du 14 avril 1954, définit à côté de la notion d' « *ivresse* » celle de l' « *état alcoolique* » et autorise les « *vérifications biologiques [...] destinées à établir la preuve de la présence d'alcool dans [l'] organisme* », qui vont déboucher sur la mesure de l'alcoolémie et l'utilisation de l'alcootest dit plus tard « *éthylotest* ».

L'*Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés*, du 23 décembre 1958, complète celle du 15 décembre. En effet, ce sujet avait été largement débattu à propos du *projet de loi sur la police de la circulation routière*, mais avait été écarté du texte adopté par l'Assemblée. Le gouvernement du général De Gaulle donna satisfaction à cette demande. Ce texte, toujours en vigueur en ce début du 21^{ème} siècle, constitue la base de la réglementation spécifique du travail dans les transports routiers.

L'*Ordonnance relative à la police de la circulation routière* avait, en fait, valeur d'une *Loi* prise en vertu de pouvoirs spéciaux conférés au gouvernement du général De Gaulle. Elle reprend presque mot à mot les termes d'un *Projet de Loi* adopté en 1^{ère} lecture par l'Assemblée nationale lors des 5 séances des 28, 29, 30 et 31 janvier et 4 février 1958. Transmis au Conseil de la République, il avait fait l'objet, le 4 mars, d'un *Rapport* du sénateur Gilbert-Jules⁴⁵⁵ et avait été voté avec quelques modifications le 14 mars. Il n'avait pu être examiné en seconde lecture par l'Assemblée du fait des événements de mai 1958, et la *Loi* n'aurait pas pu être votée définitivement avant l'avènement de la V^{ème} République.

Le *Décret* de 1958 reproduit pratiquement le *Décret portant règlement général sur la*

⁴⁵² *Ordonnance relative à la police de la circulation routière (Partie législative du code de la route)*, n° 58-216 du 15 décembre 1958, JO 16/12/1958.

Décret relatif à la police de la circulation routière (Partie réglementaire du code de la route), n° 58-1217 du 15 décembre 1958, JO 16/12/1958, pages 11 305 à 11 307.

⁴⁵³ Article 11 de la *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux*, n° 54-439, 14 avril 1954, JO 21/04/1954.

⁴⁵⁴ *Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés*, n° 58-1310, du 23 décembre 1958, JO du 25 décembre 1958.

⁴⁵⁵ *Rapport sur le projet de loi sur la police de la circulation routière*, Gilbert-Jules, sénateur, in *Documents parlementaires, Conseil de la République*, 4 mars 1958, Annexe n° 311 (51 pages).

police de la circulation et du roulage du 29 août 1954 établi au titre des anciennes références législatives et qui avait remplacé le *Décret* du 20 août 1939.

Il nous faudra donc rendre compte des modifications intervenues depuis 1939.

Nous procéderons ici, comme auparavant, au plus près des débats parlementaires et des décisions prises, en laissant de côté les péripéties administratives et politiques subalternes.

Un auteur, Anne Kletzlen, a soutenu une thèse de doctorat « *en droit et sciences criminelles* » sur l'*Ordonnance sur le Code de la route* de 1958⁴⁵⁶ dans une perspective, la « *sociologie législative* », qui est très différente de la nôtre. Le lecteur y trouvera nombre d'éléments sur le détail de la mécanique administrative, passionnants en un sens, mais qui s'écartent de notre sujet⁴⁵⁷.

ORIGINES ET PROBLEMATIQUES DE L'ORDONNANCE DE 1958.

L'*Ordonnance relative à la police de la circulation routière* de 1958 mit à jour les réponses à des questions reconnues depuis longtemps, et en traita d'autres restées en suspens ou qui avaient fait l'objet d'un bricolage législatif imparfait.

⁴⁵⁶ Anne Kletzlen, *Le Code de la route : pourquoi ? (une étude de sociologie législative)*, thèse de doctorat, Sceaux, Université de Paris-Sud, Faculté de droit Jean Monnet, 1993.

Cette thèse a été suivie d'un livre : Anne Kletzlen, *L'automobile et la loi. Comment est né le Code de la route ?* L'Harmattan, Collection Déviance et société, 209 pages, 1993. Nous citerons surtout ce texte accessible.

⁴⁵⁷ Une grande différence est que la période considérée est trop strictement limitée dans le temps : 1943-1958.

Contrairement aux périodes antérieures, il existe pour cette période des archives administratives très fournies : comptes rendus de la *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* (C. G. A. G. C.), notes internes et correspondances des administrations impliquées. Cela permet à Anne Kletzlen d'entrer dans le détail des discussions entre les administrations. Elle montre même que certaines prémices avaient été discutées pendant la guerre (le contrôle biologique de l'alcoolisation et les poids et longueurs des poids lourds).

L'auteur fait aussi largement usage des travaux des « *commissions* » de l'Assemblée nationale. Mais, les débats parlementaires ont finalement une place secondaire. Notamment, elle n'a pas exploité les débats sur la sécurité routière comme celui du 3 avril 1957 à l'Assemblée nationale, s'en tenant à ceux qui avaient pour objet direct le vote des deux lois sur *la police de la circulation routière* et sur *le traitement des alcooliques jugés dangereux*.

La perspective strictement « *crozierienne* » adoptée par A. Kletzlen – elle va jusqu'à parler de « *cartel des Ponts et chaussées* » – est certainement insuffisante. Par exemple, cela ne peut rendre compte du cas des représentants du *ministère de travaux publics et des transports*, issus des mêmes Corps (Mines et Ponts et chaussées), mais écartelés entre la route et le chemin de fer. Il serait intéressant de substituer aux ambitions des « *organisations* » selon Crozier (les « *Corps* ») les positions plus personnelles des représentants (successifs) de chacune des administrations en présence et, surtout, d'approfondir l'analyse du rôle des groupes de pression dont les archives sont malheureusement bien moins accessibles que celles des administrations.

L'approche revendiquée, la « *sociologie législative* » est celle proposée par Philippe Robert, son directeur de thèse, qui dirigeait alors le *Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales* (CESDIP), organisme de recherche très lié au ministère de la justice. Sur cette discipline, voir Philippe Robert, *La création de la loi pénale*, Problèmes actuels de science criminelle, presses Universitaires d'Aix-Marseille, Tome VI, page 71 e. s. 1993. Nous verrons que cette perspective a conduit à d'autres études dont nous serons amenés à critiquer la pertinence pour une approche historique positive.

Pour conclure, la description du « *jeu* » des administrations – ici dans le domaine de la sécurité routière –, que fait Anne Kletzlen, est fascinante en ce qu'elle voit – à juste titre – dans le « *droit* » une « *activité ludique* » (*op. cit.*, page 23). On serait tenté de pousser plus loin l'analyse en cherchant si, pour les représentants de certaines de ces administrations, affirmer leur pouvoir ne remplaçait pas des objectifs inexistantes, aboutissant en quelque sorte à un « *jeu sans enjeu* ».

LOI SUR LE ROULAGE ET POUVOIRS GENERAUX DE POLICE DU CHEF DE L'ÉTAT.

On se souvient que la *Commission chargée d'élaborer un projet de Code de la route* avait formellement proposé en 1911 un *Projet de loi* remplaçant les deux sources législatives de la réglementation routière : la *Loi sur la police du roulage* de 1851 et « *les pouvoirs généraux de police du Chef de l'État* » (voir *Chapitre 5, 2*). En effet, dès cette époque, un certain nombre de modifications envisagées nécessitaient le passage par une nouvelle *Loi*. Nous ne savons pas si le projet mis au point en 1914 à l'issue de la grande consultation de 1912 comportait à la fois une *loi* et un *décret* réglementaire⁴⁵⁸.

Rappelons les 5 articles de la nouvelle *Loi* proposée par la *Commission* en 1912 :

- extension du texte à toutes les voies publiques,
- extension des « *objets* » non concernés par la *Loi* de 1851 susceptibles d'être réglementés (bandages des roues, éclairage, permis de conduire, etc.),
- affirmation d'une « *base législative* [...] permettant de ne pas] *invoquer les pouvoirs généraux de police du Chef de l'État pour réglementer la circulation des automobiles* »,
- suppression de certains privilèges abusifs accordés aux voitures agricoles,
- établissement de sanctions pour les contraventions aux dispositions de la nouvelle réglementation.

Le gouvernement décida en 1921 de ne pas ouvrir la boîte de Pandore d'une révision législative et le *Code de la route* de 1921-1922 ne fut donc qu'un *Décret*.

Le *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage*, du 20 août 1939⁴⁵⁹ représente donc l'état final de la réglementation à la fin de l'entre-deux-guerres, la *Loi sur la police du roulage* de 1851 et *les pouvoirs généraux de police du Chef de l'État* ne jouant plus guère qu'un rôle de « principes généraux du droit en matière de circulation ».

LES LIMITATIONS DE POIDS ET DE LONGUEUR DES POIDS LOURDS.

C'était une problématique nouvelle, inconnue lors des travaux de la *Commission* de 1909. Les limitations des poids et des longueurs des poids lourds furent, on l'a vu, totalement liées à la coordination des transports, dont l'origine remontait à la fin des années 1920.

La procédure des *décrets-lois* avait heureusement permis de modifier la *Loi sur la police du roulage* de 1851 sur ce point, sans avoir à recourir au vote du Parlement.

Mais, la IV^{ème} République avait banni le *décret-loi* de son arsenal législatif⁴⁶⁰, ce qui interdisait toute nouvelle modification d'ordre législatif sans faire effectivement voter une nouvelle loi. L'évolution de la réglementation des poids lourds était donc totalement stoppée. Or, les querelles sur la coordination des transports, mise à mal par les nécessités de la guerre mais renaissante, reprenaient de plus belle, dans un contexte renouvelé.

⁴⁵⁸ La vaste consultation des associations et collectivités locales de 1912 ne portait que sur la partie réglementaire, la *Loi* éventuelle restant évidemment du domaine du Parlement.

⁴⁵⁹ Modifié en avril 1940 (facilitation du transport de pièces de grande longueur). L'annulation (théorique) des mesures prises par le gouvernement de Vichy laissa subsister une modification : la répartition des deux roues motorisés en 3 catégories au lieu de 2 : « *motocyclettes, vélomoteurs et cyclomoteurs* » (voir ci-après).

⁴⁶⁰ Elle reviendra à des pratiques analogues à celle des *décret-lois* par la suite.

En effet, les performances des véhicules avaient continué à progresser durant la guerre (et après) vers la mise au point de matériels toujours plus lourds. Les transporteurs routiers et les constructeurs de poids lourds réclamaient que ces nouvelles possibilités fussent utilisées au nom de l'efficacité économique. Les partisans du rail continuaient à vouloir limiter les poids et les longueurs, et à lutter contre la surcharge des véhicules, au prétexte de la protection des voiries, mais en fait surtout pour protéger les marchés de la SNCF⁴⁶¹.

LA QUESTION DE L'ACTUALISATION DES PEINES.

On a vu que le *Projet de loi* de Poincaré-Tardieu de 1927 avait agité les questions posées par le laxisme de la répression et l'obsolescence des peines, mais sans succès. Les rares réévaluations des amendes (par des lois de finances) n'avaient pas suivi l'évolution générale des prix. Le *projet de loi tendant à fixer le statut du réseau routier de France* du 12 février 1930, lui aussi présenté par Tardieu, alors président du Conseil, avait à nouveau proposé une mise à jour des peines et avait lui aussi échoué⁴⁶². Le bouleversement de la valeur du franc à l'issue de la seconde guerre mondiale rendait cette question encore plus aiguë.

L'INTERVENTION DES TRIBUNAUX DANS LE RETRAIT DU PERMIS.

Ce point fut celui qui agita le plus les automobilistes et l'opinion en général.

L'intervention des tribunaux dans la suspension et l'annulation du permis, en parallèle avec les pouvoirs accordés aux préfets, était une vieille idée. Elle avait failli faire l'objet d'un *projet de loi* dès 1924 « *pour accroître la sécurité de la circulation routière* », comme les *ministres de l'intérieur et des travaux publics* l'avaient même écrit aux préfets⁴⁶³ :

« *Un projet de loi actuellement soumis au Parlement doit, d'ailleurs, conférer aux tribunaux répressifs le droit de prononcer également le retrait du permis*⁴⁶⁴ *de conduire.* »

La reconnaissance du problème datait donc de plus de 20 ans en 1948 et ne constituait en rien une nouveauté liée à une perception nouvelle de la sécurité routière.

En réalité, la question avait été compliquée en 1935 par une décision jurisprudentielle.

Aux termes de l'article 29 du *Code de la route* de 1922, le préfet pouvait retirer le permis « *après une contravention aux dispositions du décret*⁴⁶⁵ », donc sans attendre la condamnation.

Le *Décret* du 12 avril 1927 modifia l'article 29 en accordant au préfet la faculté supplémentaire de suspendre ou annuler le permis en cas de condamnation du conducteur pour blessures ou homicides involontaires. Toutefois, cette nouvelle rédaction était imparfaite et un arrêt du Conseil d'État du 25 novembre 1935 jugea que la suspension par le préfet après une

⁴⁶¹ Il y avait certainement de telles arrière-pensées dans les propos tenus à la C. C. A. C. G. par nombre de fonctionnaires du ministère des transports.

⁴⁶² Sur le projet de 1927 et celui de 1930, voir respectivement le *chapitre 8, II-2* et le *Chapitre 7, II-4*.

⁴⁶³ 7 juillet 1924, *Circulaire des ministres de l'intérieur et des travaux publics aux préfets. Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière, PTQ 1924*, citation page 632. En fait, le *projet de loi* ne dépassa pas le stade de l'examen informel en commission et ne fut jamais présenté au Parlement. Voir *Chapitre 7, III-3*.

⁴⁶⁴ Nous emploierons nous-même le terme « *retrait du permis* » englobant la suspension, l'annulation provisoire et l'annulation définitive avec interdiction de repasser le permis.

⁴⁶⁵ Le retrait est « *obligatoire en cas de contravention aggravée par l'ivresse et d'incapacité permanente dûment constatée* ». Mais, on ne parle pas du cas des conducteurs condamnés pour blessures ou homicides involontaires.

simple contravention ne pouvait plus intervenir de façon préventive en attente d'une condamnation, mais seulement après la condamnation effective.

Les administrations de l'intérieur et des travaux publics n'eurent de cesse de revenir à l'état ancien de la réglementation. Elles jugeaient que l'attente de la condamnation pour suspendre le permis dans le cas des simples contraventions était très contre-productive en termes administratifs⁴⁶⁶ et que le délai nécessaire diminuait l'effet dissuasif du retrait de permis sur l'usager. Elles obtinrent gain de cause avec le *Décret* du 20 août 1951.

Celui-ci fut violemment attaqué dans la presse, notamment par *l'auto-journal*, et sa suppression fut demandée au Parlement⁴⁶⁷.

Par contre, les associations traditionnelles, A. C. F., T. C. F. et Union routière, soutenaient le retrait du permis par le préfet, mettant ouvertement en cause les lenteurs de la justice, même si elles admettaient que cette dernière puisse aussi intervenir⁴⁶⁸.

Le retrait par le préfet fut maintenu dans le grand *Décret* du 10 juillet 1954, qui fut suivi de l'*Arrêté* du 23 juillet 1954 qui définissait une liste limitative de 21 types d'infractions susceptibles d'entraîner un retrait de permis sans attendre le jugement éventuel⁴⁶⁹.

De son côté l'administration judiciaire était globalement opposée à ce retour en arrière qui diminuait son influence. Le ministère de la justice faisait aussi valoir l'aberration que constituait l'impossibilité pour le juge de retirer le permis à un délinquant multirécidiviste que le préfet négligeait de sanctionner. On cite le cas de la Cour d'appel de Colmar décidant en désespoir de cause l'arrestation immédiate d'un conducteur auteur de plusieurs accidents, dont un en état d'ivresse aggravée et deux autres accompagnés d'un délit de fuite, dont le préfet n'avait toujours pas suspendu le permis⁴⁷⁰.

Les juristes de l'administration qui entendaient réserver aux juges le retrait du permis furent soutenus par deux groupes de pression fort actifs.

D'abord les avocats, qui y voyaient certainement un nouveau et fructueux « *marché* » pour leur profession⁴⁷¹.

⁴⁶⁶ Le suivi de la condamnation effective du tribunal par le préfet demandait de la paperasserie supplémentaire, et les tribunaux ne passaient pas (déjà !) pour un modèle d'efficacité.

⁴⁶⁷ Sur ces attaques précoces, voir Kletzlen *op. cit.*, pages 63-67. Sur les attaques au Parlement, voir ci-après.

⁴⁶⁸ Voir un *éditorial* caractéristique d'André Defert, président du T. C. F. dans sa *Revue*, en novembre 1956 (pages 555-556) ; on est au plus fort de la querelle, le Parti socialiste ayant déposé ses *propositions de loi* de suppression du retrait administratif du permis en 1955 et 1956. Defert insiste sur l'intérêt de la rapidité de la sanction administrative et la lenteur des procédures judiciaires.

Lors du débat final, le député Claude Leclercq rappelle que « *les Automobile-Clubs et l'Union routière [... et] les chauffeurs routiers [...] sont satisfaits du système actuel* », in *Débats de l'Assemblée*, 4/02/1958, page 490.

⁴⁶⁹ *Arrêté* conjoint des 3 ministres des travaux publics, de la justice et de l'intérieur, AATP 1954, page 707.

⁴⁷⁰ Kletzlen, *op. cit.*, page 106. L'histoire ne dit pas si le préfet du Haut-Rhin avait dûment été informé par les tribunaux ayant prononcé les condamnations initiales.

⁴⁷¹ On peut légitimement supposer que les avocats y voyaient un marché nouveau, de la même façon qu'ils s'intéressèrent, dans les années 1900-1910, au contentieux civil des accidents de la route généralement réglé hors tribunal du temps des accidents de la circulation attelée. Il faut noter que les recours éventuels contre les décisions préfectorales se déroulaient devant les « *commissions (consultatives) de retrait du permis de conduire* » ou éventuellement devant le tribunal administratif qui ne requiert pas la présence d'un avocat et fonctionne selon une procédure écrite facile et peu onéreuse à mettre en œuvre pour le plaignant moyen.

Parlant au nom des automobilistes, certains groupes politiques voulaient réserver le retrait du permis aux tribunaux et le faire retirer aux préfets. Les plus actifs étaient le Parti socialiste⁴⁷² et le Parti communiste⁴⁷³. D'autres s'exprimaient dans la presse comme *l'auto-journal* du député de droite Robert Hersant. Tous mettaient en avant la garantie d'une « *meilleure justice* ». Mais, les automobilistes y voyaient surtout – sans le dire – la certitude d'une diminution importante de ce type de répression, du fait de la lenteur et de l'encombrement proverbial des tribunaux.

LA REPRESSION DES ATTENTATS CONTRE LES USAGERS DE LA ROUTE.

La répression des attentats contre les usagers de la route, qui avait fait l'objet de trois *propositions de loi* en 1931, avait été enfin organisée par la *Loi réprimant les attentats contre la circulation routière* du 12 janvier 1943. Celle-ci n'avait pas été annulée comme nombre de textes du gouvernement de Vichy.

La reprise de cette *Loi* dans le texte en préparation fut vivement attaquée – non pas parce qu'elle datait de Vichy – mais au motif qu'elle aurait pu être utilisée contre des manifestants qui barraient les routes⁴⁷⁴.

LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL DES TRANSPORTEURS ROUTIERS.

La réglementation des conditions de travail des transporteurs routiers avait fait l'objet de propositions détaillées des députés communistes dès 1935⁴⁷⁵.

Un *Décret* du 9 novembre 1949 fixa les horaires de travail des chauffeurs routiers en application de la *Loi instituant la semaine de 40 heures* du 21 juin 1936. L'application de cette réglementation, comme celle d'autres textes régissant la coordination des transports, fut particulièrement difficile dans cette période, notamment parce que les artisans transporteurs échappaient à toute réglementation du travail et que la fraude généralisée vis-à-vis des prix d'affrètement minimaux poussait à la dégradation des conditions de travail⁴⁷⁶.

Aussi, les députés communistes, suivis notamment par les socialistes, présentèrent-ils en fin 1954, des *propositions de lois* revenant sur ce sujet⁴⁷⁷. Elles firent l'objet de débats poussés

⁴⁷² C'est le groupe socialiste qui déposa, le 4 février 1955, la *proposition de loi* transférant le retrait du permis aux seuls tribunaux. Il avait été précédé par les *propositions de loi* de Marcel Massot, le 20 mai 1952 et de Gautier et des membres du groupe communiste, le 23 janvier 1953 contre le *décret* du 20 août 1951 (voir en *Annexe A 28*).

⁴⁷³ Le Parti communiste s'opposait au principe même du retrait du permis considéré comme « *le gagne-pain de millions de travailleurs* » (*Débats de l'Assemblée*, 30/01/1958, p. 891) et ne vota le *projet de loi* qu'au dernier moment, lorsqu'il fut évident que le projet avait réuni une majorité.

⁴⁷⁴ Les débats parlementaires montrent que les adversaires de cette disposition réunissaient des députés de sensibilités opposées : communistes, paysans, poujadistes, et même extrême droite (paysanne) comme Henri Dorgères, le fondateur des « *chemises vertes* » en 1935.

Aucun des orateurs des débats de 1958 ne donne d'exemple précis d'utilisation effective de la *loi* de 1943 contre des manifestants. On est donc fondé à supposer que les motifs de cette querelle pourraient être ailleurs.

⁴⁷⁵ *Proposition de loi* du député Midol (et divers communistes), 17 janvier 1935, *Annexe n°4 453*, pages 34 e. s.

⁴⁷⁶ Sur ce point, voir Neiertz *op. cit.*, pages 283-316 et 323 à 333. Il parle de « *paralyse de la coordination réglementaire du transport de marchandises* » pour la période 1950-1955. Voir spécialement les pages 328-330.

⁴⁷⁷ *Proposition de loi tendant à réglementer les conditions et la durée du travail dans les transports routiers publics et privés*, Marcel Noël et les membres du groupe communiste, in *Documents parlementaires, Assemblée*

dans le cadre des discussions sur la nouvelle loi sur la circulation. Mais, l'Assemblée repoussa, lors du débat de janvier-février 1958, l'inscription dans la *Loi sur la police de la circulation routière* de l'ensemble de ces propositions au motif qu'elles ne relevaient pas de son objet.

Ces *propositions* et ces débats vont cependant aboutir, sous la forme d'une *Ordonnance* distincte en décembre 1958.

LA LIMITATION GENERALE DES VITESSES.

Les projets de limitation générale des vitesses avaient été pratiquement abandonnés dans l'entre-deux-guerres. L'augmentation du nombre des accidents la remit à l'honneur, d'autant que tous sont conscients des « progrès » récents en termes de vitesse des automobiles⁴⁷⁸ (comme des camions).

Le député Paul Coirre propose en juin 1955 une limitation à « 100 km/h sur route [...] sous réserve de dérogations pour certains secteurs » qu'il diffuse par voie de presse⁴⁷⁹. Il est suivi, le 16 novembre 1956, par le député Jean Lainé qui propose une vitesse libre sur autoroute, 90 km/h « sur les nationales et départementales à deux voies » et 70 km/h « sur les départementales sans tracé de voies »⁴⁸⁰.

Le ministre de l'intérieur Gilbert-Jules faisant le point sur ses projets en matière de sécurité devant l'Assemblée en 1957, précise⁴⁸¹ :

« On peut envisager aussi une limitation de la vitesse de circulation. »

La limitation de vitesse en rase campagne ne sera pas retenue dans le *projet de loi* présenté par la commission des lois en 1958 et aucun député ne proposera d'amendement à ce sujet lors du débat de janvier-février 1958.

Par contre, le ministre des travaux publics Robert Buron commencera à la faire expérimenter dès 1959.

nationale, 3 novembre 1954, Annexe n° 9 356, pages 2 188 e. s.

Proposition de loi tendant à réglementer la durée du travail dans les transports routiers publics et privés, Regaudie et les membres du groupe socialiste, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 23 mars 1955, Annexe n° 10 501, pages 703 e. s.

⁴⁷⁸ Pour fixer les idées, la 15 CV Citroën de 1932 dépassait juste les 100 km/h avec 36 CV, alors que la DS 19 Citroën de 1955 atteint 140 km/h avec 56 CV.

⁴⁷⁹ *Proposition de loi tendant à réglementer la vitesse*, Paul Coirre, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 21 juin 1955, Annexe n° 10 929, page 1 024.

Lettre de Paul Coirre dans *Paris-presse* du 30 juin 1955 qui donne lieu à une consultation de lecteurs.

Article de Marcel Reichel, *La Vie automobile*, juillet-août 1955, page 164-165, qui rejette la proposition car « Elle comporte nécessairement un corollaire répressif, dont l'efficacité, l'expérience le prouve, est douteuse ».

Paul Coirre (1911-1989), pharmacien et diplômé de l'École libre des sciences politiques, est résistant. Il est conseiller de Paris de 1945 à 1952. Député de Paris de 1952 à 1958, peu actif, il est inscrit au groupe des Indépendants et paysans d'action sociale. Il proposera aussi la création de nouvelles pistes pour deux-roues motorisés ou non (*Documents parlementaires, Assemblée*, 30 octobre 1956, Annexe n° 3 089).

⁴⁸⁰ *Proposition de loi tendant à réglementer la vitesse*, Jean Lainé, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 16 novembre 1956, Annexe n° 3 269, pages 766-767.

Jean Lainé (1901-1980), exploitant agricole, est actif dans la mutualité, les coopératives et le syndicalisme agricole avant guerre et devient un notable du secteur après guerre. Il est député indépendant et paysan de l'Eure en 1956 et le reste jusqu'en 1973. Il fera aussi une proposition de hiérarchisation de la priorité selon les catégories de routes (14 octobre 1965, n° 1 622). Voir aussi *Débats de l'Assemblée*, 15 juin 1966, pages 2 085-2 086.

⁴⁸¹ In *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 3 avril 1957, page 2 006. Cette phrase n'est pas qu'une remarque sans importance : Gilbert-Jules développe longuement la question de la vitesse des nouveaux véhicules et de sa dangerosité.

LE PORT DU CASQUE SUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS ET LA « PROTECTION DES INDIVIDUS CONTRE LEUR PROPRE IMPRÉVOYANCE ».

Le sénateur Pierre Marcilhacy⁴⁸² propose en 1956 de « rendre obligatoire, pour les usagers des véhicules à deux roues propulsés par un moteur, le port d'une coiffure protectrice dont le modèle sera déterminé par un arrêté du ministre chargé des transports »⁴⁸³.

Marcilhacy – pourtant juriste – est aussi le premier à poser la légitimité des mesures de protection de l'individu contre lui-même, qui sera contestée jusque dans les années 1970 au nom de la « liberté » :

« La loi n'est théoriquement pas chargée de protéger les individus contre leur propre imprévoyance, mais, dans le cas particulier, le nombre de jeunes gens fauchés par des accidents mortels stupides est tel qu'une intervention du législateur s'impose. »

Sa proposition trouvera un début d'application dès 1961 avec le port du casque obligatoire hors agglomération sur les motocyclettes et vélomoteurs.

LA REPRESSION : QUELLES POLICES POUR LA ROUTE ?

Le 1^{er} juin 1956, quatre députés proposent la création d'une « Garde routière territoriale destinée à améliorer la police de la circulation routière » rattachée au ministère de l'intérieur. La proposition est détaillée, définissant des missions, une organisation, des effectifs, etc.⁴⁸⁴

L'exposé des motifs, très succinct, se borne à constater :

« l'organisation de la circulation n'a pas l'efficacité souhaitable, tant sur le plan préventif que sur le plan répressif. Les innombrables accidents et délits prouvent que la police routière n'est pas partout coordonnée et que l'éducation des usagers reste à faire. »

Le nom de la Gendarmerie, évidemment visée, n'est pas prononcé dans ce texte.

⁴⁸² Pierre Marcilhacy (1910-1987) est avocat, mais débute comme journaliste en 1936. Après la guerre, pendant laquelle il a défendu de nombreux résistants comme avocat, il succède à son père comme avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation. Il est élu conseiller général du canton de Jarnac (siège occupé par sa famille depuis 4 générations) puis sénateur de la Charente de 1948 à 1980. Il fut inscrit au groupe de la Gauche démocratique.

⁴⁸³ Proposition de loi tendant à rendre obligatoire, pour les usagers des véhicules à deux roues propulsés par un moteur, le port d'une coiffure protectrice, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 27 juin 1956, Annexe n° 574, page 665. Il indique d'ailleurs que cette coiffure protectrice devrait être un casque. C'est nous qui soulignons.

⁴⁸⁴ Proposition de résolution tendant à inviter le gouvernement à prévoir la création d'une Garde routière territoriale destinée à améliorer la police de la circulation routière, MM. Antoine Quinson, Bernard Lafay, de Léotard et Gautier-Chaumet, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 1^{er} juin 1956, Annexe n° 2 021, pages 1843-1845. La citation reprend les termes mêmes des « missions de la gendarmerie » en matière routière : « éduquer, prévenir, coordonner, réprimer » (que nous avons soulignés). Antoine Quinson sera le seul à critiquer les modalités de la répression dans le débat du 3 avril 1957 (*Débats de l'Assemblée*, pages 1 997-1 998).

Les députés signataires sont importants et actifs. Antoine Quinson (1904-1966), ingénieur civil des Ponts et chaussées, est résistant. Député de la Seine de 1951 à 1962, maire de Vincennes de 1944 à sa mort, il est de sensibilité de droite, un temps inscrit au RPF mais pour l'Algérie française. Il siège aux deux commissions des boissons et de l'intérieur. Il sera sous-secrétaire d'État puis ministre aux Anciens combattants en 1957-1958.

Bernard Lafay (1903-1977), médecin, sénateur RPF de la Seine (1946-1951), élu député à Paris (1951-1958). Secrétaire d'État en 1952-1954, il vient d'être ministre de la santé publique et de la population (23-2-1955 au 1-2-1956). Sénateur ou député jusqu'en 1977, il sera le dernier président du Conseil municipal de Paris en 1975-1977.

La réaction ne se fait pas attendre : le sénateur Radius encense :
« *la Gendarmerie, corps d'élite [qui] accomplit magnifiquement sa tâche* », et réclame effectifs et moyens pour celle-ci⁴⁸⁵.

Il est suivi par des députés prenant eux aussi fait et cause pour :
« *la Gendarmerie, corps d'élite [qui] accomplit parfaitement sa tâche* », et réclamant aussi des moyens et des effectifs supplémentaires en sa faveur⁴⁸⁶.

Le malaise perceptible vis-à-vis de l'inefficacité de la répression ne débouchera pourtant pas sur un débat, le *projet de loi* voté en 1958 se contentant de maintenir le *décret-loi* de 1926.

En conclusion, les questions concernant les pratiques routières débattues lors de l'élaboration des textes de 1958 étaient déjà inscrites dans des problématiques anciennes, et ne témoignaient pas vraiment d'une nouvelle appréhension de la sécurité routière.

On va voir maintenant que les modifications réellement mises en œuvre par ces textes sont en nombre très limité et d'une importance minime, à quelques exceptions près.

LE CONTROLE DE L'ALCOOLEMIE DES CONDUCTEURS ACCIDENTES.

La lutte contre l'alcoolisme n'avait rien d'une nouveauté⁴⁸⁷. Elle avait été organisée par la *Loi sur la répression de l'ivresse publique et sur la police des débits de boisson* du 1^{er} octobre 1917⁴⁸⁸ qui avait remplacé celle du 23 janvier 1873.

Ces textes s'accompagnaient depuis longtemps de dispositions réglementaires visant plus précisément les conducteurs de véhicules. L'*Ordonnance* du préfet de police du 10 mai 1852, article X, interdisait aux cochers de voitures publiques de « *conduire en état d'ivresse* » (elle fut rappelée à plusieurs reprises, comme par le préfet de police L. Renault en 1874). L'article 24 de l'*Ordonnance générale* du préfet de police du 31 août 1897 interdit à « *tout cocher ou conducteur d'une voiture quelconque de conduire en état d'ivresse*⁴⁸⁹ ».

L'ivresse et la conduite en état d'ivresse constituaient une circonstance aggravante dans les blessures et homicides involontaires. Le *Code de la route* de 1922 impose au préfet le « *retrait obligatoire du permis de conduire* » dans le cas de « *contravention aggravée par l'ivresse* ».

Les grandes administrations se préoccupaient déjà clairement dans l'entre-deux-guerres des

⁴⁸⁵ *Proposition de résolution*, n° 148, sénateur Radius, 27 décembre 1957, in *Documents parlementaires, Conseil de la République, session 1957-1958*.

⁴⁸⁶ *Proposition de résolution tendant à inviter le gouvernement à accorder les moyens nécessaires à la gendarmerie nationale pour qu'elle puisse conserver une place prééminente dans la surveillance de la circulation routière*, MM. Triboulet, Briconi et Viallet in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 14 janvier 1958, Annexe n° 6 302, page 693.

⁴⁸⁷ Nous n'avons pas trouvé de grande synthèse sur l'histoire de l'alcoolisme en France. Citons G. Malignac, *L'alcoolisme*, PUF, Que sais-je ?, et G. Caro, *De l'alcoolisme au bien boire*, L'Harmattan, 1990.

Anne Kletzlen, *De l'alcool à l'alcool au volant*, L'Harmattan, 261 pages, 2007, s'arrête à la *Loi de 1970* et à ses évaluations dans les années suivantes. Cet ouvrage est donc de peu d'intérêt dans une perspective historique longue. L'approche en est identique à celle de son livre sur le Code de la route : sociologie législative, goût du démontage des « *jeux sans enjeu* » entre administrations (sans en souligner la vanité).

La question du niveau de répression, qui ne peut s'apprécier statistiquement que sur le long terme, n'est notamment pas étudiée. Les éléments cités sur le sujet (de seconde main) sont purement qualitatifs.

Sur l'exposé des quelques événements préliminaires d'avant 1946, nous suivons ici Anne Kletzlen.

⁴⁸⁸ *JO*, 2 octobre 1917.

⁴⁸⁹ L'article 24 concerne tous les véhicules, automobiles comprises. C'est nous qui soulignons.

problèmes posés par l'alcool au volant :

- le ministre de la santé publique Justin Godart avait mis en place en août 1932 une *Commission d'étude des causes pathologiques des accidents d'automobiles* qui se proposait entre autres de réfléchir sur « *les libations des sorties dominicales* ».
- le ministère de l'intérieur avait retenu l'ivresse comme « *cause* » d'accident dans sa statistique de tués dès 1933.

Le monde automobile français lui-même n'ignorait pas les mesures de répression spécifiques prises à l'étranger. Ainsi, *La Vie automobile* décrit, dès 1930, « *l'incrimination préventive* » de l'ivresse dans le nouveau *Code de la route anglais*, en déplorant toutefois la subjectivité de sa constatation, mais en reconnaissant que :

« *cette action devient cependant légitime lorsqu'il s'agit d'individus ayant assez peu le contrôle d'eux-mêmes pour se mettre dans des états indignes d'un être humain* »⁴⁹⁰.

Le fait nouveau est que la constatation de « l'état d'ivresse » par le policier, forcément subjective car reposant sur des indices de comportement, est « complétée » en 1954 par la définition de « la conduite sous l'empire d'un état alcoolique » basé sur des constatations « médicales et cliniques » basées notamment par le contrôle « biologique » du taux d'alcoolémie du conducteur auteur présumé de l'accident ou de la présumée victime⁴⁹¹.

Ceci résulte de l'article 11 de la nouvelle *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux* du 14 avril 1954 (c'est nous qui soulignons) :

« *Article 11. Les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire doivent, lors de la constatation d'un crime, d'un délit ou d'un accident de la circulation, faire procéder, sur la personne de l'auteur présumé, aux vérifications médicales, cliniques et biologiques, destinées à établir la preuve de la présence d'alcool dans son organisme, lorsqu'il semble que le crime, le délit ou l'accident a été commis ou causé sous l'empire d'un état alcoolique. Dans le cas d'accident matériel, il ne sera procédé à cet examen que si le ou les auteurs présumés semblent en état d'ivresse. Dans tous les cas où il peut être utile, cet examen est également effectué sur la victime.* »

Le projet de *Loi sur la police de la circulation routière* voté en janvier-février 1958, et l'*Ordonnance* qui en fut issue, font un pas de plus : ils incriminent aussi le conducteur « *qui aura conduit ou tenté de conduire un véhicule alors qu'il était en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique* »⁴⁹².

Le texte de 1958 va se révéler inapplicable – au sens propre –, comme nous le verrons. Il faudra deux nouvelles lois en 1965 et en 1970 pour aboutir enfin à une construction juridique satisfaisante. De plus, il faudra prendre d'autres *Lois* en 1978, 1983 et 1990 pour lever certaines contraintes pratiques et permettre une répression efficace.

⁴⁹⁰ *La Vie automobile*, 10-1-1930, page 14, article très renseigné de Pierre Maillard. Des règlements analogues existaient avant 1939 en Suède, aux États-Unis, etc.

⁴⁹¹ Il ne semble pas que des propositions formelles sur le contrôle du taux d'alcoolémie aient été émises avant 1939 ; en tout cas A. Kletzlen n'en fait pas état.

⁴⁹² Article L. 1.

I-4 CHRONOLOGIE DES TRAVAUX PARLEMENTAIRES.

On indiquera ici les grandes articulations des textes administratifs et de l'évolution des propositions et projets de loi et du vote de celles-ci en 1954 et 1958 respectivement (voir aussi la chronologie détaillée des travaux parlementaires en *Annexe A 28*).

LA LOI SUR LE TRAITEMENT DES ALCOOLIQUES JUGES DANGEREUX ET LA « CONDUITE SOUS L'EMPIRE D'UN ETAT ALCOOLIQUE ».

Le gouvernement de Vichy, qui voyait dans l'alcoolisme une des raisons de la défaite, mit en œuvre une série de mesures⁴⁹³. Il durcit les réglementations existantes sur la fabrication et la vente des boissons alcoolisées dès 1940-1941. Il établit auprès du ministère de la famille et de la santé publique⁴⁹⁴ une commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme. Il créa en 1941 l'*Institut national d'hygiène* – lequel deviendra plus tard l'INSERM – au sein duquel se trouvait une section consacrée à l'étude de l'alcoolisme.

Les études que cette dernière mena sur les statistiques mondiales et les recherches et réglementations étrangères montraient que la fréquence de la présence d'alcool dans le sang des responsables d'accidents était beaucoup plus élevée que le taux d'accidents généralement attribué à l'ivresse du responsable. Cette constatation était fondamentale⁴⁹⁵.

L'*Institut national d'hygiène* proposa donc en 1943 de mesurer systématiquement le taux d'alcoolémie chez tout auteur présumé d'accident (et de crime ou délit) – ainsi que chez les victimes – pour constituer une preuve scientifique de l'ivresse⁴⁹⁶.

L'institution d'un « *service national de la répression de l'ivresse* » faisait aussi partie de ses propositions. Un projet d'organisation de celui-ci fut élaboré en 1944.

Repris à son compte par le gouvernement provisoire du général De Gaulle qui maintient la politique de Vichy vis-à-vis de l'alcool, le projet est accepté le 1^{er} octobre 1946 par la *commission interministérielle de lutte contre l'alcoolisme*. Par ailleurs, la *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* (C. G. A. G. C.) est saisie de la question en 1946 et crée une sous-commission pour étudier les modalités de la prise de sang et de la mesure du taux d'alcoolémie⁴⁹⁷.

Le retour à la normale de l'économie avait vu se développer une contre-offensive des producteurs et distillateurs d'alcool (y compris les « *bouilleurs de cru* » dont le nombre est

⁴⁹³ Sur les événements d'avant 1946, nous suivons ici Anne Kletzlen, *Comment est né le Code de la route*.

⁴⁹⁴ Les divers organismes cités ayant vu leur nom varier de 1940 à 1958, les désignations sont ici approximatives.

⁴⁹⁵ Il est possible que ces connaissances aient déjà été portées avant guerre devant des instances comme l'Académie de médecine, mais nous ne l'avons pas cherché. Le sénateur Landry qui présente la première proposition de loi sur le sujet en 1947 se réfère à une étude de 1939 du « *haut comité de la population* » et à une autre de 1941 de la *société française de prophylaxie sanitaire et morale* (sur la proposition Landry, voir ci-après).

On verra que la minimisation des taux d'accidents attribués à l'alcool aura la vie dure, et que des organismes officiels comme la Gendarmerie la pratiqueront encore au début des années 1990.

⁴⁹⁶ Voir Kletzlen, *op. cit.*, pages 46-48. Elle cite largement les trois textes suivants :

Projet de loi relatif à la répression de l'ivresse par la recherche et le dosage d'alcool dans le sang et portant création d'un service national de répression de l'ivresse, Archives du ministère de la justice, sans date.

Rapport à la commission nationale de lutte contre l'alcoolisme du 23 juin, 1943, Institut national d'hygiène, 26 juin 1943, Archives du ministère de la justice.

Projet de décret pour l'application de la loi relative à la répression de l'ivresse par la recherche et le dosage d'alcool dans le sang, fixant le fonctionnement d'un service national médico-toxicologique pour la répression de l'ivresse, le mode de recrutement, le statut et le traitement du personnel, avril 1944, Archives du ministère de la justice.

⁴⁹⁷ Compte rendu d'avis de la C. G. A. G. C. du 27 juin 1946.

estimé à 3 500 000⁴⁹⁸) et, dès mars 1946, les députés avaient abrogé les *ordonnances* du gouvernement provisoire qui maintenaient les dispositifs élaborés sous le gouvernement de Vichy. C'est dire si la lutte anti-alcoolique était risquée pour un parlementaire désireux de faire carrière.

Robert Schuman⁴⁹⁹ et le MRP vont être les principaux soutiens politiques du projet jusqu'à son aboutissement. Ils sont aidés de quelques parlementaires de sensibilités variées⁵⁰⁰. Tous sont liés depuis longtemps aux organisations de la défense de la famille et de la santé.

Les adversaires de l'alcoolisme ne se limitent pas à ceux qui sont intervenus directement dans l'instruction de la *loi* du 14 avril 1954. Ainsi, Pierre Mendès-France, président du Conseil du 17 juin 1954 au 5 février 1955, mena une vigoureuse politique antialcoolique⁵⁰¹.

La première, la députée Germaine Poinso-Chapuis⁵⁰² réclame la « *poursuite de la lutte anti-alcoolique* », sans que la question de la conduite en état d'ivresse soit encore évoquée⁵⁰³.

C'est le sénateur Adolphe Landry⁵⁰⁴ qui présente en juillet 1947 une *proposition de loi*⁵⁰⁵

⁴⁹⁸ Selon la *proposition de résolution* de Mme Poinso-Chapuis (voir la cinquième note ci-après).

⁴⁹⁹ Robert Schuman (1886-1963), né ressortissant allemand dans la Lorraine annexée, avocat, milite avant 1914 dans les mouvements catholiques du Reich. Devenu français en 1918, il est député de 1919 à 1940 et de 1945 à 1962. Un des leaders du MRP, il est ministre des finances sous 3 gouvernements de 1946 à 1947, président du Conseil en 1947-1948, ministre des affaires étrangères de 1948 à 1953 sous 9 gouvernements successifs, ministre de la justice en 1955. Il fut, enfin, le 1^{er} président du Parlement européen en 1958-1960. Il est un des « *pères de l'Europe* ». Son procès en canonisation a été instruit par l'Église catholique.

⁵⁰⁰ À côté de Schuman, Landry, Poinso-Chapuis, Lacaze, Cordonnier, cités plus particulièrement ci-dessous, mentionnons Jean Cayeux et Paul Ribeyre.

Paul Ribeyre (1906-1988) est député indépendant-paysan (1945-1958) puis sénateur (1958-1980) de l'Ardèche. Il dirige la société des eaux minérales de Vals-les-Bains, ce qui ne devait pas le rendre favorable à l'alcool... Plusieurs fois ministre de la santé et de la population (1949 et de 1951 à juin 1953), il l'est quand le texte est voté en 1^{ère} lecture le 3 mars 1953. Il est aussi ministre de la justice (juin 1953-juin 1954) lorsque le texte passe en 2^{ème} lecture le 6 avril 1954. Il sera aussi plusieurs fois ministre du commerce et de l'industrie avant 1958.

Jean Cayeux (1910-2001), docteur en droit, est conseiller municipal de Paris et député MRP de la Seine de 1946 à 1958. C'est un membre très actif de la Commission de la famille, de la population et de la santé publique, qu'il préside lors des deux séances d'examen de la *loi* en 1953 et 1954.

⁵⁰¹ L'auteur se souvient des distributions de lait dans les écoles et lycées décidées par Mendès-France.

⁵⁰² Germaine Chapuis (1901-1981), épouse Poinso, a une formation d'avocate. Elle milite avant-guerre dans les mouvements de la démocratie chrétienne et fonde en 1933 le Comité de protection de l'enfance en danger physique et moral et en assure le Secrétariat Général sous le nom de *Service social de sauvegarde de l'enfance*. Résistante, elle est élue conseiller municipal de Marseille et député des Bouches-du-Rhône à la 1^{ère} Assemblée constituante, puis réélue jusqu'en 1956. Membre du MRP, elle est ministre de la santé publique et de la population du gouvernement de Robert Schuman (24 novembre 1947 au 25 juillet 1948) ; elle est ainsi la première femme titulaire d'un ministère plein. Notons que c'est le gouvernement Schuman qui déposa le premier *projet de loi sur la police de la circulation*. Après 1956, elle poursuit son activité dans des organisations françaises et internationales de défense des professions féminines, lutte contre l'alcoolisme, protection de l'enfance, etc.

⁵⁰³ *Proposition de résolution invitant le gouvernement à organiser et poursuivre la lutte anti-alcoolique*, Germaine Poinso-Chapuis et alii, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 21 décembre 1946, Annexe n° 977, pages 784-785.

⁵⁰⁴ Adolphe Landry (1874-1956) est un parlementaire important. Député puis sénateur (de tendance radicale) de la Corse de 1910 à 1942, ministre de la marine en 1921, de l'instruction publique en 1924, du travail et de la prévoyance sociale en 1931-1932. Ayant refusé les pleins pouvoirs au maréchal Pétain en 1940, il est élu aux 2 Assemblées constituantes, puis élu au Conseil de la République en 1946. Il ne se représente pas en 1955.

Normalien, agrégé de philosophie, universitaire, il fut un pionnier et un des maîtres de la démographie en France. En tant que parlementaire, il fut l'un des principaux initiateurs de la législation sur la famille.

⁵⁰⁵ *Proposition de loi concernant les alcooliques jugés dangereux*, Adolphe Landry, transmise à l'Assemblée par

reprenant le projet de contrôle de l'alcoolémie des conducteurs et victimes d'accidents élaboré depuis 1943 (article 10). Il se réfère d'ailleurs expressément aux « *études auxquelles se sont livrés le haut comité de la population en 1939, et, en 1941, la société française de prophylaxie sanitaire et morale* ». Il est probable que Landry, démographe et pionnier de la législation sur la famille, avec sa carrière derrière lui, ne se souciait guère des pouvoirs du lobby alcoolique.

La proposition Landry, restée sans suite, est reprise en décembre 1949 seulement dans une *proposition de loi*⁵⁰⁶ plus complète de Germaine Poinso-Chapuis et Henri Lacaze⁵⁰⁷.

Le premier rapporteur désigné au nom de la commission de la famille, de la population et de la santé publique, le docteur Cordonnier⁵⁰⁸, multiplie les rapports en 1951, mais meurt en 1952 avant que la proposition n'arrive devant l'Assemblée. Mme Poinso-Chapuis le remplace, tandis que Henri Lacaze rapporte pour avis au nom de la commission de la justice et de la législation⁵⁰⁹.

Nous ne traiterons pas des nombreuses *propositions de lois* et *amendements* émis sur le sujet. Lors des débats, les députés sensibles au lobby de l'alcool sont peu disert, mais on note que « *le groupe communiste* » est très hostile au projet dans son ensemble.

Le texte est voté en première lecture par l'Assemblée le 3 mars 1953, discuté au Conseil de la République le 16 juillet 1953 et définitivement voté par l'Assemblée le 6 avril 1954. Un *Décret* incorpore cette disposition au *Code de la santé publique* le 11 mai 1955⁵¹⁰.

Il va être complété par l'article L. 1 de l'*Ordonnance sur la police de la circulation*, qui incrimine la conduite ou la tentative de conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise d'un état alcoolique, comme on va le voir ci-après.

le *Conseil de la République (Documents parlementaires 1947 n° 382)*, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 3 juillet 1947, Annexe n° 1904, pages 1 551 e. s.

⁵⁰⁶ *Proposition de loi relative au traitement et à la prophylaxie de l'alcoolisme chronique*, Germaine Poinso-Chapuis, Henri Lacaze et alii, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 29 décembre 1949, Annexe n° 8 900, pages 2 359 e. s.

⁵⁰⁷ Henri Lacaze (1908-1990), d'abord avocat, devient inspecteur principal de la population au ministère de la santé publique avant la guerre. Il est élu député MRP du Tarn-et-Garonne à la 2^{ème} Assemblée constituante et le reste jusqu'en 1958. Il est élu maire de Montauban en 1957. Député très actif, et membre des commissions de la famille et de la justice, il s'intéresse particulièrement à la protection de l'enfance, à la santé publique et à l'Europe.

⁵⁰⁸ Denis Cordonnier (1893-1952), médecin, milite au parti socialiste dès 1910, puis à la SFIO. En 1927, il est directeur du service médico-social de l'Union départementale des syndicats ouvriers CGT du Nord puis médecin-conseil à la bourse du travail de Lille. Ces activités le confrontent aux ravages de l'alcoolisme. Il est élu conseiller municipal de Lille en 1929 et est adjoint chargé de l'hygiène et de la santé auprès du maire Roger Salengro ; en 1937, il est conseiller général. Résistant notoire, il devient maire de Lille en 1944. Il est élu député aux 2 Assemblées constituantes et à l'Assemblée en 1946 et 1951.

Membre de la commission de la famille de la population et de la santé publique il fut particulièrement actif dans le domaine social : lutte contre l'alcoolisme, la tuberculose et la prostitution, droits des infirmes et victimes de guerre. On le crédite de 105 propositions de loi ou de résolution dans ce domaine.

⁵⁰⁹ Henri Lacaze sera aussi le rapporteur pour la commission de la justice du *projet de loi sur la police de la circulation routière* voté en 1958.

⁵¹⁰ *Décret portant révision du Code de la santé publique*, 11 mai 1955, *JO* du 12 mai 1955.

LA LOI (ET L'ORDONNANCE) SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE.

Comme pour le contrôle de l'alcoolémie, nous n'indiquerons que succinctement les *projets* et *propositions de loi* ; on trouvera leur liste et leurs intitulés détaillés en *Annexe A 28*.

Le ministère des travaux publics restait travaillé pendant la guerre par les problèmes liés à la coordination des transports. Les constructeurs réclamaient dès 1943 une augmentation du poids autorisé des véhicules de transport de marchandises, que les partisans du rail refusaient en invoquant la protection des infrastructures, tout en réclamant qu'on lutte contre la surcharge des véhicules. La *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* (C. C. A. G. C.) reprend les réflexions sur ces questions en 1943 et 1944⁵¹¹.

En mars 1945, le ministre entreprend une réforme de la *Loi sur la police du roulage* et en confie l'étude à la C. C. A. G. C. En 1947, le projet est au point ; il reçoit l'avis favorable du Conseil d'État le 19 février 1948.

Le gouvernement de Robert Schuman dépose le *projet de loi* le 1^{er} juin 1948⁵¹². Ce projet est cependant très éloigné du résultat final de 1958. Il comporte les points suivants :

- art. 1 : réglementation par décret de « *la consistance, le poids, les dimensions et autres caractéristiques des véhicules, la conduite et l'usage des véhicules et des cycles* »,
- art. 2 à 11 : sanctions prévues pour les contraventions⁵¹³,
- art. 6 : il prévoit expressément « *la suspension ou l'annulation du permis de conduire [par] décision préfectorale* » ;
- art. 11 bis : reprise de la loi de 1943 sur les attentats à la circulation,
- art. 12 : reprise de la loi sur le délit de fuite,
- art. 13 : pénalisation du refus d'obtempérer,
- art. 14 : pénalisation des dégâts causés aux voies,
- art. 15 : responsabilité du propriétaire du véhicule en ce qui concerne toutes les amendes et les dégâts causés aux voies par son préposé,
- art. 16 : maintien des sanctions existantes pour les contraventions aux arrêtés préfectoraux et municipaux,
- art. 17 et 18 : détermination par décret des agents habilités à constater (les dispositions du *décret-loi* du 28/12/1926 sont maintenues provisoirement) ; détermination des conditions de la mise en fourrière,
- art. 18 bis et 19 : abrogation des lois antérieures et dispositions transitoires.

⁵¹¹ Sur les événements préliminaires au dépôt du projet de 1948, nous suivons Kletzlen, *op. cit.*, pages 30-40.

Toutefois, elle ne semble pas avoir bien perçu les antagonismes rail-route dans l'ensemble des représentants du ministère des travaux publics, qu'elle nomme « *les Ponts et Chaussées* », comme un groupe monolithique.

Dans un premier temps, il semble que le rail l'emportait à la C. C. A. G. C., mais l'insuffisance des transports et la perte de popularité de la SNCF à partir des grèves de 1947 changèrent rapidement les choses.

⁵¹² *Projet de loi relatif à la police de la circulation routière*, Robert Schuman (président du Conseil), Christian Pineau (travaux publics), André Marie (justice) et Jules Moch (intérieur), in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 1^{er} juin 1948, Annexe n°4 392, pages 1106 e. s.

⁵¹³ Notamment pour les infractions aux réglementations concernant les pièces administratives, les plaques, le défaut de permis, la conduite malgré une suspension ou un retrait du permis par le préfet, la conduite en état d'ivresse, les barrières de dégel et les limitations de passage des ponts, les limites de poids, les règles concernant la pression au sol, les bandages et les freins, les règles d'usage et de conduite (croisement, carrefours, priorité, éclairage, chargement, etc.), la conduite des animaux, des voitures attelées et des cycles, le stationnement.

Ce texte n'envisage donc aucune modification d'envergure aux règlements antérieurs, et se contente de fixer les sanctions comme le *projet de loi* de 1927. La seule vraie nouveauté est le rétablissement du retrait administratif du permis.

On peut même se demander pourquoi il avait fallu 3 ans à la C. C. A. G. C. et au Conseil d'État pour en arriver là. Il ne donnera pas lieu à un *Rapport* et ne sera pas examiné.

Robert Schuman avait « hérité » de ce projet étudié sous ses prédécesseurs. Il voulait certainement aller plus loin, notamment sur le contrôle de l'alcoolémie, dont il fit déposer la *proposition de loi* indépendamment quelques mois plus tard par Mme Poinso-Chapuis, qui avait été sa ministre de la famille et de la santé publique.

Le projet fut renvoyé à la *commission de la justice* (avec avis des commissions des moyens de communication et de la famille) qui désigna comme rapporteur le député Desjardins, lequel jugeait que l'augmentation des amendes n'était qu'une pression fiscale supplémentaire et n'avait toujours pas déposé de rapport en décembre 1950, quand les administrations obtinrent enfin un premier examen par la commission, peu de temps avant les élections de 1951⁵¹⁴.

Le gouvernement va passer en force avec l'instauration de la suspension et l'annulation du permis de conduire par décision préfectorale par le *Décret* du 20 août 1951. Cela va susciter de vives contestations, mais aussi entraîner la reprise de la rénovation de la *Loi sur la police de la circulation*.

Un nouveau *projet de loi* est donc déposé le 8 avril 1952 par le gouvernement d'Antoine Pinay⁵¹⁵. Ce texte est très proche du précédent, mais inclut « *un examen biologique* » (*i. e.* un contrôle de l'alcoolémie) « *en cas d'accident suivi de mort ou de blessure [... pour] toute personne conduisant un véhicule ou un cycle* » selon des modalités à préciser par décret⁵¹⁶.

L'année 1954 est une étape fondamentale :

- À la fin de 1954, l'Assemblée dispose du *Rapport de la Commission des lois*, de l'*Avis de la commission de la famille* et de l'*Avis de la commission des moyens de communication*⁵¹⁷.
- Le vote de la *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux* du 14 avril 1954 avait évidemment anticipé sur la question de « *l'état alcoolique* ».
- Le *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage* du 10 juillet 1954⁵¹⁸ a réorganisé le *Code de la route* de 1939.

⁵¹⁴ Sur ces atermoiements, Kletzlen, pages 77-78 et 93-94.

⁵¹⁵ *Projet de loi relatif à la police de la circulation routière*, Antoine Pinay (président du Conseil), André Morice (travaux publics), Charles Brune (intérieur), Martinaud-Déplat (justice) et Jean-Marie Louvel (industrie), in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 8 avril 1952, Annexe n° 3 227, pages 929 e. s.

⁵¹⁶ Il est difficile de préciser qui prit la responsabilité de cette adjonction. Kletzlen, malgré son examen attentif des archives des ministères reste muette sur le sujet. Quoi qu'il en soit, on ne retrouvera pas les signataires de ce *Projet de loi* dans les autres épisodes parlementaires du cheminement de la loi sur l'alcoolisme de 1954.

⁵¹⁷ Respectivement, *Rapport* Lacaze, 9 juillet, *Avis* Guillain, 13 août et *Avis* Martel, 15 novembre 1954.

⁵¹⁸ Le gouvernement de Pierre Mendès-France (19 juin 1954 – 23 février 1955) avait Jacques Chaban-Delmas pour ministre des travaux publics et François Mitterrand pour ministre de l'intérieur.

Vu les dates, il est évident que les textes de 1954 avaient été préparés sous des gouvernements précédents.

Mais, il semble que Chaban-Delmas se soit fortement impliqué dans la décision de publication du *Décret* selon le témoignage verbal de l'ingénieur général des Ponts et chaussées Jacques Eisenmann qui faisait alors partie de son cabinet et qui sera plus tard le chef de la « *Mission interministérielle de la sécurité routière* » auprès de Chaban-Delmas, devenu premier ministre de 1969 à 1972 (entretien de J. Eisenmann avec l'auteur). Ce qui est

Le groupe communiste introduit les conditions de travail dans les transports routiers dans le débat par une *proposition de loi* du 3 novembre 1954.

Les députés Minjoz et Regaudie, au nom du groupe socialiste, déposent en février 1955 une *proposition de loi*⁵¹⁹ qui réserve aux tribunaux la suspension ou l'annulation du permis, le juge d'instruction étant habilité à décider une suspension provisoire dans certains cas.

Robert Schuman devient ministre de la justice (23 février 1955 au 1^{er} février 1956) : le *projet de loi* est mis à l'ordre du jour de l'Assemblée le 24 mai 1955 et examiné partiellement ; les turbulences de la fin de l'année et la dissolution de l'Assemblée le 1^{er} décembre 1955 arrêtaient la procédure.

En 1956, François Mitterrand, ministre de la justice, fait renouveler la *proposition* Minjoz par deux *propositions* du député Dejean et quelques collègues⁵²⁰. Le contrôle mixte du permis par le juge et le préfet fait l'objet de tractations compliquées, pour ne pas dire confuses, mais la commission des lois s'en tient au contrôle purement judiciaire⁵²¹.

Lors du débat de 1958, la Commission des lois et son rapporteur Henri Lacaze proposent donc de réserver le retrait du permis à l'autorité judiciaire⁵²². L'Assemblée en adopte le principe lors du vote des articles 22 à 22-5 le 30 janvier⁵²³. Le 31 janvier, le député MRP Joseph Fontanet⁵²⁴ dépose *in extremis* un amendement maintenant le retrait du permis par le préfet, qui est adopté au terme d'une longue discussion – et avec un revirement de la Commission des lois – sous la forme très succincte d'une « *suspension provisoire jusqu'à la décision de la juridiction statuant en premier ressort* » pour les infractions dont la liste avait été définie par l'article 22-2 déjà voté⁵²⁵.

Un débat tenu le 3 avril 1957 sur le financement de l'entretien et de l'extension du réseau routier est l'occasion de parler longuement de sécurité routière⁵²⁶. Le ministre de l'intérieur Gilbert-Jules⁵²⁷ et son collègue à la justice Pinton indiquent qu'ils envisagent un « *casier*

cohérent avec les propos sibyllins de Toché soulignant les délais mis à faire sortir le *Décret* du 10 juillet 1954.

Il est possible que Mendès-France, qui s'impliqua dans la lutte contre l'alcoolisme, ait eu aussi un rôle moteur dans la publication du *Décret* du 20 août 1954.

⁵¹⁹ *Proposition* n° 10 115 du 4 février 1955.

⁵²⁰ *Propositions* n° 1 402 du 23 mars 1956, et n° 3 304 du 22 novembre 1956. Curieusement, les deux propositions sont rigoureusement identiques, même si l'exposé des motifs est amplifié en novembre... René Dejean est vice-président de la commission des lois. Les deux propositions sont cosignées respectivement par Max Juvénal de la commission de lois et Regaudie, président de la commission des moyens de communication.

⁵²¹ Sur le détail et les péripéties de ces tractations à ce sujet, voir Kletzlen, *op. cit.*, pages 107-118.

⁵²² *Débats de l'Assemblée nationale*, 1^{ère} séance du 28 janvier 1958, page 284.

⁵²³ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 30 janvier 1958, pages 396 e. s.

⁵²⁴ Joseph Fontanet (1921-1980), docteur en droit, catholique fervent, milite avant guerre à la Jeunesse étudiante chrétienne. Engagé dans la France libre, il adhère après la guerre au MRP dont il est secrétaire général adjoint dès 1948. Élu député de Savoie en 1951, il le restera jusqu'en 1978 et sera ministre de Valéry Giscard d'Estaing.

⁵²⁵ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 31 janvier 1958, pages 443-446. La liste de l'article 22-2 des cas de retrait de permis (par le tribunal) comprenait les délits correctionnels, les homicides et blessures, et les infractions importantes donnant lieu à contravention dont la liste limitative devait être fixée par décret.

⁵²⁶ Interpellation de Robert Besson. *Comptes rendus des débats, Assemblée nationale*, 3 avril 1957, pages 1992-2009. Citation page 2006. L'exposé de Gilbert-Jules sur les pistes d'amélioration de la sécurité est passionnant ; on y reviendra.

⁵²⁷ Jean Gilbert-Jules (1903-1984), avocat, est élu conseiller municipal d'Amiens dès 1935, et conseiller général de la Somme en 1945. Député radical-socialiste à la 2^{ème} Assemblée constituante de 1946, il devient sénateur en

général des infractions qui serait le véritable casier judiciaire des conducteurs de véhicules ». Gilbert-Jules émet aussi l'idée d'une « *limitation [générale] des vitesses* ». Ces deux questions fondamentales ne seront pas retenues dans la discussion finale, et remises à plus tard.

Le *projet de loi* est enfin soumis à l'Assemblée les 28, 29, 30 et 31 janvier et 4 février 1958, et voté en première lecture.

Transmis au Conseil de la République, il y est rapporté très favorablement par le sénateur Gilbert-Jules qui venait d'avoir à connaître de la sécurité routière en tant que ministre de l'intérieur. Le Conseil de la République le vote le 18 mars 1958, mais les événements de mai bloquent le processus d'approbation en seconde lecture à l'Assemblée.

Comme on l'imagine vu leur longueur – 5 séances ! –, les débats à l'Assemblée avaient été passionnés. Il serait trop long de les résumer ici.

On a déjà signalé ci-dessus que le maintien du retrait administratif du permis avait été maintenu *in extremis*.

Cependant, il nous paraît indispensable de préciser aussi le sort fait à la « *conduite sous l'emprise d'un état alcoolique* » prévue par l'article 11 de la *Loi du 14 avril 1954*. L'article 5 du *projet de loi*, en effet, n'y faisait pas référence, et était rédigé ainsi⁵²⁸ :

« *Toute personne conduisant un véhicule, alors qu'elle était en état d'ivresse, sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 50 000 à 500 000 francs, ou d'une de ces peines seulement.*

Lorsqu'il y a lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double. »

Lors de la discussion de l'article 5, Joseph Fontanet propose d'incriminer aussi la « *tentative de conduite en état d'ivresse* », amendement qui sera repoussé de peu (par 281 voix contre 257).

Le communiste Albert Maton propose de modifier l'article 88 du *Code des débits de boisson et des mesures contre l'alcoolisme* qui est en fait la transcription de l'article 11 de la *Loi du 14 avril 1954*. Il propose d'y ajouter la phrase sibylline : « *L'état d'ivresse devra faire l'objet d'une attestation médicale mentionnant expressément l'incapacité de l'auteur de l'accident de contrôler normalement son véhicule.* »⁵²⁹ Comme Maton finira par s'en expliquer « *De quoi s'agit-il simplement ? D'une garantie à opposer à l'agent verbalisateur qui, dans l'état des textes que l'on nous propose, peut obliger un chauffeur à se soumettre à des examens cliniques, etc.* »⁵³⁰ Son amendement sera nettement repoussé (368 voix contre 196).

Finalement l'article 5 fut voté tel quel sans mentionner la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique.

1948. Il sera secrétaire d'État aux finances en 1954-1956 et ministre de l'intérieur de février 1956 à novembre 1957. Le président du Sénat le nommera au Conseil constitutionnel où il siègera de 1959 à 1968.

⁵²⁸ Voir la discussion lors de la *1^{ère} séance du 28 janvier*, in *Documents parlementaires*, pages 287-290. On notera que l'article 11 de la *loi* de 1954 est cité en entier (page 288) par le rapporteur Henri Lacaze (lequel avait déjà rapporté la *loi* de 1954 au titre de la commission de la justice et de la législation). Mais, Lacaze ne proposera pas d'incriminer la « *conduite sous l'emprise d'un état alcoolique* ».

⁵²⁹ *1^{ère} séance du 28 janvier*, in *Documents parlementaires*, page 288.

⁵³⁰ *Ibidem*, page 290. Maton était le porte-parole du groupe communiste dans ce débat, et s'opposa tout au long de la discussion du *projet de loi* aux sanctions quel qu'en fût le motif.

Robert Buron⁵³¹ est nommé ministre des travaux publics dans le gouvernement du général De Gaulle le 9 juin 1958. C'est un député démocrate-chrétien qui a participé à de nombreux gouvernements entre 1952 et 1955. Il va assurer une continuité très étroite avec le travail législatif antérieur sur les divers sujets qui avaient été votés ou débattus. Mais, il n'y aura pas de nouveau débat parlementaire : tous les textes seront édictés par des *Ordonnances* prises en vertu des pleins pouvoirs qui ont été conférés au gouvernement.

Le nouveau *Code de la route, partie législative* est donc promulgué par une *Ordonnance relative à la police de la circulation routière* le 15 décembre 1958. Il reprend la plus grande partie du texte de la loi sur la circulation votée en première lecture du 28 janvier au 2 février, mais avec quelques modifications majeures.

On y insère les éléments de la *proposition de loi sur l'enseignement de la conduite* votée en première lecture le 20 février 1958 (voir ci-dessous).

Mais, surtout, Buron étend largement le texte concernant l'alcoolisme au volant voté le 28 février 1958 en y incluant la « *tentative de conduite* » et la « *conduite sous l'empire d'un état alcoolique* ». Il lui consacra aussi la place symbolique d' « *article premier* » de l'*Ordonnance*.

« *Article L. 1. Toute personne qui aura conduit ou tenté de conduire un véhicule alors qu'elle était en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique sera punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 50 000 à 500 000 francs, ou d'une de ces peines seulement.*

Lorsqu'il y a lieu à l'application des articles 319 et 320 du code pénal, les peines prévues par ces articles seront portées au double. »⁵³²

Une autre *Ordonnance*, du 23 décembre 1958, reprendra les éléments des débats sur les « *conditions de travail dans les transports routiers publics et privés* » (voir ci-dessous).

L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE.

L'enseignement de la conduite automobile dans les auto-écoles avait fait l'objet d'une *proposition de résolution* du député Raymond Triboulet le 19 juin 1956, puis de deux *propositions de loi* de Jean-Paul David le 5 juillet 1956 et Triboulet le 18 janvier 1957.

Ces propositions ont probablement été faites en réaction à d'autres propositions de loi visant à développer l'apprentissage du *Code de la route* dans l'enseignement secondaire et

⁵³¹ Robert Buron (1910-1973) fait des études de droit et de sciences politiques. Il débute dans des fonctions économiques : Chambre de commerce de Paris, syndicats patronaux, Comité d'organisation du cinéma (1940-1944). Résistant, il est un des fondateurs du Mouvement Républicain Populaire. Il est élu aux deux Assemblées constituantes. Député MRP de la Mayenne en 1946, il est secrétaire d'État aux affaires économiques de 1949 à 1951, ministre de l'information puis des affaires économiques (1951-1953), ministre de la France d'outre-mer (1954-1955) puis ministre des finances du gouvernement Mendès-France (1955). Il sera ministre des travaux publics du 9 juin 1958 au 16 mai 1962. En désaccord avec De Gaulle sur l'Europe, il démissionne avec les autres ministres MRP. Parmi les démocrates-chrétiens, il se signale par des orientations à gauche, proches de celles de Mendès-France, puis de l'Union de la gauche. Il fait œuvre de théoricien, dans ses écrits et à travers la fondations d'un mouvement de type travailliste dès 1975. En tant que ministre des travaux publics, il va essayer de poursuivre les réformes amorcées avant 1958, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse.

⁵³² C'est nous qui soulignons. La même formulation « *en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique* » est reprise dans les articles L. 3, L. 4 et L. 17 concernant les blessures involontaires, le refus de se soumettre aux examens nécessaires ou le doublement de certaines peines.

supérieur, que nous examinerons juste ci-après⁵³³.

Après un *Rapport* de Joseph Fontanet du 22 janvier 1958, l'Assemblée adoptera sans débat la *proposition de loi* selon les termes de son *Rapport* le 20 février 1958. Ce texte, transmis au Conseil de la République le 25 février 1958, y fera l'objet d'un *Rapport* le 21 mai 1958.

L'incorporation des éléments de ce *projet de loi* dans la *Loi sur la police de la circulation* aurait dû être faite lors de sa seconde lecture qui n'aura jamais lieu.

Mais, l'*Ordonnance* du 15 décembre 1958 prendra en compte les termes proposés (article L. 29) qui seront précisés par le *Décret* du 15 décembre 1958 (articles R. 243 à R. 247).

L'*Ordonnance* resserre le monopole des auto-écoles sur l'enseignement de la conduite en édictant de lourdes peines d'amende pour « *la pratique illégale de l'enseignement* » de la conduite, assorties de la confiscation du véhicule utilisé.

LA LOI SUR L'ENSEIGNEMENT OBLIGATOIRE DU CODE DE LA ROUTE A L'ECOLE.

L'enseignement de la sécurité routière à l'école primaire était prescrit depuis 20 ans par la *Circulaire* d'Édouard Herriot du 15 décembre 1927. Mais il semble être passé de mode pendant la guerre – peut-être était-ce dû aussi à un changement des programmes scolaires –, ce qui préoccupe les Associations. Le Touring-Club réclame ainsi « *l'enseignement obligatoire du Code de la route* » dès 1947⁵³⁴.

La reprise de cet enseignement ne devait pas être satisfaisante. Aussi, des *propositions de loi* réclamèrent-elles « *l'enseignement du Code de la route, non seulement dans l'enseignement primaire et dans l'enseignement secondaire, mais dans tous les autres ordres d'enseignement* ». Elles sont déposées par le sénateur Léo Hamon le 1^{er} décembre 1955, puis par le député Meck et quelques collègues le 18 mai 1956. Elles vont aboutir à la *Loi sur l'enseignement du Code de la route* du 26 juillet 1957 qui prescrit :

« *L'enseignement du Code de la route est obligatoire et sera incorporé dans le programme des divers ordres d'enseignement.* »

Il est difficile de dire si certains de ses promoteurs avaient l'arrière pensée d'instaurer un enseignement de la conduite automobile « *à l'américaine* » dans les lycées et collèges en proposant ce premier pas⁵³⁵.

⁵³³ On ne peut s'empêcher de rapprocher les dates : 19 juin et 5 juillet 1956 et 18 janvier 1957 pour les propositions augmentant la professionnalisation de l'enseignement de la conduite, soit juste après les propositions du 1^{er} décembre 1955 et 18 mai 1956 visant le développement de l'enseignement du Code dans les lycées et collèges. On verra que les auto-écoles étaient très attentives à contrer toute proposition qui pouvait menacer leur monopole.

⁵³⁴ François Toché : *Pour l'Enseignement obligatoire du Code de la route*, in *Revue du T. C. F.*, 1947, page 34. Toché écrit comme si l'enseignement obligatoire à l'école primaire n'existait pas – il parle de la « *bonne volonté des maîtres d'école* » –, et se réfère uniquement à l'exemple suisse.

⁵³⁵ On peut voir une telle intention dans l'insistance du T. C. F., qui avait été le promoteur de la *loi* de 1957, à suivre cette question. Ainsi, en 1963, la *Revue du T. C. F.* fait le point sur la formation à la conduite au collège pour les adolescents aux Etats-Unis et signale « *avec soulagement* » que le ministre de l'éducation nationale Christian Fouchet a rappelé aux directeurs de « *tous les lycées et collèges et écoles* » l'obligation d'enseigner le code de la route (pages 665-667).

Nous avons aussi signalé plus haut que les propositions de lois pour développer le monopole des auto-écoles

Dans la pratique, l'enseignement à l'école primaire va reprendre comme par le passé.

Par contre, l'enseignement secondaire et l'enseignement technique vont rester pratiquement réfractaires à la *Loi* du 26 juillet 1957, qui ne sera jamais mise en application.

Le ministre Jacques Baumel l'avouera – à demi mot – en 1972, 15 ans après⁵³⁶ :

« *La loi de 1957 est très correctement appliquée dans les écoles [...] maternelles et primaires. Il faudrait maintenant étendre aux établissements secondaires cette politique pour qu'on y acquière le sens de la conduite [...]* »

Mais, on n'ira jamais plus loin et le lourd et coûteux système français de l'enseignement pour le permis de conduire hors de l'école va se pérenniser. Une hypothèse serait que les auto-écoles aient eu leur part dans cet abandon de la *Loi sur l'enseignement du Code de la route* de 1957 qui pouvait menacer leur activité, mais cela reste à prouver.

L'ORDONNANCE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS.

On a vu que les propositions sur la réglementation du travail dans les transports routiers avaient été disjointes lors du vote en première lecture du *Projet de loi sur la police de la circulation* en janvier-février 1958.

Le gouvernement De Gaulle reprit à son compte cette demande avec l'*Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés*, du 23 décembre 1958, qui va constituer la base de la réglementation ultérieure.

I-5 LES NOUVEAUTÉS DES TEXTES DE 1958 PAR RAPPORT AU CODE DE 1939.

Nous avons indiqué brièvement que les textes de 1958 n'apportent qu'un nombre limité de nouveautés par rapport à 1939. Nous allons préciser cette affirmation ci-dessous.

On trouvera en *Annexe A 27* le détail de la comparaison du *Décret* de 1958 avec le *Code de la route* de 1939.

LE « CODE DE LA ROUTE, PARTIE RÉGLEMENTAIRE ».

Pour la facilité de l'exposé, il est préférable de commencer par le *Décret* constituant la « *Partie réglementaire* » qui contient les règles d'usage des véhicules et des voies, alors que l'*Ordonnance* ne constitue que le cadre définissant les délits et les peines qui leur sont applicables, et les règles de suspension et d'annulation du permis.

La *Partie réglementaire* du *Code de la route* du 15 décembre 1958 :

- reprend sans changement la quasi-totalité des articles du *Décret portant règlement général sur la police de la circulation routière* du 29 août 1954 (modifié en 1957) ;
- en retranche les articles 130 à 136 concernant le retrait du permis, qui passent dans la *Partie législative* du *Code de la route* ;

avait suivi de peu les propositions sur l'enseignement du Code dans le secondaire.

⁵³⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, 5 mai 1972, page 1 412, colonne de droite. Même constat sur la démission de l'enseignement secondaire fait par Christian Gerondeau en 1979 in *La mort inutile*, op. cit., page 183.

- y ajoute les articles 232 à 242 qui fixent les peines (amendes et prison) applicables à diverses contraventions ;
- y ajoute des articles 243 à 247 qui concernent l'enseignement de la conduite.

L'enseignement de la conduite est désormais réservé aux « *moniteurs d'enseignement de la conduite* » titulaires d'un « *certificat d'aptitude professionnelle* ». L'ouverture des « *établissements d'enseignement* » est soumise à un arrêté préfectoral et leurs conditions d'exploitation sont fixées par des arrêtés conjoints des ministres de l'intérieur et des travaux publics. On généralise ainsi des dispositions applicables par décision préfectorale depuis 1930.

La quasi-totalité des modifications de la réglementation avait donc été faite avant ou dès 1954. Notamment, le *Décret* du 29 août 1951⁵³⁷ avait rétabli la possibilité pour les préfets de suspendre les permis sur un simple procès-verbal de contravention, qui – nous l'avons vu – avait déjà existé puis avait été supprimée par le *Décret* du 12 avril 1927 (voir *Chapitre 7, III 3*). Un *Arrêté* du 23 juillet 1954 avait limité les types d'infraction concernés.

La comparaison du *Décret* de 1958 avec celui du 20 août 1939 semble à première vue faire apparaître de grandes différences, si l'on s'en tient à son apparence plus « copieuse » : 240 articles en 1958 contre 64 en 1939. En fait, la nouvelle rédaction de 1954 avait multiplié le nombre d'articles en découpant en plusieurs articles nouveaux la plupart des anciens⁵³⁸.

Par ailleurs le texte de 1954 (repris en 1958) réunissait et développait, sous quatre « *Titres* » spécifiques (*Titres* 3 à 6), les « *Dispositions spéciales* » auparavant éparses dans les articles *ad hoc* de 1939 applicables aux :

- Titre 3 : véhicules et matériels agricoles, de travaux publics et engins spéciaux,
- Titre 4 : motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur et leurs remorques,
- Titre 5 : cycles et cyclomoteurs et leurs remorques,
- Titre 6 : véhicules à traction animale et voitures à bras.

Les « *véhicules agricoles* » (tracteurs notamment) s'étaient multipliés depuis 1939, et les modes « *de tolérance* » qui leur étaient appliqués avaient besoin d'être sérieusement codifiés.

En ce qui concerne les deux roues motorisés, la seule vraie innovation avait été la création dès 1943⁵³⁹ d'une nouvelle catégorie, les « *vélomoteurs* », qui regroupait les anciennes « *motocyclettes* » les moins puissantes, entre les motocyclettes (désormais caractérisées par une cylindrée de plus de 125 cm³) et les « *cyclomoteurs* » correspondant à peu près aux anciennes « *bicyclettes à moteur auxiliaire* ». Le *Décret* de 1954 en tirait les conséquences en distinguant les règles applicables aux « *vélomoteurs* », proches de celles des motocyclettes notamment par la possession d'un permis A (le *décret* du 23 août 1957 scindera le permis A de 1954 en permis A pour les motocyclettes et A1 pour les vélomoteurs), et celles des « *cyclomoteurs* », sans permis, proches des règles applicables aux cycles sans moteur.

Les autres nouveautés du *Code* de 1958 par rapport au *Code* de 1939 (et déjà présentes en

⁵³⁷ *Décret* du 29 août 1951, AATP 1951, pages 861 e. s. *Arrêté* du 23 juillet 1954, AATP 1954, pages 707 e. s.

⁵³⁸ Par exemple, l'article 7 (Conduite des véhicules) de 1939 est découpé en 8 articles en 1954, auxquels s'ajoutent 2 nouveaux articles. L'article 9 (Croisements et dépassements) de 1939 est découpé en 9 articles en 1954. Etc.

⁵³⁹ *Décret* modifiant l'article 48 du décret du 20 août 1939 portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage du 5 juin 1943. Ce décret n'avait pas été annulé après la guerre.

1954-1957) sont donc de peu d'importance⁵⁴⁰ :

- trois nouvelles signalisations sont mises en place :
 - o les « *lignes sur la chaussée* », auparavant indicatives, qui prennent des significations impératives vis-à-vis de la possibilité de dépasser⁵⁴¹ ;
 - o le signal STOP « *d'arrêt obligatoire* », ajouté aux signaux traditionnels,
 - o le « *triangle de présignalisation* » pour les véhicules dépassant 3 500 kg arrêtés sur la chaussée « *par suite d'un cas de force majeure* »⁵⁴²,
- de meilleures pratiques de conduite sont prescrites :
 - o on doit contourner par la droite les bornes, rond-points, terre-pleins, etc. ;
 - o on peut dépasser par la droite un véhicule tournant à gauche et arrêté ;
 - o les manœuvres pour tourner à droite ou à gauche sont précisées ;
 - o l'emploi de l'avertisseur n'est autorisé que s'il y a une « *nécessité* » ;
 - o en ouvrant la portière, il faut vérifier qu'il n'y a pas de danger ;
- divers équipements de sécurité sont rendus obligatoires, autorisés ou interdits :
 - o les « *vitrages de sécurité* » deviennent obligatoires pour tous les véhicules ;
 - o l'« *indicateur de vitesse* » devient obligatoire pour tous les véhicules ;
 - o l'« *enregistreur de vitesse* » devient obligatoire pour les transports en commun et autres véhicules définis par le ministre⁵⁴³ ;
 - o il faut des freins sur les remorques de plus de 750 kg contre 1 tonne en 1939 ;
 - o les « *signaux de freinage* » (feux STOP) sont rendus obligatoires ;
 - o les « *feux spéciaux pour transports de grande longueur* » sont obligatoires ;
 - o des « *plaques* » doivent indiquer les vitesses maximales autorisées à l'arrière des poids lourds (toujours soumis à des limites de vitesse) ;
 - o on autorise les feux « *antibrouillard* » et les « *feux de marche arrière orientables* » ;
 - o on interdit expressément tous les éclairages non réglementaires ;
- les contraintes de poids et longueur des poids lourds sont assouplies :
 - o les poids totaux autorisés augmentent par rapport à 1939 :
 - 35 tonnes contre 25 pour les semi-remorques,
 - 26 tonnes contre 23 pour les véhicules à 3 essieux,
 - 13 tonnes par essieu contre 12 tonnes,
 - 5 tonnes par mètre linéaire au lieu du système complexe de 1939 limité à 4,5 tonnes par mètre linéaire ;
 - o les longueurs autorisées pour les poids lourds restent pratiquement stables :
 - 11 mètres au lieu de 10 m pour 2 essieux,
 - 12 m pour 3 essieux,
 - 14 mètres avec une remorque,
 - dérogation pour les transports en commun avec remorque : 20 mètres ;
- les anciens permis A et B (et leurs variantes) de 1939 sont redistribués en 7 catégories : de A1 pour le « *vélocycle* » (qui est le seul vraiment nouveau) au

⁵⁴⁰ À l'exception de quelques mesures datant de 1943 (deux-roues motorisés), et de 1950 (panneau STOP) toutes ces mesures nouvelles datent de 1954, même si certains éléments étaient tolérés (phares antibrouillards, feux de recul, dérogations diverses pour les poids lourds, les véhicules agricoles ou de travaux publics, etc.).

⁵⁴¹ La ligne continue est infranchissable ; la ligne continue accolée à une ligne discontinue est infranchissable si elle est immédiatement à la gauche du conducteur, mais peut l'être si c'est la ligne discontinue qui est à sa gauche.

⁵⁴² Article 41 du *Décret* du 10 juillet 1954, *Arrêté* du 24 décembre 1954. Le triangle de présignalisation sera généralisé plus tard.

⁵⁴³ En 1939, les gros poids lourds ont le choix entre un « *limiteur de vitesse* » et un « *enregistreur de vitesse* » qui est presque toujours préféré. L'article 78 ne fait donc qu'entériner une situation de fait.

permis F pour les infirmes⁵⁴⁴.

LE « CODE DE LA ROUTE, PARTIE LEGISLATIVE ».

L'*Ordonnance* du 15 décembre 1958 abroge la *Loi sur la police du roulage* de 1851, la *Loi sur le délit de fuite* de 1908 et la *Loi sur les attentats dirigés contre la circulation routière* de 1943. Ces deux dernières sont reprises. Elle maintient le *décret-loi* du 28 décembre 1926 sur l'unification des compétences en matière de police de la circulation et de conservation des voies publiques, qui est aménagé.

Trois incriminations nouvelles sont établies, avec les peines correspondantes :

- la conduite ou tentative de conduite d'un véhicule en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique (Art. L. 1) ;
- le refus d'obtempérer à une sommation d'un agent de police habilité (Art. L. 4) ;
- l'exercice non réglementaire de l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur (Art. L. 29).

L'incrimination de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique va poser un problème d'application. L'article 1 de l'*Ordonnance* ne comportait, en effet, aucune définition de l'état alcoolique, ce qui renvoyait à la *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux* du 14 avril 1954 qui prévoyait la vérification de cet état sans condition en cas d'accident corporel, mais soumettait la prise de sang dans le cas d'accident purement matériel à une « *présomption d'état d'ivresse* » difficile à distinguer de « *l'état d'ivresse* » proprement dit. Nous reviendrons sur ces difficultés qui ne furent réglées que par une nouvelle *Loi* en 1965.

La quatrième nouveauté concerne le contrôle du permis par les tribunaux.

Ils ont à connaître de toutes les infractions (Art. L. 23) et fixent des peines définitives de prison et amende, mais ils peuvent désormais prononcer également la suspension ou l'annulation du permis et l'interdiction de le passer à nouveau.

L'ensemble des dispositions concernant le permis de conduire sont fixées par les articles L. 12 à 20 : conduite sans permis, suspension et annulation du permis ou interdiction d'en obtenir la délivrance, conduite avec un permis suspendu ou annulé, fraudes concernant l'obtention d'un nouveau permis, non-restitution d'un permis suspendu ou annulé.

L'article L. 18 établit les modalités de suspension du permis par le préfet pour une durée maximale de 3 ans sur la constatation d'un délit, d'une infraction d'homicide ou de blessures involontaires, ou de simples contraventions dont la liste est précisée par règlement d'administration publique⁵⁴⁵. La durée des mesures administratives s'impute sur les condamnations prononcées ultérieurement par le tribunal.

À part les nouvelles prérogatives accordées aux tribunaux, ces dispositions sont très proches de celles des articles 130 à 136 du *Décret* du 10 juillet 1954.

Notons ici qu'il est prévu un « *casier des contraventions de circulation* » qui sera institué en 1960. Il est tenu par chaque tribunal de grande instance pour les personnes nées dans son

⁵⁴⁴ A 1 pour le *vélomoteur*, A pour la motocyclette, B pour le véhicule de transport de personnes ou de marchandises de moins de 3 500 kg, C pour les poids lourds (plus de 3 500 kg), D pour le véhicule de transport de plus de 8 passagers ; E pour le permis B plus une remorque supérieure à 750 kg et F pour les infirmes.

⁵⁴⁵ Le préfet peut aussi interdire de passer le permis pendant 3 ans maximum pour le conducteur sans permis.

ressort. Cette décentralisation et cette « indexation » baroque au lieu de naissance et non au lieu de résidence, rendra ce fichier particulièrement inefficace⁵⁴⁶.

Un « *casier des contraventions d'alcoolisme* » est institué par *Arrêté* de la même date, et dans les mêmes conditions⁵⁴⁷. Mais, il n'est pas consultable par les préfets ! Il sera tout aussi inefficace que le *casier des contraventions de circulation*, pour les mêmes raisons auxquelles s'ajoute la défense faite aux préfets de le consulter.

L'*Ordonnance* fixe les peines de prison et d'amende pour certaines infractions (les peines pour les autres étant définies dans la *Partie Réglementaire*). Sont ainsi visés :

- le délit de fuite (Art. L. 2) ;
- la responsabilité d'un accident corporel en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique au titre de l'article 320 du *Code pénal* (Art. L. 3) ;
- l'organisation de courses sans autorisation⁵⁴⁸ (Art. L. 5) ;
- la contravention aux dispositions réglementaires concernant les barrières de dégel et le passage des ponts (Art. L. 6) ;
- les attentats contre la circulation⁵⁴⁹ (Art. L. 7) ;
- l'absence de plaques minéralogiques ou l'utilisation de fausses plaques (Art. L. 8-9) ;
- l'absence d'autorisation de circulation ou l'utilisation d'une fausse autorisation (Art. L. 10 et 11).

Enfin, l'*Ordonnance* comporte quelques dispositions générales :

- responsabilité du propriétaire du véhicule vis-à-vis des amendes encourues par son préposé (Art. L. 21), ce qui était déjà le cas depuis longtemps ;
- indépendance du lieu dans la définition de la récidive (Art. L. 22)
- définition par un règlement d'administration publique des agents habilités à constater les infractions (Art. L. 24),
- définition par un règlement d'administration publique des conditions de saisie et mise en fourrière des véhicules, notamment pour stationnement interdit (Art. L. 25),
- versement d'amendes forfaitaires (Art. L. 26 à 28).

LA LEGISLATION DU TRAVAIL SPECIFIQUE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS.

Innovation fondatrice, l'*Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés*, du 23 décembre 1958 était fort simple :

« Article 1^{er}. En vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, la conduite et l'exploitation de tous véhicules de transport routier de voyageurs ou de marchandises, publics ou privés, sont soumis à des obligations relatives :

1° À la durée du travail et notamment à la répartition des périodes de travail et de repos ;

2° Aux conditions spéciales du travail et notamment au nombre des conducteurs ainsi

⁵⁴⁶ *Arrêté du ministre de la justice* du 9 janvier 1960, pris en application de l'article L. 22 du *Code de la route*. Le casier des personnes nées à l'étranger est tenu par le ministère de la justice. Il y a, à l'époque, probablement près de 200 tribunaux de grande instance. La fiche mentionne les condamnations par les tribunaux et les suspensions administratives du permis. Elle est conservée durant 3 ans.

⁵⁴⁷ *Arrêté du ministre de la justice* du 9 janvier 1960, pris en application de l'article L. 74 du *Code des débits de boisson*. Le casier est tenu au TGI du lieu de naissance. Les fiches sont détruites au bout d'un an.

⁵⁴⁸ Les infractions aux « *règlements* » de détail des courses sont traitées dans la *Partie Réglementaire*.

⁵⁴⁹ Les simples « *troubles à la circulation* » sont traités dans la *Partie Réglementaire*.

*qu'aux règles particulières concernant l'hygiène et la sécurité ;
3° Aux moyens de contrôle, documents et dispositifs qui doivent être utilisés.
Ces obligations sont définies par des règlements d'administration publique. »*

L'article 2 définit les agents habilités à constater les infractions et l'article 3 établit les peines encourues pour la falsification des documents ou des appareils de contrôle, et pour le refus du contrôle ou le refus de fournir les documents et renseignements exigibles.

Toujours valable en 2007, l'*Ordonnance* a notamment été complétée par une « *obligation de formation professionnelle* » et par l'extension des peines encourues aux cadres et patrons ayant laissé commettre les infractions « *en ne prenant pas les dispositions nécessaires* ».

LES TEXTES DE 1958 : RUPTURE OU CONTINUITÉ ?

Dans l'optique d'une histoire des usages de la route interprétée en termes de « *ruptures* », le remplacement de la vieille *Loi sur la police du roulage* de 1851 par un nouveau texte en 1958, l'*Ordonnance sur le Code de la route* peut apparaître comme un de ces événements significatifs d'une rupture⁵⁵⁰.

En fait, le *Code de la route* de 1958, non seulement se situe dans le fil de préoccupations très anciennes en ce qui concerne la sécurité de la circulation automobile, mais aussi ne comporte que peu d'innovations par rapport à l'état de la législation en 1939.

La nouveauté vraiment importante est l'incrimination de la conduite « *sous l'empire d'un état alcoolique* » avec la possibilité du « *contrôle biologique* » (de l'alcoolémie) pour les conducteurs et victimes impliqués dans un accident corporel ou dans un accident matériel. Mais, la procédure de mesure de l'alcoolémie n'est pas encore bien établie, et le taux d'alcoolémie est laissé à l'appréciation du juge.

Les préfets ont récupéré en 1951 le pouvoir de suspendre le permis de conduire sur simple procès-verbal pour les infractions les plus dangereuses, pouvoir qu'ils avaient perdu en 1935. C'était certainement, du point de vue de la sécurité routière, beaucoup plus important que le contrôle du permis de conduire par les tribunaux.

L'augmentation des poids et des longueurs des poids lourds acquise de haute lutte par les transporteurs marque un recul de la coordination des transports.

Le reste est du détail :

- définition de la signification impérative des lignes au sol et du signal STOP, triangle de signalisation,

⁵⁵⁰ Cette position est extrêmement répandue. Un exemple emblématique est celui d'Anne Kletzlen, qui intitule le livre tiré de sa thèse sur l'*Ordonnance* de 1958 :

« *L'automobile et la loi. Comment est né le Code de la route ?* »

Dater ainsi de 1958 la « *naissance* » du *Code de la route* est très significatif de la perspective adoptée, d'un point de vue nominaliste : quoi de plus connoté comme *rupture* qu'une *naissance* ? C'est évidemment faire bon marché de l'utilisation on ne peut plus officielle de ce terme, dès 1909, par la « *Commission chargée d'élaborer un Code de la route* », ou de l'intitulé comme *Code de la route* du *Décret* de 1922.

Cette position est significative du caractère répandu de la négation – à tout le moins tacite – de la continuité historique dans l'élaboration des usages de la route, surtout de ceux ayant trait à la sécurité routière. C'est ainsi que A. Kletzlen pose *a priori* que l'après guerre, selon l'intitulé de l'un de ses chapitres (pages 75 à 89), voit :

« *La construction du problème de la sécurité routière* ».

- équipements de sécurité obligatoires⁵⁵¹ : compteur de vitesse, glaces de sécurité, éclairage, pneumatiques, freinage, « *feux de freinage* », enregistreur de vitesse des poids lourds,
- fixation de quelques meilleures pratiques de circulation et de sécurité.

Avec si peu de changements réels, il est peu étonnant que la croissance du nombre des accidents, qui a repris avec celle de la circulation, ne semble pas subir de ralentissement.

APPARITION DE NOUVEAUX GROUPES D'ACTEURS.

Nous avons consacré le *Chapitre 9* ci-dessus à présenter une vue d'ensemble des différents acteurs de la route et de ses usages durant la période contemporaine et esquissé leurs positions sur les débats de l'époque contemporaine⁵⁵². Mais, il paraît utile de reprendre brièvement ici la question sous l'angle des changements intervenus par rapport à l'avant-guerre.

Les principales modifications des règles de la circulation de 1954-1958 ont-elles été le résultat d'un processus très administratif analogue à ceux utilisés entre les deux guerres, ou bien a-t-on vu apparaître des modifications des forces sociales et politiques impliquées ?

La Belle Époque avait fait la part belle aux grandes associations d'usagers, Touring-Club et Automobile-Clubs, et aux publicistes de la presse automobile – très proches des constructeurs – dans la réflexion sur les réglementations. C'était le cas, notamment, pour la *Commission extraparlamentaire* de 1903 et pour la *Commission chargée d'élaborer un Code de la route* de 1909.

Dans l'entre-deux-guerres, les Commissions, notamment la *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* (C. G. A. G. C.), sont beaucoup plus soumises à l'Administration. Les grandes associations d'usagers se sont institutionnalisées à travers la coopération de l'Union Nationale des Associations de Tourisme (U. N. A. T.) avec l'État, et sont plus ou moins tombées sous sa coupe. La presse automobile a été peu à peu exclue des Commissions.

Dans les années 1930, les grands constructeurs automobiles, bien que présents à la C. G. A. G. C, sont engagés dans une épreuve de force avec l'Administration du fait de la coordination des transports. Ce qui aboutit à la création tardive, en 1935, de l'Union routière à côté des grandes associations d'usagers et de l'U. N. A. T.

L'après-guerre voit, en fait, apparaître un changement dans les rapports de forces.

En apparence, la genèse du *Code de la route* de 1958 semble toujours résulter des volontés de l'Administration, ou plutôt d'un « *jeu* » entre les administrations. C'est la thèse la plus générale, celle que soutiennent par exemple Jean-Claude Thoenig ou Anne Kletzlen qui voit toute la construction des textes de 1954 et 1958 se jouer sur :

« *une scène administrative hégémonique* »⁵⁵³.

⁵⁵¹ Tous ces équipements étaient déjà très généralisés à l'exception de l'enregistreur de vitesse des poids lourds.

⁵⁵² Cette construction de notre exposé nous a semblé la plus efficace après mûre réflexion.

⁵⁵³ A. Kletzlen, *op. cit.*, pages 172 à 177, affirme dans ses conclusions que toute l'affaire a relevé d' « *une scène administrative hégémonique* » qu'elle subdivise entre « *une seule scène para-administrative : la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* », une « *scène politico-administrative* » (les ministres et leurs cabinets) et « *les scènes médiatique et parlementaire, prolongement de la scène politico-administrative* ».

Elle décrit bien, quoique dans une perspective « *croziérienne* » très rigide, les jeux des administrations :

- le ministère de travaux publics et des transports, tiraillé entre direction des routes et administration des

Nous voudrions souligner ici combien cette vision – globalement valable entre les deux guerres – est inadaptée à la période moderne. De nouvelles forces étaient apparues sous la IV^{ème} République...

Le rôle prééminent de l'Union routière après la guerre est affirmé – en 1968 – par le grand témoin qu'est Alfred Sauvy. Malgré l'hétérogénéité apparente de l'Union routière et la présence en son sein de l'A. C. F., du T. C. F. et de l'U. N. A. T., Sauvy est formel : sa maîtrise appartenait totalement aux constructeurs automobiles et aux transporteurs routiers⁵⁵⁴.

L'incrimination de l'alcool fut l'œuvre de milieux politiques impliqués dans la défense de la famille et de la santé, principalement des chrétiens-démocrates, pour qui l'alcool au volant n'était qu'une préoccupation parmi d'autres concernant l'alcoolisme, et qui s'intéressaient peu, au début, aux autres questions posées par la sécurité routière⁵⁵⁵.

Au tout début de la V^{ème} République, on retrouvera la même tendance politique à l'origine des premières mesures de limitation de vitesse avec le ministre Robert Buron.

La presse automobile avait subi une révolution. Avec *l'auto-journal*, né en 1951, un nouveau type de revues automobiles est apparu, que les constructeurs ne maîtrisent plus, et qu'ils considèrent même parfois comme des ennemis. Ces journaux se posent en défenseurs de l'automobiliste particulier et y réussissent devant la faiblesse des organisations traditionnelles. Ils sont, par contre, totalement exclus des commissions administratives.

Les « Assureurs » sont souvent présentés comme des acteurs clés des débats de 1948-1958⁵⁵⁶. Il ne faut pas surévaluer leur importance dans l'élaboration du *Code de la route*, malgré leur forte visibilité durant cette période où se développent et aboutissent les vieilles questions du « *fonds de garantie* » et de « *l'assurance obligatoire* » (voir ci-dessus). En fait, depuis leur nationalisation, ils sont sous l'étroite tutelle de la *direction des assurances* du ministère des finances qui poursuit ses propres objectifs.

chemins de fer,

- le ministère de l'intérieur,
- le ministère de la justice, avec ses satellites (Conseil d'État notamment),
- la direction des assurances du ministère des finances qui avait pris une autorité toute nouvelle avec la nationalisation des assurances de 1946 et à laquelle les compagnies apportent leur liberté d'expression à travers la presse (liberté dont ne disposaient pas les autres administrations) ;
- le ministère de la santé publique qui intervint peu sur la répression de la conduite en état d'ivresse ;
- le ministère de la défense et des forces armées, peu actif, mais qui contresigne tous les décrets.

⁵⁵⁴ Sauvy, *Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile*, Flammarion, 1968, notamment pages 203-206. Il faut le lire ici comme un bon témoin, malgré sa mauvaise foi sélective et les démentis que lui a apportés l'avenir. Sauvy ne mentionne jamais l'Automobile-Club ou le Touring-Club, mais bien l'Union routière et elle seule.

⁵⁵⁵ Ce ne sera que bien plus tard, à la fin des années 1970, que des « *hygiénistes polyvalents* » reprendront le thème de l'alcool au volant dans un ensemble de propositions concernant la sécurité.

⁵⁵⁶ C'est le cas de Kletzlen, qui leur attribue une action capitale, sans le justifier ; et de conclure :

« Avec l'aide de la presse spécialisée, les professionnels de l'assurance parvinrent à produire chez les usagers de la route une demande de sécurité routière. » (*op. cit.*, pages 83-86, citation page 86).

C'est oublier la transformation des Assurances en un quasi « *service public* », leur nationalisation partielle, l'existence au tout-puissant ministère des finances de leur très puissante direction de tutelle, leur collaboration avec l'Union routière, notamment par le biais de la Prévention Routière. Les débats sur le « *fonds de garantie* » et sur « *l'assurance obligatoire* » qui vont être votés en 1951 et 1958 susciteront une intense activité de la part des assureurs qui instrumentèrent les autres aspects de la sécurité routière.

II Les « grandes mesures » (1959-1980).

En moins de sept ans, le risque de mort pour chaque Française et chaque Français a été divisé par deux. Un tel bilan, obtenu malgré l'opposition de nombreux groupes de pression...

Jacques Chaban-Delmas, avril 1979 ⁵⁵⁷

II-1 UNE CHRONOLOGIE MANICHEENNE ?

Lorsque, au début de l'année 1972, la croissance (apparemment) effrénée du nombre de victimes de la route depuis 1960 s'arrêta et fit place à une diminution, ce retournement fut vécu – puis théorisé – comme une « rupture ».

Cet « événement » coïncide à peu près avec le ministère Chaban-Delmas du 20 juin 1969 au 6 juillet 1972, et son action pour l'extension d'un certain nombre de « grandes mesures de sécurité routière » déjà en gestation depuis 1960, notamment :

- la limitation de vitesse en rase campagne,
- le contrôle de l'alcoolémie,
- le port du casque et de la ceinture de sécurité.

Cette mise en place durera au moins jusqu'en 1980.

Le véritable changement se situe sur le plan institutionnel : la sécurité routière va désormais relever du premier ministre. Chaban-Delmas⁵⁵⁸ fait suivre la « Table ronde sur la sécurité routière » tenue du 3 décembre 1969 au 15 mars 1970 par un de ses secrétaires d'État, Jacques Baumel, puis crée son propre organisme relais avec la « Mission interministérielle de la sécurité routière » confiée à l'ingénieur général des Ponts et chaussées Jacques Eisenmann. Voir l'Annexe B, Illustration 232.

Eisenmann sera remplacé le 5 juillet 1972 par un « délégué à la Sécurité routière⁵⁵⁹ »

⁵⁵⁷ Préface de Jacques Chaban-Delmas au livre de Christian Gerondeau, *La mort inutile*, Plon, 250 pages, achevé d'imprimer le 2 mai 1979. Ce texte a donc été rédigé au tout début 1979. La « division par deux » est exagérée...

⁵⁵⁸ Jacques Delmas, dit Chaban-Delmas (1915-2000), licencié en droit et diplômé de sciences politiques, débute comme journaliste. Résistant, il finit la guerre comme général. Député de la Gironde de 1946 à 1997, et maire de Bordeaux de 1947 à 1995, il est plusieurs fois ministre de la IV^{ème} République, notamment des Travaux publics en 1954-1955, à un moment important de l'élaboration des règles de la circulation. Il préside l'Assemblée nationale de 1958 à 1969. Il devient alors premier ministre de 1969 à 1972.

Cruellement, Chaban-Delmas perdit sa femme dans un accident de voiture le 12 août 1970 (c'est elle qui conduisait). Ce qui fut sans doute un facteur de sa détermination dans la poursuite des réformes des usages de la route qui étaient en cours. Il y fait une allusion dans la Préface de *La mort inutile* en s'y disant « personnellement sensibilisé à ces drames quotidiens ».

⁵⁵⁹ Un Décret du 5 juillet 1972 crée le « comité Interministériel de la Sécurité Routière » (CISR) et la « délégation interministérielle à la Sécurité routière ». Ce fut probablement un des derniers actes pris en tant que

auprès du Premier ministre, Christian Gerondeau⁵⁶⁰.

Ces éléments sont à l'origine d'une conception manichéenne de l'histoire de la sécurité routière – avec un « *avant Chaban-Delmas* » et un « *après* » – qui postule que l'on ne s'y intéressait qu'en termes d'aménagements de voirie durant la première période.

Une illustration de ce manichéisme est l'article de 1991 de J.-P. Galland, souvent cité⁵⁶¹ :

« *L'histoire rapide et schématique de ces politiques techniques a été subdivisée en trois parties [...]*

La politique des points noirs [...] typique des années soixante [...]

Les grandes mesures [...] ce qui caractérise les années 1970 [...] c'est la promulgation d'un certain nombre de grandes mesures [...] visant par l'incitation et la répression à modifier le comportement de l'usager [...]

L'inversion de point de vue [...] au tout début des années 80 [...] vise à responsabiliser les Français au problème des accidents et faire que la sécurité routière devienne l'affaire de tous. »

Un collectif de chercheurs de l'ONSER⁵⁶², Pierre-Emmanuel Barjonet⁵⁶³ et Jean-Pierre Cauzard, Jean L'Hoste⁵⁶⁴, qui écrivent en 1979 – et sont proches du passage des années 1960 aux années 1970 –, est bien plus nuancé :

« *De 1949 à 1960 la Prévention Routière exerce un quasi-monopole en matière de sécurité routière. [...]*

*De 1960 à 1970 s'amorce le processus qui va aboutir à l'inscription politico-sociale de la sécurité routière. »*⁵⁶⁵

En réalité, les « *grandes mesures* » des années 1970 ne furent que la poursuite et l'aboutissement de démarches initiées bien antérieurement.

Nous venons déjà de voir combien les préoccupations de maîtrise des comportements étaient présentes durant la IV^{ème} République, avec notamment la réintroduction contestée du retrait administratif du permis de conduire et avec les lois sur la répression de « *la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique* » de 1954 et 1958.

Nous allons voir que la période de 1959-1969 n'a pas été moins féconde, avec les débuts

premier ministre par Jacques Chaban-Delmas, démissionnaire le 7 juillet 1972.

⁵⁶⁰ Sur Baumel, Eisenmann et Gerondeau, voir plus loin.

⁵⁶¹ Les termes soulignés sont ses têtes de chapitre. J.-P. Galland, *Trois façons d'appréhender la Sécurité routière*, article écrit en 1988, in *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, C. Dourlens, Galland, P.A. Vidal-Naquet, J. Theys éditeurs, L'Harmattan, Collection Logiques Sociales, 300 pages, 1991, pages 111, 113, 118 et 121.

Jean-Pierre Galland, que nous retrouverons plus loin, n'est pas un témoin du tournant 1960-1970.

⁵⁶² Ces trois chercheurs ont une formation de psychologue ou de sociologue, mais toucheront à de nombreux domaines. Ils vont certainement souffrir de la mise sous tutelle de l'ONSER à partir du milieu des années 1970. Il est difficile de faire la part de chacun, mais L'Hoste, le plus ancien, est probablement le leader.

⁵⁶³ Pierre-Emmanuel Barjonet (né en 1947) fait des études de psychologie sociale et entre à l'ONSER en 1974. Il quitte l'INRETS en 2000 pour créer une société de conseil sur la sûreté dans les transports publics et y revient en 2006. Il a participé à de nombreuses recherches avec une position très détachée des doctrines officielles.

⁵⁶⁴ Jean L'Hoste (né en 1938), titulaire de plusieurs DESS ou DEA de psychologie (sociale, industrielle, travail), entre à l'ONSER en 1965. Il s'occupe d'abord d'études détaillées d'accidents. Il a eu une action importante dans le domaine des études sur l'alcool au volant dans les années 1970-1980. Il dirigera le *Laboratoire de Psychologie de la Conduite* de 1986 à 1998.

⁵⁶⁵ Barjonet, Cauzard, L'Hoste, *Besoin de mobilité et demande de sécurité*, page 71. Voir note suivante.

effectifs des « *grandes mesures* », la mise en place de moyens de recherche et d'études, et la préparation – avant juin 1969 – des « dossiers » qui permirent de « *prendre des décisions* » lors de la *Table Ronde* de décembre 1969-mars 1970.

On verra aussi que la mise en application desdites décisions de 1970 fut pour le moins laborieuse, soit que les « *groupes de pression* » n'aient pas désarmé, soit que les gouvernements aient temporisé à de nombreuses reprises par crainte des réactions.

Pour toutes ces raisons nous proposons de ne pas scinder la période 1959-1980, et de considérer que la continuité prima de 1959 à 1980 sur les à-coups du déroulement de la mise en place des « *grandes mesures* ».

Nous nous appuyerons en particulier sur deux écrits de témoins datant de 1979 :

- « *Demande de mobilité et demande de sécurité* » de Pierre-Emmanuel Barjonet, Jean-Pierre Cauzard, Jean L'Hoste, membres de l'ONSER⁵⁶⁶,
- « *La mort inutile* » de Christian Gerondeau⁵⁶⁷.

On pourra le compléter par « *La sécurité routière* » de François Gentile⁵⁶⁸ et par un Dossier « *Circulation et Sécurité* » dans la revue *Regards sur la France* de novembre 1972 qui contient un avant-propos où Jacques Eisenmann dresse un bilan de son action.

Deux documents officiels précoces font le point en fin 1973 et en fin 1975 sur les actions réalisées : le *Rapport Braconnier* de 1974 et le *Rapport* du Conseil économique et social « *La sécurité routière* », des 13-14 janvier 1976⁵⁶⁹. Ces textes exhaustifs fourmillent de faits, mais leurs interprétations et leurs propositions, particulièrement œcuméniques, sont à considérer avec de grandes précautions.

Nous pourrions nous appuyer aussi sur de nombreux témoignages, contrairement aux

⁵⁶⁶ Pierre-Emmanuel Barjonet, Jean-Pierre Cauzard, Jean L'Hoste, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, production de modèles de régulation et de contrôle social, 1^{ère} partie*, août 1979, ONSER, 180 pages, Actions Techniques Programmées de Socio-économie des transports, sur un contrat de la DGRST et des ministères des Transports et de la Recherche.

Ce document est fondamental pour l'histoire des « *grandes mesures* » de sécurité routière, car il présente une « *histoire longue* » et une réflexion sociologique que n'offre pas *La mort inutile* de Gerondeau.

Une 2^{ème} partie, de Barjonet et Cauzard, 150 pages plus des annexes, publiée en 1982, traite de la demande de sécurité routière vue par divers groupes vers 1980 : associations d'usagers, syndicats, partis politiques.

Ces 2 documents se trouvent au CDAT du ministère chargé de l'équipement et à la Bibliothèque nationale.

Voir aussi Barjonet, Cauzard, L'Hoste, *Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route*, SAEI, Mission de la recherche, ATP Économie des transports, 1975-1978.

⁵⁶⁷ *La mort inutile, op. cit.*, est un témoignage capital et, malgré l'absence de références (dates, textes réglementaires), il est très difficile d'y trouver des erreurs. Toutefois, le parti adopté de se limiter à la période 1969-1978 laisse un peu dans l'ombre la continuité des préoccupations de sécurité routière avant 1969, les connaissances déjà acquises auparavant, et les mesures déjà prises. Enfin, la position de haut fonctionnaire de Gerondeau lui interdisait de traiter ouvertement certains points (sinon par allusions pour initiés).

⁵⁶⁸ François Gentile, *La sécurité routière*, PUF, Que sais-je ?, 1994.

Gentile, qui a participé dès 1968 aux travaux du groupe PRDA comme représentant des assurances, devient Délégué général de la Prévention Routière de septembre 1980 à mai 1990. C'est donc un témoin averti pour toute cette période. Son historique est cependant plus complet et plus fiable pour la période allant de 1980 à 1994.

⁵⁶⁹ *Rapport* du Conseil économique et social, *La sécurité routière. Journal Officiel* du 4 mars 1976, pp. 381-397.

Nous n'avons pas trouvé le *Rapport Braconnier* dont des extraits sont conservés dans les Archives du ministère des transports et qui est analysé dans le *Rapport* du Conseil économique et social *La sécurité routière*.

Jacques Braconnier est sénateur RPR de l'Aisne de 1971 à 1998.

périodes précédentes, notamment ceux de Jacques Eisenmann, Christian Gerondeau et de plusieurs membres des organismes d'étude, ONSER, SERC, SAEI, ou Prévention Routière, impliqués dans la préparation des « *grandes mesures* » dans les années 1960 puis dans leur mise en œuvre⁵⁷⁰.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, nous adopterons une démarche chronologique, mais l'examen de chacune des « *grandes mesures* » de sécurité routière nécessitera des retours en arrière et parfois des prolongements au-delà de 1980.

II-2 ROBERT BURON ET LES SUITES DE L'ORDONNANCE DE 1958 (1959-1962).

L'année 1959 s'engage sur la publication des très nombreux textes d'application de l'*Ordonnance* et du *Décret* sur le *Code de la route*, une cinquantaine en 1959 et 1960.

On notera en particulier la création, fin 1958, dans les deux ministères de l'intérieur et des travaux publics de deux organismes – complémentaires ou rivaux ? – pour s'occuper de sécurité routière : le « *conseil permanent de la sécurité routière* » interne au ministère de l'intérieur et le « *comité permanent de la sécurité routière* », auprès du ministère des travaux publics, qui présente un caractère interministériel marqué avec la présence des représentants de 6 autres ministères. On voit en fait s'amorcer, avant même la publication de l'*Ordonnance* du 15 décembre 1958, une compétition accrue entre les deux ministères⁵⁷¹.

Le ministre Robert Buron, qui vient de faire prendre, en décembre 1958, les deux *Ordonnances* sur le *Code de la route* et les « *conditions de travail dans les transports routiers publics et privés* », est un des leaders de la mouvance démocrate-chrétienne dont on a vu le rôle essentiel dans l'élaboration des textes sur la sécurité routière durant la IV^{ème} République.

Buron va rester en poste encore 3 ans et demi jusqu'en mai 1962 et va essayer de faire avancer les questions restées en suspens⁵⁷².

Un *Arrêté* du 19 décembre 1958 précise les conditions d'application de l'article R. 104 du *Code de la route* permettant de réglementer les « *aménagements extérieurs et intérieurs des véhicules* » et notamment les sièges des véhicules (article 18)⁵⁷³.

⁵⁷⁰ MM. Frybourg, Leygue, Duflot, Systemans, Ternier, Roche, Baudouin, etc. Voir ci-après divers éléments sur ceux-ci.

⁵⁷¹ 3 septembre 1958, *Arrêté* : création du « *conseil permanent de la sécurité routière* » au ministère de l'intérieur, *JO* du 6 septembre 1958, pages 8 324-8 325. Il est composé des directeurs des divers services du ministère.

27 septembre 1958, *Décret* créant le « *comité permanent de la sécurité routière* », *JO* du 28 septembre, p. 8 911 rectifié le 26 octobre 1958, *JO* du 26 octobre, p. 9 786. Le *comité* est dirigé par le ministère des travaux publics, mais il comprend des représentants des 6 ministères intéressés (justice, intérieur, armées, travail, éducation nationale, santé), de la Préfecture de police, des grandes associations (U. N. A. T., T. C. F., A. C. F., F. N. T. R., F. N. T. P., Prévention Routière, etc.), de l'Académie de médecine.

Il renouvelle et élargit la création de la « *Section permanente de la sécurité routière* » du 1^{er} mars 1937.

⁵⁷² Les archives du cabinet Buron ne sont pas conservées aux Archives nationales. On ne peut pas arguer que la direction des routes fut seule responsable des innovations des années 1958-1962. Il paraît évident, à la lumière du témoignage de Christian Gerondeau sur la difficile mise en place de mesures analogues entre 1970 et 1978, que Buron devait tenir un rôle absolument décisif. Ainsi, la *Revue du T. C. F.* qualifie d'« *expérience Buron* » la limitation de vitesse testée en 1959 (janvier 1960, page 54) et montre Buron justifier en conférence de presse les mesures annoncées sur les abattages d'arbres dangereux (mai 1960, rubrique *Nouvelles de l'automobile*).

⁵⁷³ 19 décembre 1958. *Arrêté du ministre des travaux publics. Aménagements des véhicules*. La liste comprend

« R. 104 – *Les véhicules automobiles et leurs remorques doivent être aménagés de manière à réduire le plus possible, en cas de collision, les risques d'accidents corporels, aussi bien pour les occupants du véhicule que pour les autres usagers de la route.*

À cet effet, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme peut fixer les règles auxquelles seraient soumis la construction et l'équipement de tout véhicule automobile ou remorqué. »

Ces textes vont être à l'origine de toutes les mesures de protection des occupants des véhicules en cas d'accident : ceinture de sécurité et aménagements intérieurs des véhicules.

On fait, en 1958, une première expérience⁵⁷⁴ de limitation de vitesse à 80 km/h sur 900 km de nationales, durant les 3 derniers week-ends de l'été⁵⁷⁵, suivie en 1959 de celle que le Touring-Club salue comme l' « *expérience Buron* » pendant les journées de pointe de l'été (voitures à 90 km/h et camions à 70 km/h)⁵⁷⁶. Une expérimentation plus étendue est faite en 1960 pendant les week-ends de 6 mois de printemps et d'été sur 2 100 km de grands axes, à 100 km/h pour les véhicules particuliers et petits utilitaires et à 70 km/h pour les plus de 3,5 tonnes. Elle est renouvelée en 1961 en diminuant encore les vitesses maximales à 90 km/h et 65 km/h⁵⁷⁷.

On entreprend en 1959 des « *abattages d'arbres pour des raisons de sécurité* »⁵⁷⁸.

Reprenant la proposition du sénateur Marcihacy, on instaure en 1961 le « *port obligatoire du casque hors agglomération pour les conducteurs des motocyclettes et des vélomoteurs* »⁵⁷⁹. C'était malheureusement une mesure très partielle car en 1961, 71 % des tués en deux-roues motorisés étaient des usagers de cyclomoteurs qui échappaient donc à cette obligation.

Robert Buron démissionne le 16 mai 1962, avec les autres ministres démocrates-chrétiens

10 articles concernant l'extérieur (interdiction des saillies, pointes, enjoliveurs, porte-bagages, etc.) et 8 l'intérieur (étanchéité aux gaz d'échappement, interdiction des arrêtes sur le tableau de bord, les bords du pare-brise, rétroviseurs, etc., charnières des portes vers l'avant, fixation, réglage et capitonnage des sièges).

22 juin 1959. *Circulaire du ministre des travaux publics*. Dates d'application de l'*arrêté* du 19/12/1958.

⁵⁷⁴ Durant la guerre, il y eut des limitations générales de vitesse, vite abrogées à la Libération.

⁵⁷⁵ *Décret* du 25 août 1958, *JO* du 2 septembre 1958, page 9 166.

⁵⁷⁶ Voir la *Revue du T. C. F.* de janvier 1960, page 54, février 1960, pages 85-86, avril 1960 page 267, mai 1960 rubrique *Nouvelles de l'automobile*. Sur les évaluations des expériences de 1958 et 1959, voir *Les accidents corporels de la circulation routière en 1958* (et en 1959), éditeur Direction des routes et de la circulation routière.

⁵⁷⁷ 29 mars 1960. *Décret* (travaux publics, intérieur, armées) portant limitation de vitesse sur toutes les routes (sauf les autoroutes) à 100 km/h de 6 à 22 heures durant les samedis et dimanches du 1^{er} avril au 1^{er} octobre plus quelques jours de grand départ en vacances ; 100 km/h de 6 à 22 heures, 70 km/h pour les plus de 3,5 tonnes.

28 mars 1961. *Décret* (travaux publics, intérieur, armées) portant limitation de vitesse sur quelques grands itinéraires (2 100 km environ) durant les samedis et dimanches du 1^{er} avril au 1^{er} octobre plus quelques jours de grand départ : 90 km/h de 6 à 22 heures et 65 km/h pour les plus de 3,5 tonnes.

⁵⁷⁸ Cela donne lieu à trois *circulaires* successives sur les abattages d'arbres le long des routes nationales, les 27 mai 1959, 1^{er} octobre 1960 et 3 novembre 1961. Cette dernière *circulaire* signale que la *circulaire* du 1^{er} octobre 1960 a entraîné des « *prises de position aussi passionnées que contradictoires* » et demande aux préfets de faire preuve de circonspection dans leurs autorisations.

⁵⁷⁹ 21 janvier 1961. *Décret* modifiant et complétant le code de la route. Nouvel article 53-1 : Obligation de porter un casque homologué pour les occupants des motocyclettes et vélomoteurs.

25 janvier 1961. *Arrêté* du ministre des travaux publics. Norme des casques utilisés par les conducteurs et passagers de véhicules. Il impose l'homologation des casques définie par l'*arrêté* du 1^{er} août 1960.

26 janvier 1961. *Arrêté* des ministres des travaux publics et de l'intérieur. Catégories de conducteurs pour lequel le port du casque est obligatoire hors des agglomérations : motocyclistes (1-07-1961) et vélomoteurs (1-04-1962).

après la conférence de presse du général De Gaulle hostile à l'Europe⁵⁸⁰.

Quelques mesures seront encore prises dans la foulée durant l'année 1962, avec quelques textes importants sur :

- la limitation de la vitesse en agglomération à 60 km/h (avec dérogation possible à 80 km/h) s'imposant si la municipalité n'a pas déjà décidé des limites inférieures⁵⁸¹ ;
- l'instauration du « *stationnement alterné* »⁵⁸² ;
- l'imposition aux cyclomoteurs d'une limite de vitesse par construction à 50 km/h et d'un âge minimum de 14 ans pour leur conduite⁵⁸³ ;
- l'augmentation à 15 m de la longueur des véhicules articulés⁵⁸⁴ ;
- l'interdiction du transport de passagers sur les deux-roues motorisés sauf dispositions spéciales⁵⁸⁵ ;
- le reclassement des cyclomoteurs dépassant 50 km/h parmi les vélomoteurs, ce qui impose à leurs usagers de passer le permis vélomoteur (l'*arrêté* indique que certains modèles homologués en cyclomoteur dépassaient 80 km/h !)⁵⁸⁶.

La mesure la plus importante est certainement l'apparition des « ceintures de sécurité » parmi les dispositions concernant les « *aménagement intérieurs et extérieurs des véhicules* » prévues par l'article R. 104 du *Code de la route* :

- un *Arrêté* de décembre 1962 impose « *deux ancrages solidaires du plancher* » et « *un troisième ancrage si la conception du véhicule le permet* » pour « *recevoir une ceinture de sécurité pour le passager assis à l'avant* » à partir du 1^{er} janvier 1964⁵⁸⁷ ;
- les « *cahiers des charges* » relatifs aux ancrages des ceintures de sécurité et aux conditions d'agrément des ceintures sont approuvés en février 1963⁵⁸⁸.

Le retrait du permis est facilité par la mise en place en 1964 d'une procédure rapide de suspension du permis pour un mois par le préfet, après avis de deux membres de la commission de suspension⁵⁸⁹.

Cette période voit aussi un retour en arrière sur le contrôle de l'état alcoolique.

En 1961, le Conseil d'État prend un arrêt interdisant en pratique les contrôles de la

⁵⁸⁰ Dont Maurice Schumann, Pierre Pflimlin, Georges Gorse, Joseph Fontanet, Paul Bacon.

⁵⁸¹ 12 octobre 1962. *Décret modifiant le code de la route*, article 2.

⁵⁸² *Ibidem*, article 3.

⁵⁸³ *Ibidem*, article 13, plus deux *Arrêtés du ministre des travaux publics* du 29 octobre 1962 : Vitesse maximum. Conditions de contrôle des caractéristiques des cyclomoteurs.

⁵⁸⁴ *Ibidem*, article 5.

⁵⁸⁵ 29 octobre 1962. *Arrêté du ministre des travaux publics*. Interdiction du transport de passagers sauf dispositions spéciales. Il remplace un *arrêté* plus général du 4 avril 1956 et sa *circulaire* du 19 avril.

⁵⁸⁶ 21 mars 1963. *Circulaire du ministre des travaux publics*. Classement sous le genre « vélomoteur » de certains types de véhicules réceptionnés avant le 1er mars 1962 comme cyclomoteurs. Liste des modèles concernés.

⁵⁸⁷ 29 décembre 1962. *Arrêté du ministre des travaux publics*. Article 2 modifiant l'*arrêté* du 19 décembre 1958 et y ajoutant les quatre articles 18-1 à 18-4. On notera que seule la « *place du mort* » est concernée. Dans la pratique, cela conduisit généralement les constructeurs à équiper les deux places avant.

⁵⁸⁸ 6 février 1963. *Arrêté du ministre des travaux publics*. Approbation des cahiers des charges relatifs aux ancrages de ceinture de sécurité et aux conditions d'agrément de ces ceintures.

⁵⁸⁹ 19 août 1964. *Décret modifiant l'article R. 268 du code et créant un article R. 269-1*. Suspension rapide pour un mois par le préfet après avis de deux délégués permanents de la commission de suspension. Le recours éventuel devant la commission n'a pas d'effet suspensif.

« conduite sous l'emprise d'un état alcoolique » en l'absence d'accident⁵⁹⁰. L'Ordonnance de 1958 avait négligé de préciser comment se feraient ces contrôles et notamment de distinguer ceux-ci de la constatation de « l'état d'ivresse ». L'administration avait mis en place un système compliqué pour le contrôle d'un « état alcoolique » présumé en cas d'accident au titre de la Loi de 1954, qui avait été étendu au cas de la simple conduite sous l'emprise d'un état alcoolique. Il comportait :

« un examen de comportement effectué par l'agent ou l'officier de police, fiche A, en cas d'accident ; un examen clinique médical effectué par un médecin qui répond à une réquisition de la police, fiche B ; une prise de sang faite par ce médecin, une analyse de sang par un biologiste afin de déterminer l'alcoolémie, fiche C ; enfin, l'interprétation médicale des vérifications par un médecin expert, saisi de l'ensemble de ces fiches et qui donne son avis à l'autorité judiciaire. »⁵⁹¹

Le Conseil d'État prenait acte de ce que « l'examen de comportement » pour rechercher si le conducteur « semblait en état d'ivresse » différait trop peu de la « constatation de l'état d'ivresse ». Ce qui rendait pratiquement impossible la répression du refus de se soumettre à la prise de sang pourtant prévue par l'article L. 4 de l'Ordonnance de 1958.

Puis tout semble s'arrêter : on prendra effectivement peu de mesures concrètes entre 1963 et 1968 ; on examinera cette période plus loin, mais il faut auparavant se pencher sur les évolutions des organisations liées à la sécurité routière.

II-3 LES PRECURSEURS (1959-1968).

Nous avons vu que le ministère de Robert Buron fut une période particulièrement féconde. Il y eut les avancées de l'Ordonnance de décembre 1958 par rapport au texte du projet de la Loi sur la police de la circulation routière voté par l'Assemblée en janvier et février 1958, et de l'Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés » (que l'Assemblée avait refusé de prendre en compte).

C'est aussi durant cette courte période que se sont organisés de nouveaux moyens de recherche sur la sécurité routière.

LES INITIATEURS DES REFORMES.

En fait, Buron pouvait s'appuyer sur des acquis antérieurs du ministère – et de sa *direction des routes et de la circulation routière* – en matière d'organisation et de moyens dédiés à l'étude de la circulation et des accidents. Cette direction connaît alors une autonomie et une stabilité tout à fait inusitée jusque là, avec deux directeurs en 22 ans, André Rumpler⁵⁹² du 22/09/1945 au 21/12/1959, puis Roger Coquand⁵⁹³, son adjoint depuis 1952, du 1/01/1960 au

⁵⁹⁰ 29 juin 1961 : Arrêt du Conseil d'État sur les « contrôles de la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ».

⁵⁹¹ Débats de l'Assemblée nationale, 1^{ère} séance du 18 décembre 1964, page 6 231.

⁵⁹² André Rumpler (1894-1976), après une carrière classique en département, entre, en 1937, à la direction des routes où il est d'abord chargé des « grands travaux ». Il y restera 22 ans jusqu'en 1959.

⁵⁹³ Roger Coquand (1906-2001), mène une carrière classique. Il est adjoint au directeur des routes André Rumpler dès 1952, et lui succède du 1^{er} janvier 1960 au 26 septembre 1967. C'est lui qui fait créer l'ONSER.

Au Conseil général des Ponts et chaussées, il continuera à s'impliquer dans les travaux sur la sécurité routière à la présidence d'un *Commission sur la sécurité des véhicules* créé en novembre 1971, puis d'un *Conseil*

26/09/1967⁵⁹⁴. C'est en son sein, ou à son initiative, que sont prises les mesures préparatoires aux futures réformes (voir ci-dessus le *Chapitre 9, IV-3*) :

- 1953-1954 : amélioration des statistiques d'accidents,
- 1955 : débuts officiels du *Service d'Études et de Recherche sur la Circulation routière* (SERC) au sein de la direction des routes,
- 1961 : création de l'*Organisme national de sécurité routière* (ONSER) à partir des moyens du SERC consacrés à l'accidentologie.

La recherche menée au terme de la période 1959-1979 par Barjonet et ses collègues de l'ONSER conclura à l'origine des propositions de réformes des années 1968-1969 au sein du ministère des travaux publics (devenu en 1967 ministère de l'équipement)⁵⁹⁵ :

« *En fait, le mouvement en faveur d'options nouvelles semble avoir trouvé son origine au sein d'un petit groupe directement concerné par la circulation routière. Le modèle de Jamous⁵⁹⁶ suppose l'existence d'une catégorie socioprofessionnelle qui dénonce les dysfonctions du système et propose des solutions de rechange ; les dossiers Vert et Bleu, l'étude PRDA, suggèrent que ce rôle a été tenu par les ingénieurs de l'Équipement et certains hauts fonctionnaires des Administrations Centrales concernées.* »

La réalité est beaucoup plus nuancée.

D'abord, il n'y eut qu'un très petit nombre d'ingénieurs des ponts et chaussées à s'impliquer dans la sécurité routière, autour de la direction des routes.

On peut affirmer que ce furent les deux directeurs des routes, Rumpler puis Coquand, qui furent les porteurs des initiatives en faveur des mesures nouvelles, avec quelques uns de leurs collaborateurs directs⁵⁹⁷. Le rétablissement du retrait administratif du permis, la modernisation des statistiques d'accidents en 1953, le *Code de la route* de 1954, les expériences de limitation de vitesse sur route des années 1959-1961, témoignent de l'implication de Rumpler.

On examinera plus loin en détail les actions de Coquand à la tête de la *direction des routes* en 1960, puis au Conseil général des Ponts et chaussées à partir de 1967.

A contrario, on verra leur successeur, Gilbert Dreyfus, renâcler devant la limitation de vitesse en 1970. À partir de 1961-1964, ils sont secondés par les ingénieurs des ponts et chaussées du SERC et de l'ONSER comme Serge Goldberg, Michel Frybourg, François Leygue et leurs collaborateurs.

Ensuite, il est erroné de considérer qu'il n'y avait pas d'initiateurs des réformes au sein du système politique. En effet, les débats et documents du Parlement témoignent de l'implication précoce et continue en faveur des « *options nouvelles* » de certains parlementaires, notamment d'obédience démocrate-chrétienne.

supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession créé en 1975, etc. Il sera vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées de 1972 à 1977 et président de l'AIPCR en 1970.

⁵⁹⁴ Gilbert Dreyfus leur succède jusqu'au 9/03/1971, puis Michel Fève jusqu'au 14/03/1983.

⁵⁹⁵ Barjonet, Cauzard, L'Hoste, *Besoin de mobilité et demande de sécurité*, op. cit., page 88.

Sur le dossier *Bleu*, le dossier *Vert* et le *PRDA*, voir ci-dessous.

⁵⁹⁶ Haroun Jamous, *Éléments pour une théorie sociologique des décisions politiques*, in *Revue française de sociologie*, IX, 1968, pages 71-88. La note est des auteurs de la citation, page 87.

⁵⁹⁷ Parmi les plus anciens, on peut citer Claude Abraham et Joseph Elkouby.

On vient d'examiner les résultats acquis sous le ministère de Robert Buron⁵⁹⁸.

Le contrôle de l'état alcoolique fera l'objet d'une nouvelle *Loi* en 1965, qui ne lèvera qu'une partie des difficultés. Cette *Loi* de 1965 est due à Jean Foyer, ministre de la justice, qui partage la même sensibilité démocrate-chrétienne que les Schuman, Poinso-Chapuis, Lacaze, Cayeux, Fontanet ou Buron, artisans des textes de 1954 et 1958. Elle sera suivie, en 1970, d'une *Loi* qui fixera au juge des taux d'alcoolémie entraînant la contravention et le délit. Elle fut proposée par Jacques Chaban-Delmas, mais elle sera l'objet d'un suivi attentif des députés démocrates-chrétiens.

Jean Foyer sera encore l'artisan principal de la *Loi* du 12 juillet 1978 qui autorisa les « *dépistages préventifs* » de l'état alcoolique sur réquisition du Parquet, en l'absence d'accident ou d'infraction ; Christian Gerondeau reconnaît son rôle ainsi⁵⁹⁹.

« *Il faut surtout dire que l'adoption de la loi n'aurait pas été possible sans la détermination inflexible du Président de la Commission des lois de l'Assemblée Nationale, Jean Foyer, à qui beaucoup de Français, sans le savoir, devront la vie.* »

Les autres composantes de la majorité de droite de la période considérée étaient divisées. Ceux qui se sentaient concernés étaient néanmoins peu enclins à prendre des risques d'impopularité. On verra, en 1972, le député Maurice Tissandier s'opposer au Parlement à la limitation de vitesse en rase campagne « *au nom du groupe des républicains indépendants* »⁶⁰⁰.

Les partis communistes et socialistes, qui s'étaient opposés vigoureusement sous la IV^{ème} République au contrôle administratif du permis, voire à la répression de la conduite sous l'influence d'un état alcoolique, comme nous l'avons vu au début du présent *chapitre*, sont dans l'opposition pour longtemps. Mais leur refus des mesures nouvelles sur la sécurité routière ne désarmera pas ; ils s'abstiendront encore lors du vote de la *Loi* de 1978.

Quant aux constructeurs automobiles, qui auraient pu – ou dû – avoir un rôle moteur, ils combattirent fermement ces mesures nouvelles, notamment le port obligatoire de la ceinture et la limitation de vitesse en rase campagne.

Les associations, qui avaient pourtant encore soutenu le rétablissement du retrait administratif du permis au début des années 1950, vont se révéler réticentes aux mesures nouvelles. Ce fut notamment le cas de la plus grande association théoriquement dédiée à la sécurité routière, la Prévention Routière, et de ses financeurs les assureurs. La seule exception notable fut certains dirigeants du Touring-Club comme André Defert, son président, et certains de ses collaborateurs comme François Toché ; ils ne faisaient toutefois pas l'unanimité au sein de leur association. Voir l'*Annexe B, Illustrations 226 et 227*.

La nouvelle presse automobile avait adopté dès le début des années 1950 une position de rejet de la répression et poursuivra dans ce sens.

⁵⁹⁸ On peut suivre leur action lors des votes des *lois*, alors qu'il est plus difficile de la repérer dans les textes réglementaires, sauf quand, comme pour Buron, un de leurs représentants est au ministère.

⁵⁹⁹ C. Gerondeau, *La mort inutile*, page 70. Voir l'ensemble de son témoignage sur le difficile vote de cette *Loi*.

⁶⁰⁰ *Débats de l'Assemblée nationale*, 5 mai 1972, pages 1 402-1413. Intervention de Tissandier, page 1 408.

LES STATISTIQUES D'ACCIDENTS (1954).

Jusqu'en 1953, la *direction des routes* publiait des statistiques d'accidents sous une forme proche de celle définie en 1938 (voir *chapitre 7, V*). On y décomptait les tués à 24 heures. Il semble que le recueil des données et leur transmission étaient encore de la responsabilité des préfetures⁶⁰¹. Nous n'avons pas retrouvé d'exemplaires de ces documents qui ont existé au moins en 1951, 1952 et 1953. Le nombre de tués dans les 24 heures fut de 3 518 en 1951, 4 809 en 1952 et 5 548 en 1953⁶⁰². Les tableaux étaient plus nombreux et plus détaillés qu'en 1938 : 32 tableaux en 1953 contre 15 en 1938.

En 1953-1954, la direction des routes testa et mit en place un nouveau système statistique, qu'on peut considérer comme le prodrome de son entreprise de réforme de la sécurité routière.

Un test sommaire de la nouvelle grille de données est fait en 1953, avec notamment un double décompte des tués dans les 24 heures et à 3 jours pour l'ensemble du pays.

À cette époque, le traitement mécanographique des cartes perforées est remplacé par un traitement informatique performant sur l'ordinateur IBM 650 du Service spécial des autoroutes (voir les éditions 1954 et 1955 du *Bilan*), ce qui permettait des analyses plus faciles et plus complètes.

Le premier document réalisé avec les nouvelles statistiques concernant 1954 est publié en 1955 sous le titre « *Les accidents corporels de la circulation routière en 1954* ». La série de ces bilans annuels sera poursuivie sous des intitulés divers jusqu'à nos jours⁶⁰³. Nous les citerons sous le nom générique de « *Bilan de [1954]* », etc.

Les données sont établies et transmises directement par les services de police à la direction des routes. Cela ne se faisait pas sans difficultés avec les polices, comme en témoigne André Rumpler qui écrit dans la « *Vue d'ensemble* » du *Bilan de 1954*, page 7 :

« *La qualité de ces statistiques dépend donc essentiellement du soin qu'apportent à l'établissement et à la transmission du document de base les divers Services de Police. [...] Il est à espérer que, dans l'avenir, les Services correspondants comprendront l'intérêt de ces statistiques et la nécessité de recenser complètement et exactement les accidents corporels de leurs zones.* »

Le document de base est un « *formulaire* » dénommé plus tard « *bulletin d'analyses d'accident corporel de la route*⁶⁰⁴ » (BAAC). Il est établi en principe pour chaque accident corporel par la force de police compétente pour constater celui-ci. En pratique, le document n'est pas rempli sur place, mais en différé à partir des « *constats* » effectués lors de l'accident,

⁶⁰¹ Selon Michel Roche (entretien avec l'auteur), les préfets « *trafiquaient les résultats* », les minimisant « *dans les départements touristiques* ». Sous l'exagération probable, Roche pointait le manque de fiabilité des données.

⁶⁰² La *Revue générale des routes* en publie les résultats de façon assez détaillée dans les n° 254 de mars 1953, 260 d'octobre 1953, 263 de décembre 1963 et 276 de janvier 1955. Archives de la RGRA.

⁶⁰³ Série « *Les accidents corporels de la circulation routière en [année]* », éditeur Direction des routes et de la circulation routière, de 1954 à 1989. Une série incomplète, sous la cote 4 780, existe au *Centre de documentation sur l'aménagement et les transports* (CDAT) du ministère. Elle s'est poursuivie par la série « *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N* », depuis 1990, renommé en 2001 « *La sécurité routière en France. Bilan de l'année N* », ONISR-DSCR, publié par La documentation française. Une série presque complète est conservée au CDAT sous la cote 6 109. Ces documents ont été numérisés, mais le site de consultation est inconfortable.

⁶⁰⁴ Voir une reproduction du « *formulaire* » de 1954 dans le *Bilan* pour l'année 1957. Les formulaires ont été réformés plusieurs fois, vers 1960, en 1967, en 1970, vers 1977, avant 1990, en 1993 et en 2005. On les trouve, en principe, dans les *Bilans*, mais cette documentation est lacunaire sur certaines étapes.

complétés par une enquête sur le devenir des victimes : les tués sont décomptés à 3 jours et les blessés graves sont ceux qui ont subi au moins 6 jours d'hospitalisation.

Le *formulaire* est en principe le même pour toutes les polices⁶⁰⁵.

La Gendarmerie se singularisera en créant ses propres formulaires entre 1977 et 1993⁶⁰⁶. Elle se refusera à remplir certaines rubriques des formulaires communs⁶⁰⁷.

Elle refusera obstinément, de 1960 jusqu'en 2004, de décompter les tués à 30 jours, alors que presque tous les pays avaient adopté cette définition⁶⁰⁸. En fait, le débat sur l'adoption de cette définition par la France était ouvert depuis 1960 : le *Bilan* pour 1961 indique ainsi, à propos de la définition française (à 3 jours)⁶⁰⁹ :

« Cette définition diffère de celle proposée par la Commission Économique pour l'Europe (délai à 30 jours) dont l'adoption se heurte à des difficultés pratiques. ».

Le *formulaire* a en fait peu changé depuis 1954, à deux exceptions majeures près :

- les éléments concernant le port de la ceinture de sécurité (et du casque) ont été introduits vers 1976⁶¹⁰ ;
- l'introduction du taux d'alcoolémie s'est faite par étapes : à la fin des années 1970, on avait des éléments sur le dépassement ou non du seuil (les formulaires de Police et Gendarmerie étaient différents), puis on relève le taux d'alcoolémie précis au moins dès 1993⁶¹¹.

Les *Bilans* ne présentent pas de traitement de ces données jusqu'en 1977. Le ministère de l'intérieur dresse des tableaux répartissant les accidents corporels entre les types d'infractions, mais ne considère pas le non-port du casque ou de la ceinture comme un de ces éléments⁶¹².

De même, les « *traitements* » des données statistiques sont restés assez figés depuis une cinquantaine d'années, aux changements près dus à l'évolution de l'informatique. Notamment, les données de comportement sur le port de la ceinture et l'alcool ont longtemps été peu ou pas exploitées dans les *Bilans* annuels.

Nous commenterons et utiliserons les séries de données des *Bilans* depuis 1954 pour diverses études dans le *chapitre 12* ci-après.

L'ORGANISME NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE, ONSER (1961).

Les études et recherches sur les accidents ne pouvaient pas se limiter au recueil de données

⁶⁰⁵ Leur nombre a varié au gré des réorganisations du ministère de l'intérieur.

⁶⁰⁶ L'homogénéisation des formulaires de la Gendarmerie et de la Police en 1993 semble avoir été difficile.

⁶⁰⁷ Ainsi, la Gendarmerie ne remplira pas, systématiquement, les cases concernant le « *conducteur présumé responsable de l'accident* » dans les BAAC de 1980 environ à 2004 (au moins).

⁶⁰⁸ En 2003, il ne restait plus en 2000 que la Turquie, le Portugal et la France sur 28 pays cités par l'OCDE (dont les 15 pays de l'Union européenne dans sa composition en 2002) à pratiquer un délai de moins de 30 jours.

⁶⁰⁹ En 1962 et 1963, le *Bilan* indique que l'ONU a adopté la définition à 30 jours. La France passera de 3 à 6 jours en 1967 et à 30 jours en 2005.

⁶¹⁰ Le *Bilan* pour 1977 est le premier à en donner des traitements.

⁶¹¹ Avant 1990, les données sur l'alcoolisation ne font pas l'objet de traitements dans les *Bilans*.

⁶¹² On trouve des reproductions des données sur le port du casque et de la ceinture issus du « *tableau de bord de la sécurité routière* » (voir plus loin) dans les *Recueils de données statistiques sur l'assurance automobile* » édités à partir de 1962 par l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents.

et à l'établissement de statistiques. Les premières réflexions, recherches et propositions furent assurées par le *Service des études et de la recherche sur la circulation routière* (SERC)⁶¹³.

Il apparut assez vite que cette fonction de recherche pouvait susciter des difficultés avec les autres ministères et qu'il fallait séparer de la direction des routes toutes les activités de recherche et de proposition de nouvelles mesures en sécurité routière⁶¹⁴. C'est l'origine de la création, le 21 février 1961, de l'*Organisme national de la sécurité routière* (ONSER)⁶¹⁵.

La forme choisie fut celle d'une « association de la loi de 1901 » dont le Conseil d'Administration regroupait des représentants des ministères des travaux publics, de l'intérieur, des armées, de la santé et du travail, et de divers organismes privés ou publics : Assurances, Sécurité sociale, Institut national de la sécurité, Prévention Routière, Le Secours routier français (Touring-Club, U. N. A. T.), Les droits du piéton. Son président était un conseiller d'État qui semble n'avoir eu aucune influence⁶¹⁶.

Outre que cela permettait, dans l'esprit de la direction des routes, de ménager les susceptibilités du ministère de l'intérieur et de la Gendarmerie, celle-ci espérait trouver des financements extérieurs, notamment auprès des Assurances⁶¹⁷, espoir vite abandonné, ces dernières réservant leurs dons à la Prévention Routière qui offrit toutefois à l'ONSER des locaux et quelques collaborations.

L'ONSER est organisé à l'origine selon trois « centres » : *Études psychologiques, Essais de chocs et Biomécanique, Études statistiques et Enquêtes*⁶¹⁸.

Le personnel de l'ONSER était constitué de fonctionnaires et contractuels de l'État, tous rattachés administrativement au SERC, accompagnés de personnels recrutés directement par l'ONSER en tant qu'association.

⁶¹³ Le modèle américain fut soigneusement étudié lors de missions aux États-Unis, juste après la guerre, comme dans tous les domaines d'activité de la direction des routes.

⁶¹⁴ Il n'existe évidemment pas d'exposé des motifs aussi crû, mais divers témoins (MM. Frybourg, Leygue, Duflot) confirment cette origine « diplomatique » de l'ONSER, ce que corrobore son organisation matérielle entièrement assurée par la direction des routes.

⁶¹⁵ Les statuts déposés à la préfecture de police furent publiés au *Journal Officiel* du 3 mars 1961.

Nous avons eu notamment l'occasion de nous entretenir sur le SERC et l'ONSER avec les témoins suivants :

- Christian Gerondeau, ingénieur des ponts et chaussées, entré au SERC en 1962 ;
- Michel Frybourg, ingénieur des ponts et chaussées, directeur du SERC puis de l'IRT de 1964 à 1982 et de l'ONSER de 1965 à 1972 ;
- François Leygue, ingénieur des ponts et chaussées, entré à l'ONSER-SERC en 1964 ;
- Michel Duflot, contractuel de l'État, un des tout premiers chercheurs de l'ONSER, devenu son directeur administratif ;
- Yves Systemans, statisticien, contractuel de l'État, qui restera à l'ONSER de 1974 à 1983 ;
- Michel Ternier, ingénieur des ponts et chaussées, qui dirigea au titre du SAEI la rédaction de l'*Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives* de 1969, à laquelle Leygue participa aussi.

Une étude complète de l'histoire de l'ONSER, à travers ses personnels, ses centres d'intérêt très variés, son organisation, ses difficultés budgétaires, etc., serait une tâche intéressante.

⁶¹⁶ Selon le témoignage très clair de Michel Frybourg, il limitait son rôle à présider les séances du Conseil.

⁶¹⁷ C'est ainsi que l'ONSER finança des ambulances la première année, avec l'aide des assurances.

⁶¹⁸ Ces centres étaient situés respectivement à Montlhéry (78), Bron (69) et Arcueil (94).

Barjonet *et al.*, *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, *op. cit.*, font remarquer, page 72, que :

« Ce découpage est fonctionnel mais ne reproduit pas la triade homme/véhicule/route, sans doute pour plusieurs raisons, [...] ne pas empiéter sur les prérogatives de services déjà existants (Ponts & Chaussées, Mines, Constructeurs) mais aussi parce que [...] la mise en cause de la conception des véhicules et des routes est à peu près exclue. »

La direction de l'ONSER fut assurée par le chef du SERC, Serge Goldberg puis Michel Frybourg jusqu'en 1972. En 1972, avec la création de l'IRT, l'ingénieur des Ponts et chaussées Marc Halpern-Herla succède à Michel Frybourg à la tête de l'ONSER. En 1985, l'ONSER fusionnera avec l'IRT pour former l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

L'archivage des documents de l'ONSER détenus par l'INRETS a été particulièrement négligé et de nombreuses études de « *littérature grise* », souvent disséminées dans les bureaux des chercheurs restés en poste jusque dans les années 1990-2000, ont été perdues. Toutefois, le CDAT possède beaucoup d'études effectuées dans les années 1970 dans le cadre des *Actions Techniques Programmées de Socio-économie des transports*.

Les « *publications* » de l'ONSER sont une source fondamentale pour l'étude de la période de préparation des décisions de 1970-1979. Elles comportent quatre groupes de publications, dont le dernier a fait l'objet d'une conservation fragmentaire⁶¹⁹ :

- les « *Cahiers d'études* », 66 numéros de septembre 1962 à avril 1985 et 2 « *numéros spéciaux* » en 1966-1967, dont certains manquent ;
- 4 « *Livres verts* »,
- 10 « *Études bibliographiques* »,
- la revue « *ONSER Actualités* », brochures de quelques pages, sans périodicité fixe, avec 51 numéros de 1962 à 1980, dont 33 conservés.

On trouvera en *Annexe A 30* une liste complète des intitulés, auteurs et dates de publication des documents que nous avons retrouvés et copiés (sauf *ONSER Actualités*).

On notera, durant les premières années, que l'ONSER effectua un travail important de bibliographie et d'enquêtes sur les pratiques étrangères.

Les thèmes d'étude sont très variés : psycho-sociologie de la conduite (âge, sexe, types, etc.), comportement des conducteurs, efficacité des opérations de sécurité, apprentissage de la conduite, « *études détaillées d'accidents*⁶²⁰ » (EDA), effets de l'alcoolémie des conducteurs, protection par la ceinture ou les sacs gonflables, ergonomie de la conduite, vigilance, psychopédagogie de l'enseignement de la conduite automobile, etc.

Toutefois, l'ONSER ne travaillera jamais sur les pratiques de contrôle et de répression de la police ou, en tout cas, ne publiera jamais sur ce thème.

Les documents préparatoires à la *Table Ronde sur la sécurité routière* (3 décembre 1969 au 15 mars 1970), « *dossier Bleu* » de mai 1968, « *Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives* » (PRDA) de mai 1969, ont tous été préparés sur la base des études de l'ONSER et avec la participation de certains de ses membres.

Lors de la création de la *direction de la sécurité et de la circulation routières* en 1982, certains des chercheurs de l'ONSER furent utilisés comme chargés de mission auprès de la direction et de la *délégation interministérielle à la sécurité routière*.

Le début des années 1980, avec la fusion de l'ONSER avec l'IRT pour constituer l'INRETS en 1985 fut l'occasion du départ de nombreux agents de l'État et de personnels à statut privé expérimentés de l'ex-ONSER et leur remplacement par des recrutements

⁶¹⁹ Des originaux ou des copies sont conservés au CDAT.

⁶²⁰ Il s'agit de décortiquer sur le terrain les facteurs ayant conduit à un accident. Ces études se firent dans une annexe de l'ONSER installée à Salon-de-Provence vers 1970.

nouveaux⁶²¹.

II-4 LA PERIODE DE LATENCE (1963-1967).

À partir de 1963, on ne poursuit aucune des réformes déjà amorcées : il n'y a pas de mesures obligatoires (d'installation, ni *a fortiori* de port) concernant la ceinture de sécurité avant 1970 ; le port obligatoire du casque ne sera pas étendu avant 1973 ; les automobilistes continueront à rouler sans limite de vitesse, même durant les week-ends de printemps et d'été ; les cyclomoteurs iront de plus en plus vite, malgré l'imposition d'une « *limite de vitesse par construction à 50 km/h* »⁶²² en 1962, puis à 45 km/h en 1969⁶²³, prescriptions d'ailleurs allègrement fraudées (les « *kits de débridage* » étaient toujours en vente libre 30 ans après).

On ne peut guère relever comme actions des pouvoirs publics que quelques opérations de communication de type très traditionnel (« *opération Primevère* », etc.). La Prévention Routière poursuit ainsi, avec leur aide, ses « *journées de la sécurité* » et autres « *opérations Annecy* » imaginées avant 1958, et lance la « *semaine du piéton* » en 1961.

Le plus nouveau et le plus notable de ces « *coups médiatiques* » sera les fameux « *tribunaux de la route* » imaginés par un préfet qui s'installa durant l'été 1966 au bord de la route avec sa « *commission de suspension du permis de conduire* » et suspendait « *sur-le-champ* » les permis de conduire, vite imité par quelques confrères. Le fait que l'année 1966 se solda par un nombre de tués presque égal à celui de 1965 (12 158 en 1966 contre 12 150 en 1965) fit entrer l'affaire dans la légende⁶²⁴. Cette stabilité ne persista pas l'année suivante, et les statistiques montrent qu'une stagnation analogue avait eu lieu entre 1962 et 1963 (10 027 tués en 1963 contre 9 928 en 1962), sans aucun événement pour la justifier⁶²⁵.

UNE REPRESSION EN CHUTE LIBRE (1963-1969).

La hausse du nombre des tués eut pour cause principale la croissance du trafic. Mais, les analyses d'époque – ou rétrospectives – accumulent les hypothèses : saturation des infrastructures, dégradation des comportements, immobilisme politique, etc.

L'hypothèse d'une « *dégradation des comportements*⁶²⁶ » est présentée en occultant la

⁶²¹ En 1981, « *un plan visant à favoriser les départs* » avait diminué les effectifs de l'ONSER. Puis le CISR du 9 avril 1983 a relancé les recrutements. Lors de son intégration à l'INRETS, l'ONSER comptait 135 agents.

Voir un historique de l'ONSER au début des années 1960 dans la « *Réponse du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports* » aux observations du « *Rapport de la Cour des comptes de 1987, 8, Les défaillances dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.* »

⁶²² 21 octobre 1962, *Décret modifiant le Code de la route*, article 13 : modification de l'article R. 188.

⁶²³ 5 février 1969, *Décret modifiant le Code de la route*, article R. 188 modifié.

⁶²⁴ Voir par exemple *La mort inutile*, page 194.

⁶²⁵ Il s'agit de tués à 3 jours. Des tests statistiques montrent que ce type d'événement – ici redoublé – n'a rien d'exceptionnel dans cette situation de croissance continue et pouvait tout simplement relever de la variabilité aléatoire. Un palier analogue aura lieu en 1969-1970, peut-être entarîné par les premières mesures de contrôle des vitesses en rase-campagne et la communication liée à la *Table-Ronde sur la Sécurité routière*.

⁶²⁶ De nombreux articles d'époque sous-entendent que les nouveaux conducteurs, issus de classes populaires, sont moins soucieux des règles de bonne conduite. Voir par exemple François Toché, *Nous ne sommes pas tous des assassins*, in *Revue du T. C. F.*, janvier 1963, pages 32-35.

réalité d'une diminution drastique de la répression.

En fait, la répression diminue de façon brutale et incontrôlée.

Le tableau suivant récapitule les nombres de procès verbaux pour diverses infractions graves aux réglementations concernant la sécurité⁶²⁷.

Tableau 10. La baisse de la répression concernant la sécurité de 1963 à 1969.

	1963	1967	1969
Ivresse ou état alcoolique	14 963	23 811	3 0547
Circulation à gauche en marche normale	72 503	75 115	39 591
Changement de direction irrégulier	100 954	113 151	40 980
Vitesse excessive /circonstances	50 528	44 804	53 130
Non-respect de la limitation de vitesse	300 000	320 000	350 000
Dépassement interdit ou irrégulier	105 268	103 762	98 876
Inobservation de la priorité	122 129	118 412	110 023
Total du groupe d'infractions	766 345	799 055	723 147
Parc automobile (milliers)	8 410	11 636	13 040
PV du groupe pour 100 véhicules	9,11	6,87	5,54

Le nombre de procès-verbaux pour ce groupe d'infractions graves aux règles de sécurité est resté à peu près stable avec de 766 345 PV en 1963 et 723 147 PV en 1969 (moins 5 %).

Pendant ce temps :

- le parc avait augmenté de 55 % ;
- le trafic avait augmenté de 65 % ;
- et le nombre de tués de 37 %.

Le ratio de procès-verbaux concernant ce groupe d'infractions graves a ainsi été divisé par 2 en 6 ans (9,11 PV/100 véhicules/an en 1963 contre 5,54 PV/100 véhicules/an en 1969 (voir des précisions en II-8 ci-après).

La raison en est évidente : les forces de police maintiennent une routine qui ne tient aucun compte de l'augmentation de la circulation et du parc.

Apparemment, personne ne s'émeut du divorce entre la routine policière et la croissance du trafic, à des rares exceptions près qui s'en tiennent à des remarques qualitatives⁶²⁸. Pourtant, les statistiques de la répression étaient soigneusement tenues et accessibles⁶²⁹.

L'Administration du ministère de l'intérieur se contentera de « coups médiatiques » comme les « tribunaux de la route », sans engager aucune réflexion de fond.

Précisons que le nombre de retraits administratifs du permis est, lui aussi, très faible :

Pour une approche historico-sociologique : Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, mars 1975, pages 25-49.

Pour une analyse en profondeur de l'évolution, voir le *Chapitre 12* ci-après.

⁶²⁷ Ce tableau est un extrait d'un tableau plus complet que l'on trouvera en II-8 ci-dessous.

⁶²⁸ Nous n'avons trouvé aucun « élément quantitatif » sur cette baisse de la répression dans les débats parlementaires, ni dans les travaux de l'ONSER à l'époque. Pourtant les statistiques existaient !

⁶²⁹ Nos données fragmentaires proviennent des *Statistiques des assurances*, ce qui montre que ces données étaient relativement accessibles. Une étude plus poussée devrait pouvoir retrouver les statistiques complètes.

82 903 pour 11,636 millions de véhicules en 1967, soit 0,71 retrait pour 100 véhicules, alors qu'il passera à 1,47 retrait pour 100 véhicules en 1973 (233 849 retraits pour 15,920 millions de véhicules)⁶³⁰.

On reviendra en II-8 sur la répression dans les années 1960 à l'intérieur d'une étude d'ensemble de 1960 à 1981.

LES OPINIONS PUBLIQUES.

Les « *opinions* » sont évidemment très diversifiées et évoluent dans le temps. Même le groupe des « *représentants des automobilistes* » est divisé.

On pourrait retenir quatre types de documents pour tenter de les approcher.

D'abord des enquêtes, qu'on ne connaît guère que par de brèves citations, et dont l'analyse précise est impossible aujourd'hui. Ainsi Gerondeau indique, à propos de la limitation de vitesse, que l'opinion y était très tôt favorable (mais, qu'en était-il vraiment ?)⁶³¹ :

« L'hostilité de l'opinion publique ne saurait pourtant expliquer cet abandon [des propositions de Buron]. Dès 1960, les premiers sondages d'opinion révélèrent que 80 % des Français auraient été prêts à approuver cette mesure de sauvegarde. »

Un premier discours visait à la nécessaire « *prise de conscience* », par l'éducation et la communication. Il se complétait d'une demande d'amélioration des réseaux supposée résoudre à terme la question des accidents. C'était typiquement le discours de l'Union routière et des autres représentants du lobby routier. Ils étaient suivis par la Prévention Routière et les Automobile-Clubs.

L'efficacité dans la lutte contre la montée des accidents faisait l'objet d'un autre discours, beaucoup plus rare. C'était celui des leaders du Touring-Club, notamment de son président André Defert qui écrivait en février 1960 (voir l'Annexe B, Illustration 226)⁶³² :

« Puisque ni l'instinct de conservation, ni les conseils de prudence ne suffisent à ramener les conducteurs assoiffés de vitesse à plus de modération, il faut bien en venir à réglementer, autrement dit à opposer aux excès de l'individualisme, au "chacun pour soi", l'autorité de ceux qui ont pour mission d'interpréter les sentiments de la collectivité et de faire respecter le droit que chacun de ceux qui la composent a de rouler en sécurité sur la route qui, la sagesse des nations du moins l'affirme, est à tout le monde. »

Ainsi, le T. C. F. était-il alors pour la répression par le retrait du permis de conduire et pour la limitation des vitesses en rase campagne. Il prônait la ceinture de sécurité par de nombreux articles et en accueillant très tôt des publicités dans la *Revue* (voir l'Annexe B, Illustration 230)⁶³³.

⁶³⁰ Sources : Ministère de l'intérieur in *Statistiques des assurances*. Il s'agit du total des retraits administratifs et des « interdictions de solliciter un permis » infligées aux conducteurs sans permis. Nous n'avons trouvé que la valeur pour 1967, mais elle devait être établie tous les ans.

⁶³¹ *La mort inutile*, page 27. Que le lecteur songe aux erreurs, aux contradictions (ou manipulations) des « sondages » récents qu'il a pu lire dans le journal, sans aucune donnée précise sur leur exécution.

⁶³² A. Defert, Limitation de la vitesse, limitation du risque, in *Revue du T. C. F.*, novembre 1956, pages 555-556

⁶³³ Sur la vitesse et la ceinture : *Revue du T. C. F.* : décembre 1957 (article de Jacques d'Arras), janvier 1960,

Ce discours restait toutefois mêlé de thèmes classiques des associations automobiles.

François Toché emploie ainsi, en 1963, le terme de « *Prise de conscience* » dont il fait le deuxième de ses six sous-titres, juste après « *La répression* », dans un très long article de la *Revue du T. C. F.* intitulé « *Nous ne sommes pas tous des assassins* »⁶³⁴. Curieusement, pour Toché, la « *Prise de conscience* » n'est pas celle de la mort sur la route ; il n'y parle que de retour à la politesse des temps anciens où on stigmatisait « *le mufle* » et des petites algarades verbales et gestuelles entre conducteurs. Il ne sera vraiment question de tués qu'à la fin, lorsqu'il déplorera que la limitation de vitesse « *n'ait pas été imposée cette année chez nous* » comme elle venait de l'être dans divers pays qu'il cite.

Ce texte nous paraît très significatif, venant de cet expert qu'est Toché, qui ne semble guère croire à une « *prise de conscience* », mais bien à la « *réglementation imposée* » et à la répression :

« *Il faut souhaiter que les effectifs de la police routière soient de plus en plus étoffés désormais, à l'exemple de ce qui se passe aux États-Unis, en Allemagne, en Angleterre.* »

Les derniers feux du Touring-Club auront lieu en 1966, avant que Marc Eyrolles ne décide en 1971 sa dangereuse réorientation vers la « *civilisation des loisirs* ». Une enquête « *Pour ou contre la limitation de vitesse* » auprès des adhérents montre que⁶³⁵ :

« *72 % des sociétaires qui ont répondu à notre dernière enquête sur la limitation de vitesse se sont montrés partisans de cette mesure* ».

Un troisième discours relevait du « *bavardage bourgeois* ». Lorsqu'en 1973, le sociologue Luc Boltanski⁶³⁶ écrit un très intéressant article sur les accidents de la route, il raille « *Les invariants du bavardage bourgeois et les variations du système de légitimation* » selon cinq « *variantes* » qu'il dénomme⁶³⁷ : « *Le prêchi-prêcha sacerdotal, Le terrorisme médical, Le*

page 54, février 1960, pages 92-93; juillet-août 1960 ; novembre 1960, page 769 ; juin 1961, page. 463, 1962, page 203 ; janvier 1963, pages 32-35, etc.

Sur la ceinture : voir les nombreuses publicités dans la *Revue*.

Après la mort de Defert en 1963, le T. C. F. abandonne pratiquement ces positions et revient au discours classique sur l'éducation, les points noirs, etc.

⁶³⁴ *Revue du T. C. F.*, janvier 1963, pages 32-35.

⁶³⁵ *Revue du T. C. F.*, mars 1966, page 237, juin 1966, pages 510 e. s., juillet-août 1966, *éditorial* pages 618-619 (citation page 618).

⁶³⁶ *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, mars 1975, pages 25-49. L'article a été écrit en 1973. Voir aussi *L'encombrement et la maîtrise des « biens sans maître »*, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, février 1976, pages 102-109.

Sur les articles de Boltanski, sociologue proche de Pierre Bourdieu, voir notre Diplôme d'études approfondies *Pour une histoire de la sécurité routière*, Paris I-Sorbonne, Centre d'histoire sociale du 20^{ème} siècle, 2004, pages 5 à 8. Nous ne reprendrons pas ici notre commentaire, resté acceptable pour nous, contrairement à bien d'autres parties de ce texte.

Lors d'un séminaire portant sur cet article en 2004, Luc Boltanski nous décrivit son état d'esprit de l'époque, sa première voiture, une Ford Escort (rouge si nous nous souvenons bien), la place que cette voiture tenait pour lui. Il se disait frappé à la relecture de son article par son « *ajustement au monde des années 70* » et par les changements intervenus dans la prise en considération des « *classes sociales* », alors qu'à l'époque il voyait d'un côté les bourgeois, héritiers des « *écraseurs* » des années 1900, et de l'autre les victimes. Ceci tout en constatant la montée des nouveaux automobilistes issus des classes populaires (dont il parlait longuement dans son article sans en tirer la conséquence qu'une nouvelle construction de l'opinion automobile était à l'œuvre).

⁶³⁷ Citations en encadrés d'une vingtaine de lignes tirées respectivement de :

Père P. Clavel, *L'automobile devant la conscience de l'homme*, pp. 244-253, in R. Ailloud e. a. *L'automobile et l'homme*, Spes, 1968.

verbalisme avant-gardiste, Le naturalisme écologique, L'éclectisme académique. »

Il aurait pu y ajouter Georges Duhamel qui rassemble ses thèmes de 1930⁶³⁸, et que Toché cite, en 1963, mettant longuement en scène le « *minus habens* » dont la devise est :

« *J'arrête comme je veux et je repars comme je veux. Je suis un homme très puissant, très intelligent, très adroit. Voici la grande route. Voici la jungle aussi. Place à l'argent !* »

De nombreux autres textes de cette époque traitent des comportements dans la même veine, sans s'interroger le moins du monde sur la réalité nouvelle des accidents.

Un dernier groupe d'ouvrages émet des prétentions pratiques. En fait, ces ouvrages diffèrent peu des précédents, aucun n'évoquant ou ne préconisant les « *grandes mesures* » pourtant proposées depuis 1960⁶³⁹.

Ils comprennent notamment plusieurs livres à prétentions scientifiques traitant de la psychologie et de la physiologie de la conduite⁶⁴⁰.

Nous ferons un sort particulier au livre du ministre Raymond Triboulet⁶⁴¹, qui fut préfacé, en 1966, par un Marc Eyrolles décidément mal inspiré⁶⁴². Il n'y est question que de considérer la conduite en rase campagne comme un « *sport* » par opposition à la conduite urbaine, de

Dr. R. Held, *De la psychanalyse à la médecine psychosomatique*, Payot, 1968 page 381.

J. Baudrillard, *Le système des objets*, Gallimard, 1968, pp. 97-98.

J. Fabre, H. Michael, *Stop ou l'automobile en question*, Mercure de France, 1973, pp. 70-71.

G. Friedmann, *La puissance et la sagesse*, Gallimard, 1971, PP. 63-65.

⁶³⁸ *Revue du T. C. F.*, janvier 1963, pages 32-35. La longue citation de Duhamel, malheureusement sans référence, mais que le contexte suggère tirée d'un article récent, reprend à peu de chose près un passage d'une vingtaine de lignes de *Scènes de la vie future* (1930). Cette permanence de l'appréhension de l'automobilisme à plus de 30 ans d'intervalle nous semble caractéristique d'une certaine incapacité à prendre la mesure des changements, et notamment de l'importance nouvelle des accidents. donner de référence. La citation comporte.

⁶³⁹ André Mareuil, *30 leçons de prévention routière*, Bourrelier, 39 pages, 1956.

Hervé Lauwick, *Roulez sans péril !*, Fayard, 194 pages, 1962.

Marcel Rouet, *Échec à l'accident*, préface de André Soubiran, président de l'Automobile-Club médical de France, éditions Médicis, 1966.

Johnny Rives, *La conduite des automobiles*, PUF, Que sais-je ?, 126 pages, 1968.

Docteur Bailly-Salin, *et alii, Les fous du volant*, éditions Privat, Toulouse, 135 pages, 1968.

Jean-François Lemaire, *Les accidents de la route*, PUF, Que sais-je ? 128 pages, mai 1974. L'auteur est président d'honneur de la *Fédération française des médecins-conseils de sociétés d'assurances*.

Alfred Sauvy, *Les quatre roues de la fortune*, Flammarion, 1968. Sur 22 pages consacrées aux accidents, Sauvy trouve le moyen de ne parler ni de limitation de la vitesse, ni de ceinture de sécurité, ni d'alcool au volant...

Henri Cuny, *Echec au hasard*, Flammarion, 259 pages, 1980. Nous le citons malgré sa date tardive, car Cuny y justifie *a posteriori* ses positions de président de la Prévention Routière des années 1968-1974.

⁶⁴⁰ Citons deux ouvrages très représentatifs de ce courant important à l'époque.

Carl G. Hoyos *et alii, Psychologie de la circulation routière*, traduit de l'allemand, presses universitaires de France, SUP Le Psychologue, 280 pages, 1968 (édition allemande 1965). Ce livre, souvent cité, sert de Bible pour les psychologues de la conduite français des années 1970.

Pierre Chancé, *Précis de sécurité routière*, Gauthier-Villars, 262 pages, 1965. L'auteur est Délégué général de l'Institut National de Médecine Routière. Préface du député André Chérasse, président dudit Institut, dont nous verrons plus loin qu'il était opposé aux limitations de vitesse. Très curieux ouvrage, présentant la conduite sous des aspects physiologiques, psychologiques, comportementaux et « *cybernétiques* » à grand renfort de Mathématiques modernes, matrices et théorie des ensembles.

⁶⁴¹ Raymond Triboulet (1906-2006), licencié en lettres classiques et en droit, un temps exploitant agricole d'extrême droite avant la guerre, résistant, député gaulliste du Calvados de 1955 à 1973. Il est ministre des anciens combattants de 1959 à 1962 et ministre délégué chargé de la coopération de 1962 à 1966.

⁶⁴² Raymond Triboulet, *Halte au massacre, Propos d'un automobiliste sage*, Bordas, 95 pages, 1966.

s'auto-limiter à la « *vitesse utile* » de son véhicule, d'instaurer la « *priorité à gauche* », de tenir « *le piéton [comme] première victime, premier coupable* », de la « *politesse, mère de sûreté* », et pour finir d'affirmer que « *une 2 chevaux à 110 est plus dangereuse qu'une "René Bonnet" à 150* ».

Pas un mot, évidemment, de la ceinture (en 1966 !), ni de l'alcool (Triboulet est député du Calvados...).

Pour notre part, nous adhérierions totalement à l'analyse développée par Barjonet et ses co-auteurs sur la question de l'opinion publique avant et après la *Table Ronde* de 1969-1970.

Nous citerons assez longuement ce texte capital⁶⁴³ :

« Haroun Jamous⁶⁴⁴ évoque dans le processus décisionnel l'existence d'exigences et de demandes de plus en plus aiguës et généralisées au sein de la société globale.

Sur ce point qui est central dans notre interrogation, on admet généralement que l'opinion publique était extrêmement sensibilisée à l'accroissement des accidents de la route entre 1960 et 1970. Les décideurs ont fait unanimement état, dans leurs déclarations publiques ou privées, de l'existence d'une demande forte et généralisée de sécurité. [...]

L'analyse du discours relatif aux accidents montre le rôle moteur du chiffre annuel des tués de la route sur lequel se cristallisait le débat relatif à la politique de sécurité routière. Nous avons évoqué par ailleurs le fonctionnement de cet indice selon deux modalités :

- 1. En valeur absolue : le chiffre des tués de la route atteint une valeur qui paraît constituer la limite de ce qui est tolérable dans un contexte socio-historique donné (développement du parc notamment),*
- 2. En valeur relative : les oscillations en hausse ou en baisse sont considérées respectivement comme un signal d'alarme ou un constat de succès sans que l'on connaisse réellement les lois qui gouvernent le phénomène.*

À la fin des années 60 l'accroissement spectaculaire des tués de la route rendait imminente l'atteinte de la valeur seuil que l'on peut estimer à 15 000⁶⁴⁵. Cette valeur "explose" au sein du corps social d'une manière brutale comme si un voile venait d'être brusquement déchiré et que l'ampleur du problème apparaissait tout à coup. Dans ces conditions il est hasardeux de tenter d'isoler une "demande" de sécurité unilatérale, spontanée, de l'opinion publique qui aurait contraint les Pouvoirs Publics à l'action, plus précisément à une certaine forme d'action.

Il ne faut pas perdre de vue que la sécurité n'était qu'un enjeu parmi d'autres et que l'idéologie de la croissance et du développement de la mobilité individuelle restait extrêmement puissante malgré Mai 68. [...]

Tout semble se passer jusqu'en 1970 comme si ce système était totalement auto-entretenu, non-ouvert, en ce sens que les principaux intéressés, les usagers, n'ont pas accès à la régulation du système, même indirectement sous la forme nébuleuse d'une quelconque "opinion publique". En fait, leur seul mode d'intervention réside dans leur comportement vis-à-vis de la réglementation et leur participation directe au fameux bilan-indice des accidents.

La prise de conscience par les usagers de cet état du système était d'autant moins

⁶⁴³ Barjonet et alii, *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, op. cit., pages 86-87.

⁶⁴⁴ Note des auteurs de la citation : Haroun Jamous, *Éléments pour une théorie sociologique des décisions politiques*, in *Revue française de sociologie* IX, 1968, pages 71-88.

⁶⁴⁵ Note des auteurs de la citation : « Avec la valeur symbolique des chiffres "ronds". Cf. le "pari des 10 000 morts" lancé par Giscard d'Estaing en 1978. »

probable que, par le jeu du “facteur humain”, la responsabilité de l’insécurité leur était totalement imputée. On peut y voir une explication à l’étonnante passivité des usagers vis-à-vis du système et des modalités de distribution des enjeux : échec de tous les mouvements fédérateurs, pas de groupe de pression, aucun accès à la Table Ronde⁶⁴⁶, élément assez remarquable pour un projet politique de “concertation”. »

LA LOI DE 1965 ET LE DEPISTAGE DE L’ALCOOLEMIE PAR L’AIR EXPIRE.

La seule mesure d’importance sera la *Loi* du 18 mai 1965 sur le contrôle de la conduite sous l’emprise d’un état alcoolique.

L’initiateur en est Jean Foyer⁶⁴⁷, alors ministre de la justice qui dépose un *projet de loi* le 2 avril 1964, lequel est renvoyé à la *Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l’administration générale*⁶⁴⁸. Le projet, rapporté par les députés René La Combe et Jean Le Gall⁶⁴⁹, est voté en première lecture le 18 décembre 1964, puis transmis au Sénat qui l’adopte avec des modifications le 22 avril 1965. Il est voté en deuxième lecture le 6 mai 1965⁶⁵⁰.

Cette *Loi* règle la question posée par l’arrêt du Conseil d’État de 1961 grâce à l’utilisation de « *l’alcotest* »⁶⁵¹ qui permet de déclencher la procédure de prise de sang.

« Art. L. 1 Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu’elle se trouvait sous l’empire d’un état alcoolique même en l’absence de signe manifeste d’ivresse, sera punie d’un mois à un an de prison et d’une amende de 500 F à 5 000 F, ou de l’une des deux peines seulement.

Les mêmes vérifications pourront être imposées à l’auteur présumé de l’infraction prévue à l’alinéa 1^{er} ci-dessus lorsqu’il présentera des signes manifestes d’ivresse. »

Elle précise en effet que :

« [Alinéa 3] À l’occasion de la constatation de l’une des infractions énumérées à l’article L. 14 [ce sont celles qui peuvent entraîner le retrait du permis de conduire], ou à la suite d’un accident de la circulation, les [policiers] pourront faire procéder, sur la personne de l’auteur présumé, aux vérifications médicales, cliniques et biologiques destinées à établir la preuve de la présence d’un taux anormalement élevé d’alcool dans l’organisme, lorsqu’il semblera que l’infraction a été commise, ou l’accident causé, sous

⁶⁴⁶ Note des auteurs de la citation : « À l’exception de l’Association “Les Droits du Piéton” représentée à la Table Ronde par son président R. Lapeyre. » Sur la Table Ronde de 1969-1970 voir ci-après.

⁶⁴⁷ Jean Foyer (1921-2008) est un juriste, qui commence une carrière de professeur de droit. Il fait partie de divers cabinets ministériels entre 1944 et 1959, puis devient député du Maine-et-Loire en 1959 et le restera jusqu’en 1988. Il occupe divers mandats locaux. Il sera longtemps président de la commissions de lois constitutionnelles, de la législation et de l’administration générale de l’Assemblée (1968-1972, 1973-1981). Il sera ministre de la coopération (1961-1962), de la justice (1962-1967), et de la santé publique (1972-1973).

Bien que toujours inscrit aux partis gaullistes successifs, il est de sensibilité chrétienne affirmée.

⁶⁴⁸ Voir les *Documents parlementaires, Assemblée nationale, Projet de loi* du 2 avril 1964, Annexe n° 797 ; *Rapport au nom de la Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l’administration générale* du député René La Combe le 16 décembre 1964, Annexe n° 1 246 ; *Avis au nom de la Commission des affaires culturelles, familiales et sociales* du député Jean Le Gall le 16 décembre 1964, Annexe n° 1 251.

⁶⁴⁹ René La Combe (1915-1994) est député gaulliste de Maine-et-Loire – comme Jean Foyer – de 1958 à 1986. C’est donc un proche de Foyer. Jean Le Gall (né en 1922) est député gaulliste des Ardennes de 1962 à 1967.

⁶⁵⁰ Voir les *Débats de l’Assemblée*, 1^{ère} séance du 18 décembre 1964, pages 6 230-6 236 et séance du 6 mai 1965, pages 1 185-1 186.

⁶⁵¹ Le rapporteur indique que l’alcotest est déjà utilisé « en Allemagne et dans les pays voisins » et que « deux expériences faites, l’une dans le Finistère, l’autre en Seine-et-Oise, ont été très concluantes. »

l'empire d'un état alcoolique, notamment au vu du résultat des mesures de dépistage prévues au sixième alinéa du présent article.

[Alinéa 6] Ces vérifications pourront être précédées de mesures de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré.⁶⁵² »

Toutefois, bien que le rapporteur La Combe ait indiqué que de nombreux pays avaient fixé des taux limites, allant de 1,5 pour mille en Belgique à 0,5 en Suède et en Norvège, et que :

« D'après les statistiques et d'après les expériences du corps médical, il semble que nous devions nous arrêter au taux de 0,80 pour 1 000 »,

l'Assemblée se refusa à fixer une quelconque limite, laissant toute liberté au juge d'interpréter la formule vague qu'elle avait retenue d'un « *taux anormalement élevé d'alcool dans l'organisme* ».

Il est aussi extrêmement intéressant de noter que l'implication de l'alcool parmi les causes des accidents est, dès cette époque, parfaitement connue, même si on arguera dans les années 1970 du besoin de faire des enquêtes à ce sujet. En effet, le rapporteur La Combe expose que⁶⁵³ :

« Le prélèvement systématique du sang pour le dosage d'alcoolémie chez les adultes admis pour urgences traumatiques a permis de constater, dans la proportion de 40 pour cent des cas, la présence dans le sang d'un taux d'alcool égal ou supérieur à 1 gramme. Résumant ses conclusions dans une formule modérée, M. le médecin général Robert⁶⁵⁴ écrit : "L'alcool, sous ses divers aspects, est en cause dans 40 p 100 des cas. Il est en 'cause', c'est-à-dire qu'il est présent, non pas toujours comme unique ou principal responsable, mais comme ayant joué un rôle néfaste dans les circonstances déterminantes de l'accident." »

L'INERTIE (RELATIVE) DES POUVOIRS PUBLICS (1963-1967).

La passivité des pouvoirs publics fut, somme toute, de très courte durée.

La chronologie montre, en effet, que la prise de mesures nouvelles allait bon train de 1958 jusqu'à la fin de 1962 et au début de 1963⁶⁵⁵.

La reprise des propositions n'attendit guère.

Fin 1966, le secrétaire d'État aux transports André Bettencourt répondant à une question orale avec débat à l'Assemblée expose⁶⁵⁶ :

« Nous sommes résolus à lutter [...] contre les accidents de la route. [...] une série de mesures sont en préparation. »

Les ministres chargés de l'intérieur et des transports Raymond Marcellin et François Ortoli firent en commun une présentation globale de mesures nouvelles connue sous le nom de « *dossier Bleu* », officiellement datée du 8 mai 1968⁶⁵⁷.

⁶⁵² C'est nous qui soulignons.

⁶⁵³ *Débats de l'Assemblée*, 1^{ère} séance du 18 décembre 1964, page 6 230.

⁶⁵⁴ Le médecin général Robert était l'un des animateurs du *comité de défense contre l'alcoolisme* et le principal informateur scientifique des rapporteurs La Combe et Le Gall.

⁶⁵⁵ Le premier « *cahier des charges* » relatif aux ceinture de sécurité et à leurs ancrages date du 6 février 1963.

⁶⁵⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 15 avril 1966, page 752.

⁶⁵⁷ Roger Frey, ministre de l'intérieur du 14 avril 1962 au 6 avril 1967 vient d'être remplacé par Raymond

Le Conseil des ministres décida en avril 1968 de retenir la sécurité routière comme thème d'une étude pilote de rationalisation des choix budgétaires dans le cadre de la préparation du VI^{ème} Plan. Sa réalisation débute immédiatement et elle est achevée en mai 1969.

Le gouvernement de Jacques Chaban-Delmas, qui débute le 20 juin 1969, va entreprendre la réalisation effective de réformes, cette fois sur l'initiative du premier ministre lui-même.

En fait, la période de latence ne dura guère que 5 ans, de 1963 à 1967, durant lesquels eut tout de même lieu le vote de l'importante *Loi* de 1965 sur l'alcootest.

On doit donc s'interroger, d'une part, sur les origines de cette période de latence et, d'autre part, sur la « *sur-valorisation* » de celle-ci dans les discours ultérieurs.

Sur-valorisation historique de l'inaction après 1963.

Quand nous parlons de « *sur-valorisation* », nous ne visons pas le *topos* répandu dans la littérature de seconde main⁶⁵⁸, mais les écrits de « témoins-acteurs » de tous niveaux proches des événements, qui ont accredité ce thème d'une inaction totale avant 1970.

Une formulation de ce genre se trouve sous la plume de Michel Ternier en 2003⁶⁵⁹ :

« *La politique interministérielle de sécurité routière est née en 1970. C'est la date de création de la mission interministérielle, devenue en 1972 la Délégation interministérielle à la sécurité routière.* »

Elle pourrait être à la rigueur acceptable s'il était écrit « *la politique primo-ministérielle* », pour se démarquer des nombreuses actions « *interministérielles* » précédentes⁶⁶⁰.

D'autres témoins-acteurs ont laissé prospérer cette contre-vérité⁶⁶¹.

Sans vouloir analyser en détail ce phénomène, on peut en indiquer quelques éléments.

La rapidité inattendue du renversement de la tendance à la croissance du nombre des victimes fut évidemment frappante. Elle fut vécue – puis racontée – comme une « rupture ». Les alentours de l'année 1970, qui voient successivement l'accomplissement après mai 1968 de changements de la société pourtant en gestation auparavant⁶⁶², puis la fin de l'expansion

Marcellin. Quant à François Ortoli, il a succédé à Edgar Pisani le 29 avril 1967.

⁶⁵⁸ Pierre Mayet qui fut le second délégué à la sécurité routière en 1982 – et n'est donc pas un témoin de la transition de 1970 – écrit ainsi dans *Une route plus sûre*, in *Le Monde* 12 août 1982 :

« *Il a fallu attendre les années 1970 pour que l'État se décide enfin à mettre en œuvre explicitement une politique de sécurité routière et assume ses responsabilités.* »

⁶⁵⁹ *Rapport* de l'Instance d'évaluation présidée par Michel Ternier, *La politique de sécurité routière. Les systèmes locaux de contrôle-sanction*, Conseil National de l'Évaluation, Commissariat général du Plan, La Documentation française, 266 pages, septembre 2003. La citation est la première phrase de la *Préface*, page 11.

Or, Michel Ternier, maître d'œuvre de l'*Étude Pilote PRDA* dès le début 1968, puis *rapporteur* de la *Table Ronde* de 1969-1970, était un des mieux placés pour savoir que cette affirmation était tendancieuse.

Il est vrai qu'il ne fut pas seul à cosigner le *Rapport* de 2003, même s'il présidait l'*Instance d'évaluation*.

⁶⁶⁰ La polysémie, dans le jargon administratif, du terme « *interministériel* » est une source permanente de confusion. Il peut qualifier des réunions de très bas niveau comme une formation au plus haut niveau – celui de plusieurs ministres sous la présidence du premier ministre – comme l'était le CISR de 1972 à 1982.

⁶⁶¹ Le sectionnement brutal du temps historique dans *La mort inutile*, des témoignages de chercheurs libérés (un temps) de leurs frustrations par les réalisations du début des années 1970 (c'est le cas de F. Leygue, par exemple), et les introductions hâtives d'ouvrages de chercheurs de l'ONSER (sur des sujets techniques), ont accredité cette contre-vérité d'une « rupture » que dénonçaient déjà Barjonet et ses collègues dès 1979.

⁶⁶² Certains historiens ont rapidement mis en évidence le fait que la crise de 1968 – mondiale – ne fut que le point d'orgue de mouvements antérieurs, et non un « commencement ». Voir par exemple Serge Bernstein, *La France*

économique et l'apparition brutale d'une crise économique dès 1974, constituaient d'ailleurs un terreau fertile pour tous les discours sur les ruptures.

La facilité apparente de ce renversement pouvait aussi éveiller chez les responsables administratifs et politiques un sentiment de culpabilité – cela avait été si rapide ! – qui les poussait à nier que cela aurait pu être obtenu des années plus tôt. D'où des discours répétitifs sur la « *prise de conscience* » supposée de la société qui les exonérait de leur responsabilité.

Enfin, les atermoiements des années 1970-1978 devant les mesures nouvelles ne pouvaient que donner lieu à des récits tenant pour uniques responsables les « *nombreux groupes de pression* » (comme le dit Chaban-Delmas) et étendant leur responsabilité à l'inaction gouvernementale et policière du milieu des années 1960.

Il est vrai que certaines mesures proposées ou mises en œuvre dès 1970 durent être abandonnées face aux pressions⁶⁶³, ce qui confortait les discours sur les groupes de pression.

Quelques hypothèses sur les origines de l'inaction de 1963-1968.

Il n'en reste pas moins qu'il y eut un arrêt en 1963. Gerondeau ne fait qu'avouer que :

« *on ne peut que rester perplexe devant cette lacune grave de la politique nationale* »⁶⁶⁴.

On peut quand même esquisser les raisons de ladite lacune.

La première est probablement la stabilité du nombre des accidents avant 1960. La croissance du nombre de tués s'installe brutalement. Seuls quelques spécialistes comprennent que l'évolution a changé de nature⁶⁶⁵. Pour l'opinion – et la plupart des politiques – cette croissance n'est qu'un accident qu'on voudrait croire bref. De fait, tout va se passer très vite.

Les principaux « *groupes de pression* » – les constructeurs automobiles, leurs alliés de l'Union routière et les producteurs d'alcool – n'avaient guère été alertés par les discussions sur le nouveau *Code de la route*, dont on a vu combien il ressemblait à celui de 1939.

Ils ont dû commencer à se motiver dès lors que les *Ordonnances* de 1958 avaient brutalement incriminé la « *conduite sous l'emprise d'un état alcoolique* » et réglementé les « *conditions de travail dans les transports routiers* ».

Les mesures prises ou étudiées par le ministère de Robert Buron, tant les textes d'application des *Ordonnances* que les nouveautés comme les expériences de limitation de vitesse, le port obligatoire du casque ou les cahiers des charges concernant les ceintures de sécurité ne pouvaient qu'augmenter leurs inquiétudes. On peut en voir un indice probant dans la proximité de la prise de décision sur le « *port obligatoire* » du casque en janvier 1961 et le souci exprimé par la Chambre syndicale des constructeurs automobiles en novembre 1961 de faire faire des études sur la ceinture afin d'afficher « *une position suffisamment constructive*

de l'expansion, I. La République gaullienne (1958-1969), pages 300 e. s., Le Seuil, Points, 1989.

⁶⁶³ Ce fut notamment le cas de la reprise des réaménagements des plantations d'alignement qui fut stoppée en 1970, ou du contrôle technique qui sera repoussé jusqu'en 1991.

⁶⁶⁴ *La mort inutile*, pages 119-232. Citation page 231

⁶⁶⁵ En témoignent par exemple les mesures prises par le ministère Buron, notamment la création de l'ONSER qui se propose d'acquérir des connaissances sur cette nouvelle évolution.

pour permettre d'éviter une obligation portant sur la ceinture elle-même »⁶⁶⁶.

Aussi leur lobbying contre les mesures contraignantes dut-il s'intensifier. Quant à leurs motivations, elles reposaient sur la conviction que toute contrainte était de nature à diminuer l'attrait de l'automobile. Ils se référaient donc inlassablement au thème de la « *liberté* », qui rencontrait un écho chez bon nombre d'automobilistes et dans la nouvelle presse automobile.

Les démocrates-chrétiens quittent le gouvernement en 1962. Robert Buron fut remplacé brièvement le 16 mai 1962 par Roger Dusseaulx puis, du 22 novembre 1962 au 8 janvier 1966, par Marc Jacquet⁶⁶⁷, lequel ne partageait pas la même sensibilité. C'est donc ce dernier, qui fut ministre des travaux publics pendant toute la période d'inertie maximale, qui semble porter une grande part des responsabilités en la matière.

La seule mesure d'envergure prise avant 1970, la *Loi* de 1965 sur l'utilisation de l'alcootest, est due au ministre de la justice Jean Foyer, proche des démocrates chrétiens.

1962 fut l'année de la nomination de Georges Pompidou comme *premier ministre*. Or, il ressort de multiples témoignages que celui-ci était « *farouchement hostile* » à la limitation de vitesse⁶⁶⁸. Il décidera, de même, l'abandon de la politique de suppression des arbres de bord de route dangereux lorsqu'elle reprit en 1970.

La compétition entre les ministres de l'intérieur et des travaux publics dut jouer un rôle non négligeable, même s'il est difficile d'en apporter la preuve directe⁶⁶⁹.

D'autres ministres croyaient devoir donner leur avis, même s'ils ne connaissaient pas le dossier. C'est ainsi que, plus tard, lorsque le premier ministre Pierre Messmer décida enfin en juin 1973 la limitation générale de vitesse à 100 m/h, Christian Gerondeau signale que⁶⁷⁰ :

« [Pierre Messmer] *adoptait ainsi les recommandations des responsables malgré l'avis défavorable de plusieurs ministres qui exprimèrent ensuite publiquement leur désapprobation.* »

Les oppositions s'appuyaient évidemment sur des affirmations plus ou moins scientifiques

⁶⁶⁶ *Conseil d'Administration de la C. S. C. A.* du 29 novembre 1961, cité par Loubet, *op. cit.*, page 368.

⁶⁶⁷ Marc Jacquet (1913-1983), docteur en droit, résistant, est élu député RPF de Seine-et-Marne en 1951-1955 puis en 1958-1973 ; il est sénateur en 1977-1983. Il est maire de Barbizon en 1953-1971 puis de Melun en 1971-1983. Deux fois secrétaire d'État sous la IV^{ème} République, il est ministre des travaux publics de 1962 à 1966. Il occupe de hautes fonctions parlementaires pour le groupe gaulliste : rapporteur général du budget à l'Assemblée, puis président du groupe UDR de 1969 à 1973, et président du groupe RPR au Sénat de 1977 à 1981.

C'est donc avant tout un homme d'appareil, certainement soucieux d'éviter les controverses.

Industriel et hommes d'affaires, il préside la Société nouvelle pour l'industrie du bâtiment de 1955 à 1959.

⁶⁶⁸ Par exemple, Christian Gerondeau, *La mort inutile*, page 28 :

« *C'est ainsi que Georges Pompidou, premier ministre de 1962 à 1968, avant d'être Président de la République de 1969 à 1974, n'a jamais caché qu'il était farouchement hostile à la limitation de vitesse qu'il considérait, lui aussi, comme une entrave à la liberté individuelle.* »

Sur les ambiguïtés de Pompidou et de l'époque en général, voir Mathieu Flonneau, *Georges Pompidou, Président conducteur, et la première crise de l'automobile*, in *Vingtième siècle*, n°61, janvier-mars 1999.

⁶⁶⁹ Cette compétition nous a été signalée par des témoins en place dans les années 1960 à l'ONSER (MM. Frybourg, Dufлот et Leygue). Rappelons que le ministère de l'intérieur s'était doté, le 3 septembre 1958, de son propre « *conseil permanent de la sécurité routière* ». En 1970, c'est le ministre de l'intérieur Raymond Marcellin qui combattit les suppressions d'arbres avalisées par Chaban-Delmas. Enfin, la base de la politique de Chaban-Delmas fut d'évoquer la question de sécurité routière à son niveau, ce qui minimisait les éventuelles querelles interministérielles.

⁶⁷⁰ *La mort inutile*, page 31.

niant les résultats déjà acquis à propos des expériences de limitation de vitesse ou de la ceinture de sécurité. D'où l'exigence sans cesse renouvelée d'études, les précédentes étant toujours jugées non convaincantes, quand elles n'étaient pas tout simplement passées sous silence par les organismes mêmes qui auraient dû les diffuser, comme la Prévention Routière.

Ce phénomène d'accumulation d'études se reproduira durant la période 1970-1978. C'est ainsi que Jacques Chaban-Delmas et Christian Gerondeau n'ont de cesse de proclamer qu'il leur fallut faire faire des études nouvelles faute de connaissances suffisantes⁶⁷¹.

Chaban-Delmas le fait globalement :

*« Personnellement sensibilisé à ces drames quotidiens [de la route ...] j'ai demandé que soient entreprises les études permettant de mieux cerner ce problème. »*⁶⁷²

Tandis que Gerondeau le fait au détail, à propos de toutes les grandes mesures. Chacune de ses affirmations peut être aisément contredite comme nos notes de bas de page le rappellent⁶⁷³ :

*« En effet, pendant longtemps, les statistiques disponibles ont pu laisser croire que l'alcool n'était responsable que d'une proportion relativement faible des accidents de la route. Celles qu'établit chaque année avec un soin méticuleux la Gendarmerie Nationale indiquaient que 9 % environ des victimes d'accidents corporels excédaient le taux légal de 0,8 g d'alcool par litre de sang. [...] Mais il fallut attendre 1977 pour connaître la vérité. »*⁶⁷⁴

*« De telles réactions [contre les limitations de vitesse] étaient parfaitement compréhensibles, venant de personnes mal informées. Elles l'étaient moins de la part de ceux, rares à l'époque il est vrai, qui possédaient tous les éléments du dossier [...] »*⁶⁷⁵

*« Ralph Nader [...] publia en 1965 un livre dont le retentissement fut immense : "Unsafe at any speed" [...] Ce livre prouvait, par l'analyse de nombreux détails, que les constructeurs américains n'avaient manifestement pas mis la recherche de la sécurité au premier rang de leurs préoccupations. »*⁶⁷⁶

« [L'automobiliste] dispose en effet sur les véhicules modernes d'un dispositif de protection d'une très grande simplicité et d'une étonnante efficacité, et qui était presque

⁶⁷¹ *Ibidem*. Nous ne pensons pas que cette revendication avait seulement valeur d'autosatisfaction, mais qu'elle correspondait bien à la réalité du harcèlement constant des opposants à l'encontre des études déjà réalisées.

⁶⁷² Chaban-Delmas, *Préface à La mort inutile*.

L'allusion à sa « *sensibilisation personnelle* » vise la mort de sa femme dans un accident de la route.

Le lecteur sait que l'ONSER existait depuis 1961 et avait déjà beaucoup travaillé.

⁶⁷³ *La Mort inutile*, citations tirées respectivement des pages 60-61, 28, 76 et 106. C'est nous qui soulignons.

⁶⁷⁴ Le lecteur a vu que le député La Combe rapportait en 1964 que les mesures effectuées par le médecin général Robert et le comité de défense contre l'alcoolisme indiquaient un taux de 40 %.

En fait, la Gendarmerie produisait « *méticuleusement* » des statistiques « *biaisées* » en ne dosant pas l'alcoolémie des morts, fait reconnu et dénoncé depuis 1970 (*Débats de l'Assemblée*, 16 avril 1970, page 1 100) ; ce qu'une étude de 1977 redémontra. Ce qui n'empêcha d'ailleurs pas la Gendarmerie de persister dans l'erreur encore en 1989-1990. Ces statistiques étaient évidemment pain béni pour le lobby de l'alcool...

⁶⁷⁵ Le lecteur a vu que les expériences de 1958, 1959, 1960 et 1961 avaient fait l'objet d'évaluations publiées, sans parler des multiples compte-rendus des effets des limitations de vitesse à l'étranger.

⁶⁷⁶ On reviendra sur Nader et cette question. Mais, disons déjà que les dispositifs modernes d'amélioration de la sécurité des occupants des véhicules – ce que l'on regroupe sous le terme de « *sécurité passive* » –, non seulement avaient fait l'objet d'études déjà poussées, mais avaient commencé à être diffusés aux États-Unis dès 1956, par Ford notamment. Toutefois, ils peinaient à rencontrer l'intérêt des acheteurs.

inconnu il y a dix ans [donc en 1969] : la ceinture de sécurité. »⁶⁷⁷

Barjonet, L'Hoste, Cauzard font l'hypothèse suivante, corroborée par d'autres témoins⁶⁷⁸ :

« En fait, la demande d'études et d'expériences complémentaires émane de l'échelon politique. Peut-on prendre en compte l'hypothèse d'une utilisation de la recherche comme moyen de diversion, manœuvre retardatrice ? »

En 2003, dans un texte rétrospectif, Jean L'Hoste témoignera encore plus clairement de l'instrumentalisation de la recherche dans les années 1970 :

« De 1970 à 1973, au niveau des chercheurs et de l'ONSER, ça a été la fin de la liberté d'action. [...] Les recherches ont servi d'alibi pour différer la décision. »⁶⁷⁹

Enfin, les associations d'usagers, qui regroupaient encore un automobiliste sur trois dans les années 1950 stagnent dès les années 1960 et ne peuvent plus prétendre représenter les automobilistes. On a vu que le Touring-Club appuya très fermement la limitation de vitesse et le port de la ceinture de sécurité dès 1960 (et même avant), mais la stagnation de ses effectifs est peut-être la raison pour laquelle ses prises de position furent si peu écoutées. Surtout que son concurrent la Prévention Routière s'opposait à ces mesures.

Signalons que l'année 1967 voit la création du « *ministère de l'équipement* » réunissant le ministère chargé des travaux publics et des transports et celui de la construction. Cette fusion, avec la difficile mise en place des directions départementales de l'équipement, ne fut pas sans perturber la marche des services locaux comme celle des directions centrales du ministère.

Le discours sur l'amélioration de la route.

Durant la période de 1958 à 1970-1973, les constructeurs et l'Union routière, opposants aux grandes mesures de sécurité routière, tiennent un discours principalement axé sur l'amélioration des infrastructures et, subsidiairement, sur les progrès des véhicules et l'éducation des usagers. Il en va de même pour la Prévention Routière.

Ce type de discours est repris au Parlement durant la période de latence, où il n'y eut que de rares débats sur la sécurité routière en 1962 puis 1966.

Le premier débat a lieu le 18 mai 1962⁶⁸⁰ en réponse à trois « *questions orales avec débat* » regroupées posées par les députés Junot, Fanton et Neuwirth. Elles s'adressaient évidemment à Robert Buron⁶⁸¹, mais, celui-ci ayant démissionné le 16 mai, c'est le nouveau ministre Roger Dusseaulx qui répond au nom du gouvernement.

Michel Junot, dans la rédaction de sa « *question* » se livrait à une vive attaque contre Buron

⁶⁷⁷ Le lecteur a vu que la ceinture, loin d'être presque inconnue en 1969 (Gerondeau écrit en 1979) avait fait l'objet d'une large publicité par le Touring-Club dès 1960, et de textes officiels en 1962 et 1963.

⁶⁷⁸ Barjonet et alii, *Besoin de mobilité et demande de sécurité*, op. cit., page 89. Ils visent la période d'après la *Table Ronde.*, mais leur hypothèse est certainement applicable à la période antérieure.

Selon F. Leygue, les nombreuses demandes d'études nouvelles du Délégué pour alimenter sa communication, souvent sur des sujets déjà connus, et parfois en en suggérant les résultats, furent cause de quelques tensions avec les chercheurs de l'ONSER.

⁶⁷⁹ Jean L'Hoste, intervention au *Séminaire Acteurs de la sécurité routière : vers un état des connaissances*, Actes de la 1^{ère} séance, 6 mars 1983, pages 4 à 10, citation page 9.

⁶⁸⁰ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 18 mai 1962, pages 1 214-1 223. Les auteurs des trois questions, Michel Junot, André Fanton et Lucien Neuwirth sont tous des députés gaullistes.

⁶⁸¹ Elles ont toutes été déposées plusieurs mois auparavant.

et la limitation de vitesse, et faisait diverses propositions plus ou moins absurdes⁶⁸². Lors du débat, il fait un long exposé sur l'amélioration de la voirie et les autoroutes comme seul moyen d'assurer la sécurité.

André Fanton s'en prenait dans sa « *question* » essentiellement aux suppressions d'arbres décidées par Buron⁶⁸³.

Lucien Neuwirth ne fait que réclamer des autoroutes, éventuellement à péage.

Divers orateurs reviennent sur les suppressions d'arbres – pour ou contre –, sur les autoroutes, sur l'aménagement des « *points noirs* », sur l'insuffisance de la répression ; ou prônent « *l'éducation de la jeunesse et des adultes* », les « *itinéraires bis* », etc.

Il n'y aura que le député (gaulliste) Edmond Bricout pour soutenir la limitation de vitesse sur la douzaine d'orateurs s'étant exprimée.

Le ministre Roger Dusseaulx, dans sa réponse, ne prononcera ni le mot d'*accident* ni le mot de *sécurité* ! Il ne fera que parler d'autoroutes et de budget des routes et aura le mot de la fin – ou plutôt de la vérité du moment⁶⁸⁴ :

« la circulation routière et l'amélioration de notre réseau routier seront au premier plan de mes préoccupations. (Applaudissements.) »

Il faut attendre 1966 pour que la sécurité routière soit à nouveau examinée à l'Assemblée.

Le Parlement vote en juillet 1966 une « *Loi tendant à simplifier le paiement de l'amende forfaitaire* »⁶⁸⁵.

Un court débat sur une question orale du député de Poulpiquet a lieu le 15 avril 1966. En fait, celui-ci, qui est absent, et son représentant Roger Évrard n'avaient en tête, sous couvert de sécurité routière, que l'amélioration du réseau breton⁶⁸⁶. Le secrétaire d'État aux transports André Bettencourt ne répond donc que sur les travaux prévus en Bretagne.

Le débat du 15 juin 1966 traite deux questions : celle de Bertrand Denis qui se préoccupe des accidents des tracteurs agricoles et celle de Jean Lainé et quelques collègues, promoteurs

⁶⁸² *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 18 mai 1962, page 1 214.

« [Junot] insiste sur l'inefficacité évidente des mesures de limitation de vitesse, discutables dans leur principe et semblant, d'ailleurs, déterminées par le seul hasard quant à leur application territoriale. Il demande s'il n'apparaît pas plus simple, en attendant la réalisation des autoroutes modernes, seules adaptées aux conditions actuelles de la circulation, de prendre des mesures efficaces et pratiques [...] telles que l'interdiction de circulation des poids lourds à certaines heures sur certains itinéraires ou la mise en sens unique, pour quelques dates précises, des itinéraires les plus fréquentés. [...] Il réclame] des permis de conduire spéciaux pour toutes les voitures capables de dépasser une certaine vitesse [...] »

Junot cite aussi une lettre désapprouvant les limitations de vitesse qu'il avait adressée à Buron dès le 14 janvier 1960 (page 1 215).

Il développe longuement son projet – délirant – de mettre les deux chaussées des autoroutes de banlieue de Paris dans le même sens lors des départs (et retours) des grands week-ends et départs en vacance (page 1 216 col. 1) et ses demandes d'amélioration de la voirie et de construction d'autoroutes (pages 1 215 et 1 216).

⁶⁸³ *Ibidem*, page 1 216. *Question* d'André Fanton :

« Il expose qu'une campagne de presse semble s'engager dans le but de procéder à l'arrachage des arbres le long des routes nationales, sous prétexte que ceux-ci seraient une cause d'aggravation des accidents. Sans vouloir entrer dans une polémique inutile à ce sujet, il demande [...] au ministre] de lui faire connaître [sa] politique à propos de ce problème particulier ainsi que celui, plus général, de l'état des abords des routes (saignées inutiles, fossés dangereux, etc.). »

Fanton est approuvé en séance par Jean-Paul Palewski :

« *la France est un jardin et un jardin qui doit conserver ses ombrages.* »

⁶⁸⁴ *Ibidem*, pages 1 222-1 223 ; citation de sa dernière phrase. Dusseaulx est donc bien loin de Buron.

⁶⁸⁵ *Loi* 66 484 du 6 juillet 1966.

⁶⁸⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 15 avril 1966, pages 751-752. Maurice du Halgouët de Poulpiquet et Roger Évrard sont députés d'Ille-et-Vilaine et du Finistère. Le ministre de l'équipement est Edgard Pisani.

attardés de la priorité en cascade « *des voies à grande circulation sur les départementales, elles-mêmes prioritaires sur les voies communales et rurales* »⁶⁸⁷. Le débat s'égaré encore sur l'état du réseau, le Fonds Spécial d'Investissement Routier, les autoroutes, etc.

Notons l'intervention étonnante du député André Chérasse, pourtant « *président de l'Institut national de médecine routière* » (I. N. M. R.), qui déclare, reproduisant l'argumentation des anti-limitation de vitesse :

« *Les mesures de réduction standardisée de la vitesse me semblent illogiques : certains peuvent conduire à 120 km/h tandis que d'autres ne devraient pas dépasser le 60. À mon sens, la seule voie qui conduise à la sécurité routière est celle qui amènera le conducteur à prendre conscience de sa "marge de sécurité" personnelle [...]* »

Le ministre de l'équipement Edgard Pisani lui répond que « *le gouvernement vient de prendre une série de décisions* », et d'énumérer l'amélioration de la formation des moniteurs d'auto-école, la « *mise en alerte permanente des conducteurs et de l'opinion [... par] la télévision* » et de plus dures sanctions pour les auteurs d'accidents ayant été condamnés antérieurement pour des infractions au *Code de la route*.

Toujours en 1966, un dernier débat sur deux questions orales assez générales des députés Paul Barberot et Claude Delorme, est plus animé mais guère plus constructif⁶⁸⁸. Delorme (au nom du groupe socialiste) critique les « *tribunaux de la route* » et le retrait administratif du permis en général. Michel Couillet, qui intervient au nom du groupe communiste, critique aussi la répression, y compris celle de la conduite sous l'influence de l'alcool. Le débat tourne toujours autour des points noirs, de l'élargissement des routes, du manque de crédits routiers, des péages autoroutiers, etc. Le ministre de l'intérieur Roger Frey, qui répond, ne fait guère que justifier la répression. Il annonce un « *fichier national des infractions routières* » destiné, selon lui, à permettre de pénaliser les conducteurs coutumiers d'infractions par une prime d'assurance accrue.

Signalons encore deux « *questions orales sans débat* » groupées des députés⁶⁸⁹ :

- Armand Barniaudy qui réclame, afin d'améliorer la sécurité, des budgets d'investissement pour construire des autoroutes et traiter les « *points noirs* » ;
- Edmond Borocco qui demande la reprise de la suppression des arbres dangereux, au grand dam d'André Fanton qui intervient indûment alors qu'il n'y a pas de débat.

On peut conclure, au terme de cet exposé un peu long des débats tenus à l'Assemblée, que les initiatives de Robert Buron avaient été fort mal reçues comme en témoigne le débat de 1962. Puis que les députés semblent s'être désintéressés du sujet.

Les nombreuses questions posées en 1966 marquent une inquiétude et un renouveau d'intérêt évidents, même si elles ne font guère de propositions nouvelles.

Les années 1967 et surtout 1968 voient une floraison de *propositions de loi* dont certaines seront examinées et déboucheront sur des *lois* :

- création d'un « *Office national des routes de France* » avec ses moyens propres⁶⁹⁰,
- contrôle des véhicules accidentés⁶⁹¹,

⁶⁸⁷ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 15 juin 1966, pages 2 085-2 088. Citation page 2 087. Notons que Lainé et quelques collègues reviendront à la charge avec une *proposition de loi* du 1^{er} juin 1967, *Annexe n° 234*.

⁶⁸⁸ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 26 novembre 1966, pages 5 009-5 016.

⁶⁸⁹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 1^{ère} séance du 2 décembre 1966, pages 5 026-5 029.

⁶⁹⁰ *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, Michel Poniatowski, séance du 30 juin 1967, *Annexe n° 396*.

- contrôle périodique des véhicules⁶⁹²,
- « *réglementation de la profession d'expert automobile* »⁶⁹³, qui débouchera sur la *Loi* du 11 décembre 1972 ;
- institution d'un « *carnet d'entretien* »⁶⁹⁴,
- « *retrait des véhicules* » accidentés ou usagés : modification de l'article L. 25 du *Code de la route* ; elle aboutira à une *Loi* du 31 décembre 1970⁶⁹⁵ ;
- inscription du groupe sanguin sur le permis de conduire⁶⁹⁶.

LA REPRISE DES MESURES DE SECURITE ROUTIERE (1966-JUIN 1969).

De 1966 au début de 1969, de nouvelles mesures sont étudiées et prises, qui témoignent du renouveau des préoccupations de sécurité routière avant le début du gouvernement Chaban-Delmas (20 juin 1969).

Nous avons mentionné le vote en juillet 1966 d'une « *Loi tendant à simplifier le paiement de l'amende forfaitaire* »⁶⁹⁷. Celle-ci se révélera insuffisante et devra être modifiée en 1972.

Un *Décret* du 5 février 1969, accompagné de très nombreux *arrêtés* (donc préparé en 1967-1968) réécrit et complète le *Code de la route* : environ 120 articles sont modifiés et une quarantaine de nouveaux articles apparaissent. Il met en place quelques très importantes nouvelles règles⁶⁹⁸ :

- sur autoroute ou route à plus de deux voies, « *lorsque la circulation s'établit en files ininterrompues sur toutes les voies, les conducteurs doivent rester dans leur file ; ils ne peuvent en changer que pour préparer un changement de direction* », R. 4-1 ;
- « *le conducteur ne doit pas s'engager dans une intersection si son véhicule risque d'être immobilisé et d'empêcher le passage des autres véhicules* », R. 4-2 ;
- limitation de vitesse à 90 km/h pour les conducteurs titulaires du permis depuis moins d'un an, R. 10-2 ;
- la vitesse des cyclomoteurs est limitée à 45 km/h par construction, R. 188 ;
- les conducteurs des cyclomoteurs doivent être âgés d'au moins 14 ans, R. 200-1 ;
- les montants des amendes sont précisés en « *nouveaux francs* », mais elles ne sont en général pas augmentées par rapport à 1958, bien qu'elles aient perdu plus du tiers de

⁶⁹¹ *Ibidem*, Hinsberger *e. a.*, séance du 19 juillet 1968, *Annexe* n° 64.

⁶⁹² *Ibidem*, Hinsberger *e. a.*, séance du 19 juillet 1968, *Annexe* n° 65.

⁶⁹³ *Ibidem*, Albert Bignon et Huguet, séance du 19 juillet 1968, *Annexe* n° 115. Cette proposition sera discutée et adoptée par l'Assemblée le 16 décembre 1971 et débouchera sur la *Loi* du 11 décembre 1972.

⁶⁹⁴ *Ibidem*, Boudet, séance du 25 juillet 1968, *Annexe* n° 218.

⁶⁹⁵ *Ibidem*, Sabatier *e. a.*, séance du 17 octobre 1968, *Annexe* n° 380. Cette proposition sera reprise dans un *projet de loi* de Chaban-Delmas, séance du 2 avril 1970, *Annexe* 1 025 et aboutira à la *Loi* du 31 décembre 1970, discutée en 1^{ère} lecture le 21 mai 1970, en 2^{ème} lecture le 14 octobre et en 3^{ème} lecture le 18 décembre 1970.

⁶⁹⁶ *Ibidem*, Tomasini et Mme de Hauteclocque, séance du 19 décembre 1968, *Annexe* n° 1 003.

⁶⁹⁷ *Loi* 66-484 du 6 juillet 1966.

⁶⁹⁸ 5 février 1969. *Décret complétant le code de la route*. Le *Code (partie réglementaire)* s'est nettement amplifié avec environ 350 articles contre 247 en 1958, sans compter le fait que les rédactions ont été allongées.

Les articles concernant les cyclomoteurs sont réécrits (R. 188, 188-1, 190, 191, 195-197, 198-200 et 200-1).

Les articles concernant les piétons sont réécrits (R. 217-220) et détaillés (R. 219-1 à 219-4 et 220-1 à 220-3).

De très nombreuses modifications sont de peu d'importance pour notre sujet : dispositions concernant les poids lourds, les véhicules agricoles, de travaux publics ou « *spéciaux* », les remorques, les permis de conduire, l'enseignement de la conduite, etc. Nous n'avons pas signalé ici de nombreuses modifications concernant les organes classiques de sécurité : les pneumatiques, le freinage, l'éclairage, la signalisation des véhicules, etc.

leur valeur du fait de l'inflation.

De nombreux *arrêtés* et *circulaires* sont pris le même jour que le *Décret* ; cela se poursuit jusqu'en décembre 1969. Le gouvernement Chaban-Delmas établi fin juin ne semble pas être intervenu sur ces textes, certainement tous élaborés avec le *Décret* du 5 février⁶⁹⁹.

Signalons particulièrement parmi ceux qui concernent la sécurité⁷⁰⁰ :

- des équipements de sécurité obligatoires : lave-glace, antivol, rétroviseur latéral gauche,
- des règles nouvelles pour les pneumatiques : il est notamment interdit d'utiliser des modèles différents sur les roues d'un même essieu, ce qui était toléré jusque là ; elles établissent aussi des incompatibilités entre certains types de pneus pour équiper les trains avant et arrière⁷⁰¹ ;
- la résistance des serrures et charnières des portes latérales des voitures particulières,
- la protection du conducteur contre la colonne du volant en cas de choc,
- un nouveau cahier des charges pour les ceintures de sécurité,
- l'équipement obligatoire des véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970 avec des ceintures de sécurité aux places avant et des ancrages pour toutes les places,
- un nouveau cahier des charges pour les ceintures de sécurité,
- le port d'un panonceau distinctif pour les conducteurs novices,
- la lutte contre les chaussées glissantes.

Une nouvelle circulaire sur les plantations des roues nationales, prise fin 1969, prescrit une « *grande circonspection pour les abattages de sécurité préconisés depuis 1960* »⁷⁰².

Les premières mesures effectives contre les pollutions des automobiles (en préparation depuis 1961) datent aussi de cette période. Elles ne concernent que le monoxyde de carbone⁷⁰³.

⁶⁹⁹ Quelques *arrêtés* de 1969, sans doute jugés trop peu contraignants, seront modifiés dès 1970, notamment ceux concernant les cyclomoteurs et les ceintures de sécurité.

⁷⁰⁰ Sauf mention contraire, il s'agit d'*arrêtés* ou de *circulaires* du ministre de l'équipement.

5 février 1969. *Arrêté*. Indication de la limitation de vitesse maximale imposée aux conducteurs de véhicules titulaires de leur permis depuis moins d'un an.

5 février 1969. *Arrêté*. Antivol obligatoire.

5 février 1969. *Arrêté*. Protection du conducteur contre le dispositif de conduite (volant) en cas de choc. Il ne s'agit pas encore de la colonne de direction escamotable, ni de l'air-bag, mais de limiter la pénétration de la colonne dans l'habitacle lors d'un essai de choc.

5 février 1969. *Arrêté*. Équipement obligatoire des véhicules particuliers en ceinture de sécurité aux places avant et en ancrages à toutes les places pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970 et nouveau cahier des charges. Les ancrages aux places arrières étaient prévus au 1^{er} septembre 1971 (reporté d'un an en 1971).

5 février 1969. *Arrêté*. Résistance des serrures et charnières des portes latérales des voitures particulières.

5 février 1969. *Arrêté*. Article R. 54, 54-1, 54-2. Limitation des poids totaux pour les ensembles de véhicules.

5 février 1969. *Arrêté*. Dépassement de la largeur maximale des véhicules automobiles par certaines saillies et dispositifs d'équipement.

5 février 1969. *Arrêté*. Lave-glaces obligatoires.

31 mars 1969. *Arrêté*. Cahier des charges relatif aux conditions d'agrément des ceintures de sécurité.

11 juin 1969. *Circulaire*. Lutte contre les chaussées glissantes.

20 novembre 1969. *Arrêté*. Rétroviseurs des véhicules. Rétroviseurs extérieurs à gauche sur les véhicules particuliers. Rétroviseur supplémentaire à droite pour les breaks, véhicules avec remorque, etc.

20 novembre 1969. *Arrêté*. Article R. 188. Cyclomoteurs. Vitesse limite de 45 km/h applicable au 1^{er} septembre.

⁷⁰¹ Ces importantes dispositions ont été élaborées à partir d'études de François Leygue. Il n'y avait aucune règle antérieurement.

⁷⁰² 30 septembre 1969. *Circulaire du ministère de l'équipement*. Entretien des plantations. Abattage, élagage.

⁷⁰³ 31 mars 1969. *Arrêté des ministres des affaires sociales et de l'équipement*. Limitation de la teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis au ralenti.

31 mars 1969. *Arrêté des ministres des affaires sociales et de l'équipement*. Composition des gaz d'échappement

Signalons enfin l'officialisation du « *stationnement payant* » en mai 1969⁷⁰⁴.

Une nouvelle expérience de limitation de vitesse sur 1 600 km de routes nationales (RN 2, 7, 12, 23 et 133) commence le 28 mars 1969. Il s'agit d'une limitation permanente, et pas seulement durant les week-ends comme celles de Robert Buron. La vitesse fixée était généralement de 100 km/h, modulée à 90 ou 120 km/h selon les zones.

Enfin, d'autres mesures étaient en préparation au début de 1969. Le ministre de l'intérieur, Raymond Marcellin, en réponse à une question écrite du député Barberot, signale les points suivants⁷⁰⁵ :

- « *une commission interministérielle pour l'information du public [...] est entrée en fonctionnement au mois de janvier 1969 [...]*
- *un projet de loi est en préparation tendant à instituer un taux légal d'alcoolémie ;*
- *la suppression systématique des "points noirs" se poursuit [...]* ;
- *les conditions de l'institution d'un contrôle technique et périodique obligatoire des véhicules ont été étudiées [...]. Des mesures pourraient être prochainement proposées à titre de premier stade. »*

En conclusion, l'année 1968 avait été particulièrement féconde et avait relancé le mouvement, mais sur des bases classiques. Mais, il fallait aller plus loin.

II-5 LA « TABLE RONDE », SA PRÉPARATION ET SES SUITES (1967-1973).

Lorsque le secrétaire d'État aux transports André Bettencourt répondit à la question posée par le député de Poulpiquet en avril 1966, il avait fait la remarque suivante⁷⁰⁶ :

« Nous sommes résolus à lutter [...] contre les accidents de la route.

Je le répète, une série de mesures sont en préparation qui nécessiteront l'accord de plusieurs ministères. Quelques-unes d'entre elles soulèveront probablement des critiques et il nous faudra sans doute accepter une certaine impopularité. Mais c'est à ce prix seulement que nous parviendrons à réduire le nombre des accidents. »

Très lucidement, il pointait trois obstacles : « *nouvelles mesures en préparation* », « *accord de plusieurs ministères* » et « *impopularité* ».

C'est Jacques Chaban-Delmas qui va assumer l'« *impopularité* » dont parlait André Bettencourt en 1966. Pour cela, il va devoir :

- mettre d'accord les ministères intéressés,
- disposer d'une mise en forme des mesures nouvelles.

Le premier problème sera facilement réglé : c'est le premier ministre lui-même qui prendra

émis par les véhicules à essence. La *Loi relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs* du 2 août 1961 et les travaux de deux comités avaient préparé ces textes (voir les attendus des 2 *arrêtés*).

⁷⁰⁴ 9 mai 1969. *Circulaire du ministre de l'intérieur*. Institution du stationnement payant.

⁷⁰⁵ *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 6 mai 1969, pages 1 995-1 996. Le ministre mentionne aussi l'expérience de limitation de vitesse et l'installation obligatoire de ceintures dans les véhicules (citées ci-dessus) et se défend de ne pas faire suffisamment de répression : « *les chefs des services de police et de Gendarmerie et les Parquets reçoivent souvent, à chaque occasion propice, des consignes leur demandant respectivement de relever sans faiblesse et de poursuivre systématiquement soit l'ensemble des infractions [...] soit telle ou telle infraction déterminée dont la répression s'impose plus opportunément.* »

⁷⁰⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 15 avril 1966, page 752. Voir ci-dessus.

en charge la politique de sécurité routière, mandatant un de ses propres secrétaires d'État, Jacques Baumel pour suivre l'affaire, et ne laissant pas d'espace politique aux divers ministres (qui ne se priveront pourtant pas de critiquer les décisions comme en 1973 à propos de la limite de vitesse à 100 km/h, comme on l'a vu ci-dessus).

Le plus compliqué allait être de faire reconnaître l'intérêt réel de ces « *mesures nouvelles* ».

LA PREPARATION DE LA TABLE RONDE (1967-1969).

Le ministère chargé de l'équipement avait commencé à élaborer une présentation des mesures nouvelles dès 1966, comme en témoigne la remarque d'André Bettencourt en 1966, citée ci-dessus. Elle sera concrétisée par le « *Dossier Bleu* » de mai 1968.

Le Dossier Bleu.

Les ministres chargés de l'intérieur et de l'équipement Christian Fouchet et François Ortoli firent rédiger en commun une présentation globale de mesures nouvelles connue sous le nom de « *dossier Bleu* », officiellement datée du 8 mai 1968⁷⁰⁷. Composé d'une introduction générale « *Information sur la sécurité de la circulation routière* » et d'un « *Programme d'action portant sur la sécurité de la circulation routière* », il est déjà sensiblement influencé par les techniques américaines de « *planning programming and budgeting system* » (PPBS) qui commencent à être appliquées en France sous le nom de « *rationalisation des choix budgétaires* » (RCB).

Le discours général est déjà tout autre que celui qui avait cours les années précédentes :

« La perte économique et sociale due aux accidents deviendra à ce point insupportable que la collectivité se verra contrainte d'adopter tôt ou tard les mesures préventives qu'elle rejette actuellement comme trop coûteuses ou trop contraignantes (liberté de conduire le véhicule de ses rêves, à la vitesse désirée, quelles que soient ses aptitudes et ses connaissances) [...] »

« On a fait croire à l'opinion que l'amélioration de l'infrastructure, qui n'exigerait des usagers que les efforts qu'ils acceptent actuellement, serait de nature à résoudre les problèmes de Sécurité Routière [...] »

« La limitation de vitesse est probablement inéluctable, seules les modalités d'application restent à préciser [...] »

« Les Pouvoirs Publics ont nettement fait connaître que la page des mesures pas trop coûteuses et pas trop impopulaires allait être tournée avec le dernier train de mesures qui ont reçu l'approbation du Conseil d'État. Les prochaines mesures seront donc soit plus coûteuses, soit plus contraignantes, soit les deux à la fois [...] »

On imagine que les événements de mai 1968 et leurs séquelles référendaires et électives de 1968-1969 laissèrent peu de chances à l'examen immédiat de ces propositions.

⁷⁰⁷ Voir une analyse du *dossier Bleu* dans Barjonet *e. a.* pages 72-74. À noter que François Ortoli avait succédé à Edgard Pisani le 29 avril 1967.

L'étude PRDA.

Cependant, en avril 1968, le Conseil des ministres avait décidé en parallèle de retenir la sécurité routière comme thème d'une « *étude pilote* » dans le cadre du projet de « *rationalisation des choix budgétaires* » initié par la « *direction de la prévision* » du ministère des finances pour la préparation du VI^{ème} Plan⁷⁰⁸.

La réalisation de l'*Étude Pilote* de « *Préparation Rationnelle des Décisions concernant les Accidents de la route*⁷⁰⁹ » (PRDA) est lancée immédiatement⁷¹⁰.

Le groupe de travail est présidé par Michel Ternier, un ingénieur des Ponts et chaussées en poste au *Service des affaires économiques et internationales* (SAEI) du ministère de l'équipement. Il compte une majorité de membres de l'ONSER (ou du SERC), Michel Roche de la Prévention Routière, des membres du SAEI et quelques membres de la *direction de la prévision* du ministère des finances⁷¹¹.

Le groupe publie, de mars à juillet 1969, un *Rapport provisoire* comprenant une note de présentation et 14 titres⁷¹². Il est suivi, début mai 1969, d'un *Rapport au ministre*⁷¹³.

Le *Rapport Général*⁷¹⁴ (probablement juin 1969), après diverses considérations générales, propose un certain nombre d'actions – décrites en une dizaine de lignes chacune – qui font l'objet d'un tableau final listant les « *coûts et inconvénients monétaires ou non monétaires* » (les coûts et inconvénients sont détaillés entre l'État, les usagers, les autres agents et la collectivité) et les « *avantages monétaires ou non monétaires* ».

Le *Rapport général* est nettement moins péremptoire que le *dossier Bleu*, par exemple sur le délai de mise en place d'une limitation de vitesse ou sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité conditionné par des améliorations de celle-ci.

⁷⁰⁸ Dans le domaine du ministère de l'équipement, on retint deux autres « *études pilotes* », sur l'« *Urbanisation périphérique* » et les « *Centres urbains* ».

⁷⁰⁹ Nous avons utilisé un exemplaire de l'*Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives*, dont une copie est conservée au CDAT, ainsi que divers documents concernant la *Table Ronde* de 1969-1970. Le Centre national des archives contemporaines conserve des documents concernant la préparation du VI^{ème} Plan et la *Table ronde* sous les cotes 770825, art 3-5, 830105 art. 4-12, 77043 art. 59-63, 770443 et 780238.

⁷¹⁰ Une note « *Préparation rationnelle des décisions administratives, Accidents de la route* » produite par le *Service des affaires économiques et internationales* (SAEI) le 8 juillet 1968 est déjà très élaborée.

Une réunion de « *Présentation de l'étude pilote de R. C. B. concernant les accidents de la route* » est tenue le 22 août 1968. L'exposé de Michel Ternier, très complet (32 pages), présente les objectifs, la date d'achèvement (février 1969), les ministères intéressés, la méthodologie, etc.

⁷¹¹ Par exemple, la liste annexée au compte-rendu d'une réunion du groupe le 5 septembre 1968 indique : ONSER : Berlioz, Ferrandez, Leygue, L'Hoste, Mille Mounier, Ribon, Michel Roche (de la Prévention Routière) ; SAEI : Baudouin, Riso-Lévy, Sansoucy, Ternier ; Direction de la prévision : Le Foll, Lion. François Gentile participa aussi au groupe au titre des Assurances.

⁷¹² Cet ensemble constitue un corpus d'environ 500 pages.

Liste des titres : 1 - *Dimension du problème des accidents de la route* ; 2 - *Méthodologie de l'étude* ; 2 bis - *Méthodologie : la méthode Electre* ; 3 - *Structure du programme* ; 4 - *L'organisation de la sécurité routière* ; 5 - *Étude des recherches concernant les accidents de la route* ; 6 - *Formation des conducteurs* ; 7 - *Information et publicité* ; 8 - *Psychologie du conducteur et réglementation* ; 9 - *Alcoolisme et conduite* ; 10 - *Réglementation de la vitesse* ; 11 - *Assurance automobile et sécurité routière* ; 12 - *Véhicule et sécurité routière* ; 13 - *Infrastructure et sécurité routière* ; 14 - *Les soins aux blessés* ; 14 bis - *Soins spécialisés*.

⁷¹³ Le CDAT du ministère de l'équipement conserve le PRDA, quelques documents préparatoires et quelques compte rendus du groupe de travail.

⁷¹⁴ Quatre chapitres : « *Dimension du problème ; L'étude pilote de Rationalisation des Choix Budgétaires concernant la Sécurité Routière ; La politique de Sécurité Routière ; Organisation de la Sécurité Routière.* »

Il développe par contre une « vaste projet pédagogique » et insiste sur :

« la programmation systématique de la recherche [qui] masque en partie la forte hétérogénéité des propositions quant aux possibilités réelles de mise en œuvre et d'application. Dans certains domaines la recherche apparaît plutôt comme un sursis à la décision évacuée vers un futur virtuel de la connaissance. »⁷¹⁵

Il est remarquable que le *Rapport général* n'ait proposé que de rares actions concernant le véhicule :

- l'harmonisation des différentes réglementations sur le plan international (ce qui était déjà réalisé dans la pratique) ;
- le contrôle technique des véhicules « après une étude sérieuse de ce problème en cours à l'ONSER [qui] doit durer deux ans » ;
- et la ceinture de sécurité, dont l'installation devrait être obligatoire « pour les véhicules construits après le 1er avril 1970 ».

Par contre, l'utilisation obligatoire de la ceinture est reportée :

« Les dispositifs actuels devront être perfectionnés dans le sens d'une plus grande commodité d'emploi et d'une meilleure efficacité. Il sera alors possible d'envisager l'obligation, dans certains cas, de l'utiliser. »

Lorsqu'on se reporte au *Titre 12, Véhicule et sécurité routière*, on ne trouve, à côté de formules mathématiques de calcul des gains potentiels, que des considérations très classiques liées à la sécurité active – freinage, comportement dynamique, « puissance massique minimale [...] pour faciliter les dépassements » –, à l'entretien des véhicules (contrôle technique) ou à la ceinture de sécurité.

De même, la sécurité passive est traitée dans le cadre de la réglementation classique européenne, les nouveautés souhaitables sont décrites très succinctement (pare-brise détachable, tableau de bord et montants rembourrés, colonne de direction escamotable et appuie-têtes, rigidité de l'habitacle, déformation des parties avant et arrière) et les décisions éventuelles sont conditionnées par l'exécution d'études. Les travaux américains sur la sécurité passive sont notamment totalement absents de ce texte⁷¹⁶, alors que les travaux du Cornell Institute ont fait l'objet de recensions dans les revues automobiles au début des années 1950 et que l'ouvrage de Ralph Nader, *Unsafe at any speed* de 1965 a été traduit en France dès 1966.

Barjonet et ses co-auteurs pointent que le véhicule est un grand absent⁷¹⁷ :

« Qu'en est-il par exemple de la conception du véhicule, sous-vireur ou sur-vireur, de la précision de la direction, de l'efficacité du freinage, de la puissance, des performances, des arguments promotionnels utilisés par les publicitaires, etc. »

et constatent que l'étude PRDA se repose sur les constructeurs eux-mêmes en ce qui concerne le véhicule :

« Le véhicule étant conçu pour le système routier, les problèmes de liaison avec les autres éléments sont évidemment étudiés dès sa conception : étude de la fatigabilité du conducteur en fonction du confort par exemple. » (in *Titre 2 Méthodologie*).

⁷¹⁵ Citations de Barjonet *e. a.* *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, *op. cit.*, page 77. Voir l'ensemble de leur analyse du PRDA pages 75 à 78.

⁷¹⁶ De façon ironique, la seule référence du *Titre 12* aux travaux des américains concerne le « comportement dynamique en marche normale » qui n'était pas le fort de leurs véhicules (page 13).

⁷¹⁷ Barjonet *e. a.*, *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, *op. cit.*, page 76.

Le dossier Vert.

Le ministre de l'équipement, Albin Chalandon⁷¹⁸, va faire tirer des travaux du PRDA, en septembre 1969, un « *Dossier Vert* » qui récapitule les mesures réglementaires nécessaires et prône l'attentisme sous couvert d'études, de Rationalisation des Choix Budgétaires et d'harmonisation européenne :

« Les décisions en matière de sécurité doivent être préparées par une analyse systématique des possibilités d'actions et de leur bilan coût-efficacité et suivies par une organisation adéquate des moyens opérationnels adaptés à la mise en œuvre d'opérations complexes impliquant plusieurs administrations, l'industrie automobile et le grand public. [...] »

« À l'aide des résultats de l'expérience, il pourra être fait un bilan coûts/avantages d'une mesure générale de limitation de vitesse [...] De toute manière, il semble exclu qu'une telle mesure puisse être prise à l'échelon national. Elle devrait être prise au moins au niveau européen. »

LA TABLE RONDE (3 DECEMBRE 1969 – 18 MARS 1970) ET SES SUITES.

Tout de suite après son arrivée au pouvoir fin juin 1969, Chaban-Delmas dessaisit les principaux ministres concernés (Albin Chalandon pour l'équipement et Raymond Marcellin pour l'intérieur⁷¹⁹) et se charge lui-même de la politique de sécurité routière.

C'est Jacques Baumel⁷²⁰, secrétaire d'État chargé des Relations publiques auprès du premier ministre, homme d'appareil très expérimenté, qui n'a cependant pas de liens antérieurs avec la sécurité routière, qu'il charge du dossier.

Lors de sa réponse à une question orale du député Paul Barberot⁷²¹, Baumel indique :

« un comité interministériel a été réuni sous la présidence du Premier ministre [...] »

⁷¹⁸ Albin Chalandon (né en 1920), inspecteur des finances, est en 1958 trésorier puis secrétaire général de l'UNR. Il entame alors une carrière dans l'industrie et dirigera ELF Aquitaine de 1977 à 1983. Il est élu député des Hauts-de-Seine (1967-1976) puis du Nord (1986-1988). Brièvement ministre de l'industrie (1968), il est ministre de l'équipement de juillet 1968 au 20 juin 1972, puis ministre de la justice en 1986-1988.

⁷¹⁹ Albin Chalandon, en établissant le *Dossier Vert* en septembre 1969, a nettement marqué une position attentiste. Selon Jacques Eisenmann, il se désintéressait totalement de la sécurité routière.

Quant à Raymond Marcellin, on le verra plus loin s'opposer directement à certaines des mesures de sécurité routière, par exemple dans le cas de la suppression des arbres dangereux de bord de route.

Le Garde des Sceaux est René Pleven.

Il existe aussi un « *ministère des transports* » tenu par Raymond Mondon jusqu'au 31 décembre 1970 suivi de Jean Chamant au 7 janvier 1971, Robert Galley au 5 juillet 1972 et Yves Guéna du 2 avril 1973 au 27 février 1974. Il arrive que ces ministres interviennent au Parlement lors de débats sur la sécurité routière, mais ils n'ont pas d'autorité sur la *délégation à la sécurité routière*.

⁷²⁰ Jacques Baumel (1918-2006), médecin, résistant, membre de l'Union démocratique et socialiste de la Résistance (UDSR), est élu député en Moselle en 1945 (en même temps que Robert Schuman), puis en Creuse à la 2^{ème} Assemblée constituante. Non réélu en 1946, il devient adjoint de Jacques Soustelle, secrétaire général du RPF, et se consacre à l'organisation professionnelle. Il devient sénateur de 1959 à 1967 et est un des chefs de l'appareil de l'Union pour la Nouvelle République (UNR). Il est ensuite député des Hauts-de-Seine de 1967 à 2002, président du Conseil général (1970-1973 et 1976-1982) et maire de Rueil-Malmaison de 1971 à 2004.

⁷²¹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 3 octobre 1969, pages 2 476-2 478. Paul Barberot (1915-1997), député démocrate-chrétien de l'Ain (1962-1978), maire de Bourg-en-Bresse (1965-1977), s'intéresse à la sécurité routière : il a posé des questions traitées les 26 novembre 1966 et 6 mai 1969 et fait des propositions de loi. Il fait partie du *Groupe d'étude des problèmes de la route* de l'Assemblée nationale, présidé par Roland Boudet. Toutefois, il semble jouer ici le compère chargé de permettre à Baumel de présenter la *Table Ronde* au Parlement.

ce qui a permis dès le mois de juillet de prendre certaines décisions immédiates [...]

De là est née, compte tenu des premiers bilans, l'idée de réunir rapidement non plus seulement des comités interministériels et des conférences entre administrations, mais, ce qui est nouveau, une vaste table ronde groupant des représentants des administrations, des diverses associations spécialisées, des organisations professionnelles et des usagers eux-mêmes.

Cette décision a été annoncée dans le courant du mois d'août à l'occasion d'une déclaration que j'ai faite au nom du premier ministre. »⁷²²

La « Table Ronde de sécurité routière »⁷²³ – prévue en octobre « pour le salon de l'auto » – se réunira en fait du 3 décembre 1969 au 15 mars 1970, sous la présidence de Baumel.

Le « Rapporteur Général » désigné est Michel Ternier, le maître d'œuvre du PRDA.

La Table Ronde est organisée en cinq « groupes de travail spécialisés » :

- *Infrastructure* : Cuny, président de la Prévention Routière,
- *Véhicules* : Gallienne, président de l'Union routière,
- *Conducteurs* : Haas-Picard, président de la Chambre syndicale du pétrole,
- *Secours aux blessés* : Chenot, président des Assurances Générales de France,
- *Information* : d'Ornhjelm, président de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles.

On remarque que chacun des cinq groupes de travail était présidé par une personnalité non-spécialiste du sujet traité. Ce qui avait – surtout – l'avantage de la neutraliser en évitant qu'elle y défende ses positions professionnelles. Cette stratégie fut démultipliée au niveau inférieur des simples membres des groupes, notamment ceux de l'administration⁷²⁴.

Le milieu sanitaire était peu représenté⁷²⁵.

Cette organisation avait aussi l'avantage de diluer les « grandes mesures » entre plusieurs groupes – la ceinture relevait ainsi à la fois des groupes *Véhicules* et *Conducteurs* –, tout en assurant un traitement exhaustif des problèmes posés et des moyens nécessaires (*Communication, Secours aux blessés*).

La Table Ronde est rondement menée. Les compte-rendus des séances de travail ne sont pas communiqués aux participants⁷²⁶. Il n'y a pas de communiqués de presse intermédiaires. Nous n'avons pas retrouvé les *Rapports finaux* des cinq groupes de travail ; ils semblent n'avoir jamais existé, sauf peut-être sous forme confidentielle.

La Table Ronde se conclut par la publication des documents officiels suivants :

- *Rapport général*, 15 mars 1970,

⁷²² *Ibidem*, pages 2 476-2 477. C'est nous qui soulignons. Baumel dit qu'elle se réunira lors du Salon de l'auto.

⁷²³ Quelques documents sur la Table Ronde sont conservés aux Archives Contemporaines de Fontainebleau. Le CDAT du ministère de l'équipement conserve, outre le PRDA, le « Rapport Général » du 15 mars (23 pages), le « Discours de clôture de la Table Ronde » de Jacques Chaban-Delmas, du 18 mars, et les 9 « fiches » (plus 1 « fiche annexe ») détaillant les « Mesures prises par le premier ministre à l'issue de la Table ronde "Sécurité routière" »

⁷²⁴ Selon le témoignage de François Leygue, participant du groupe PRDA, divers membres de l'administration (dont lui-même) furent affectés à des groupes de la Table Ronde qui les concernaient peu.

⁷²⁵ Baumel, quoique médecin, a peu exercé. Toutefois, l'expert en matière de santé au cabinet de Chaban-Delmas est le Professeur Cara, pionnier du SAMU, et donc particulièrement au fait des accidents de la route.

⁷²⁶ Le témoignage de participants comme François Leygue est formel sur ce point.

- *Discours de clôture de la Table Ronde « Sécurité Routière »* prononcé par Jacques Chaban-Delmas, le 18 mars 1970 et ses fiches annexes.

L'intéressant de la conclusion de la *Table Ronde* est évidemment contenu dans les fiches concernant les « *Mesures prises par le Premier ministre à l'issue de la Table Ronde* » :

1. Répression de l'alcoolémie excessive au volant : taux légal de 0,8 g/l de sang.
2. Fichier national des conducteurs et personnalisation des primes d'assurance (bonus-malus).
3. Limitation de vitesse : expérience de limitation à 110 km/h en 1970 en vue de mesures définitives à appliquer en 1971.
4. Opérations de sécurité en rase campagne : marquage au sol, points noirs, suppression d'obstacles latéraux sur 2 000 kilomètres, élargissements, etc.
5. Opérations de sécurité en ville : plan de circulation, itinéraires prioritaires, amélioration de l'éclairage.
6. Ceintures de sécurité installées sur les véhicules neufs à partir du 1er avril 1970. Il est souhaitable d'expliquer aux usagers l'intérêt pour eux de boucler la ceinture.
7. Contrôle technique des véhicules : on ne peut l'établir immédiatement ; quelques mesures provisoires (indicateur d'usure des pneus, garages conventionnés pour le contrôle technique, élimination des épaves, carnet d'entretien).
8. Formation des usagers : application effective de la *Loi de 1957 sur l'enseignement de la sécurité* par l'éducation nationale (toujours inappliquée !), amélioration de l'examen du permis de conduire, amélioration de la pédagogie.
9. Secours aux accidentés : rapidité et qualité des premiers secours et des moyens de réanimation, développement des bornes d'appel téléphonique, médicalisation des secours.
10. Fiche annexe : introduction de la « *suspension du permis de conduire avec sursis* », élimination des conducteurs inaptes (vision défectueuse), difficulté accrue de l'examen du permis de conduire pour poids lourds, majoration des amendes pour les infractions à la législation du travail.

Comme on le voit, il n'y avait rien de bien révolutionnaire. Les véritables décisions étaient remises à plus tard. La *Table Ronde* se poursuit par une *seconde session* et fut complétée par plusieurs *Commissions* (voir ci-après).

Le programme finalisé de sécurité routière (1971).

Le Conseil interministériel du 28 avril 1971 retient la sécurité comme « *opération pilote* » dans le VI^{ème} Plan (1971-1975). Un « *Programme finalisé de sécurité routière* » est dressé par un groupe de travail de la *Commission des transports du Plan* et inclus dans celui-ci. Il ne fait pratiquement que traduire les résultats de la *Table Ronde*.

Les concertations ayant suivi la Table Ronde⁷²⁷.

La *Table Ronde* fut encore réunie quatre fois dans une « *seconde session* », notamment en

⁷²⁷ Sur ces concertations voir notamment le *Rapport* du Conseil économique et social « *La sécurité routière* », des 13-14 janvier 1976, *Journal Officiel* du 4 mars 1976, pages 381-397.

décembre 1970 et janvier 1971⁷²⁸, puis fin mai 1971⁷²⁹. Elle reprenait les mêmes cinq groupes : « *Conducteurs, Véhicules, Information, Secours aux blessés et Infrastructure* ».

Nous n'avons trouvé que quelques documents sur les travaux de cette seconde session :

- le *Rapport de synthèse* de juin 1971⁷³⁰,
- et le *Rapport du Groupe Infrastructure*, qui se réunit en 1970-1971 et produisit un texte très détaillé en mars 1971⁷³¹.

Le *Rapport de synthèse* fait le point sur l'état d'avancement des diverses questions, présente « *Le programme finalisé de sécurité routière* » pour le VI^{ème} Plan (1971-1975), « *L'Information à la Mission interministérielle* », « *Les Plans Urbains de Circulation* », des projets concernant « *Le Permis de conduire* » et des cartes renseignant la « *Suppression des points noirs* » et la « *Signalisation horizontale pour 1970 et 1971* ».

Ces réunions furent remplacées par la suite par des « *Conférences de presse* » exposant l'état d'avancement des mesures prises⁷³².

Plusieurs commissions spécialisées sont mises en place après la *Table Ronde* notamment :

- la « *commission Coquand sur la sécurité des véhicules* » en novembre 1971⁷³³ ;
- la « *commission Chauchoy sur la limitation de vitesse et les mesures à prendre concernant les poids lourds* » en 1973⁷³⁴ ;
- Le « *groupe Judet* » sur la traumatologie de juin 1973⁷³⁵.

Un *Rapport* demandé en juin 1973 au sénateur Jacques Braconnier présente les actions réalisées en fin 1973. Très exhaustif – on a consulté 1 200 personnes, toutes les associations, fait des réunions régionales, enquêté à l'étranger –, ce *Rapport* « *fait moins appel que les*

⁷²⁸ Mission interministérielle de sécurité routière, *État d'avancement des actions annoncées le 18 mars 1970*, 26 novembre 1970, qui mentionne ces deux réunions à venir. Archives Eisenmann.

⁷²⁹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 5 mai 1971, page 1 663. Baumel indique lors de ce débat que :

« *Après un an d'expérimentation, l'étude systématique des résultats [de l'expérience de limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 000 kilomètres de routes commencée fin avril 1970] est actuellement adressée à tous les membres de la table ronde qui auront à en débattre d'ici quinze jours.* »

⁷³⁰ Mission interministérielle de la sécurité routière, *Sécurité routière. Synthèse des travaux de la 2^{ème} session de la Table Ronde*, 18 pages et 3 cartes, juin 1971. Des exemplaires sont conservés à la Documentation de la DSCR, Archivage des CISR.

⁷³¹ Voir « *Table Ronde sur la sécurité routière, Rapport du Groupe Infrastructure* », 23 mars 1971, publié dans la revue *Équipement – Logement- Transport*, n° 62, octobre 1971, 40 pages.

⁷³² Par exemple : Mission interministérielle de sécurité routière, *Dossier pour la conférence de presse du 27 janvier 1972*. Archives Eisenmann.

⁷³³ Voir ci-dessous.

⁷³⁴ Le CISR du 18 janvier 1973 décide de faire étudier ces questions et une lettre de mission est adressée le 18 février au vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées qui confie au président de la 5^{ème} section Jean Chauchoy la présidence de deux groupes de travail formés de fonctionnaires, chercheurs, professionnels et représentants d'associations.

Le *Rapport du groupe vitesses* d'octobre 1973 préconise des vitesses un peu plus élevées que celles finalement adoptées, et s'intéresse à tous les sujets connexes (statistiques, véhicules, contrôle, infrastructures, etc.).

Le *Rapport sur les poids lourds* rédigé très rapidement en mai 1973 est peu novateur en la matière

⁷³⁵ Le groupe de travail animé par le Pr Judet de l'hôpital Raymond Poincaré de Garches (78) est mandaté par le ministère de la santé. Il a pour tâches d'examiner « *l'alerte, le ramassage et le transport des blessés* », de proposer des « *normes pour les centres d'urgence traumatologiques (CUT)* », de faire un « *recensement des possibilités des hôpitaux* ». Le *Rapport* de juin 1973 fait diverses propositions sur l'organisation des SAMU et la « *nécessité de fixer un numéro d'appel unique* », qui restera longtemps lettre morte.

précédents à des considérations techniques et se situe davantage [...] au niveau de l'opinion publique ». Il fait le point à l'année 1973, « *s'attache à l'aspect psychologique et préventif dans un souci évident de concertation* » et fait quelques propositions, dont la plus intéressante est celle d'un « *permis à points* »⁷³⁶.

À partir de 1975, une contestation commence à s'installer au Parlement envers la politique de sécurité routière. Les gouvernements Chirac et Barre sont en retrait sur le sujet et ne lancent pas de nouvelles études de fond.

Quelle fut la fonction réelle de la Table Ronde ?

Au vu de la timidité des fiches de la *Table Ronde*, on peut s'interroger sur sa fonction réelle, qui ne fut évidemment pas « *décisionnelle* ». Le vrai travail restait à faire.

Les réactions de la presse au discours de Chaban-Delmas et aux décisions proposées ont été peu nourries.

Il est ainsi étonnant de constater que la *Revue du Touring-Club*, qui avait pourtant toujours été à l'affût des nouveautés dans les réglementations, ne rend compte à aucun moment des travaux de la *Table Ronde* dans ses numéros de janvier à avril 1970⁷³⁷.

La *Table Ronde* fut surtout le moyen d'exposer aux constructeurs automobiles et à leurs alliés le programme que se proposait de suivre le gouvernement. L'organisation des groupes de travail les avait neutralisés, mais le principe était acquis qu'il y avait eu une « *concertation* ». Ce que Barjonet et ses co-auteurs expriment ainsi :

« En fait, la Table Ronde, conçue dans le contexte de la politique de concertation de la "Nouvelle Société", se démarque des initiatives antérieures par sa large ouverture à des groupes d'intérêts privés telles que constructeurs, pétroliers, assureurs, transporteurs. [...] »

*Le 28 février 1970 Philippe Le Corroller écrivait dans Le Monde "Si l'on s'aperçoit en mars prochain que la Table Ronde a réussi, cela voudra dire que tous ceux qui vivent directement ou indirectement de l'automobile auront accepté de remettre complètement en question un certain nombre d'idées acquises". [...] »*⁷³⁸

« Le processus de la Table Ronde présente à la fois des traits propres à la décision autoritaire (personnalité marquante d'un homme, le Premier Ministre, entouré de Comités d'Experts, décision apparemment au plus haut niveau politique) et des traits évoquant le compromis, la négociation entre diverses forces concernées (composition des groupes de travail, décisions différées, accent mis sur la nécessité d'études, d'expérimentations, de campagnes d'information). En fait, la décision radicale, "solution à la française" selon Crozier, ne devait intervenir qu'en 1973 sous la forme

⁷³⁶ Les appréciations sur le *Rapport Braconnier* sont tirées du *Rapport* du Conseil économique et social « *La sécurité routière* », des 13-14 janvier 1976, *Journal Officiel* du 4 mars 1976, pages 396-397.

Jacques Braconnier (1924-1999) est sénateur RPR de l'Aisne de 1971 à 1998.

⁷³⁷ Tout semble s'être passé comme si les vieilles associations automobiles s'étaient désintéressées du sujet.

En ce qui concerne le *Touring-Club*, il est déjà engagé dans sa reconversion totale vers les « loisirs » qui va le mener à sa perte. Il est significatif que les 3 *éditoriaux* de Marc Eyrolles dans la *Revue* des mois de janvier, février et mars 1970 ne traitent que de loisirs.

⁷³⁸ Barjonet *e. a.* *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, *op. cit.*, page 80.

typique d'arrêtés ministériels, donc sans débat parlementaire. »⁷³⁹

Les réactions des constructeurs automobiles peuvent être appréhendées « à chaud » dans divers documents de 1970. Par exemple, le long compte-rendu d'une *Table Ronde* tenue lors d'un *Colloque de la Société des Ingénieurs de l'Automobile* (SIA)⁷⁴⁰ en septembre 1970. Elle est coprésidée par Roger Coquand, ex-directeur des Routes, à qui on va confier en novembre 1971 la présidence d'une « *commission sur la sécurité des véhicules* » et par Charles Deutsch⁷⁴¹, président de la SIA. Elle est très représentative des positions des uns et des autres après la *Table Ronde*.

Les membres de l'administration présentent les problématiques de la « *convergence des études automobiles et des études routières* » (F. Leygue), de la « *recherche* » (M. Frybourg), de la « *réglementation des véhicules* » (A. Osselet).

Puis, la parole est donnée à Clavel, représentant de Citroën – dont le président André Bercot est des plus virulent opposants à la limitation de vitesse –, qui aborde⁷⁴² :

« un sujet sous-jacent [...] aujourd'hui, je veux parler de la limitation de vitesse. Il est un fait certain : on n'aurait point voulu en parler [...] »

Il se déclare : « *frappé d'entendre dire que, dans l'état actuel du réseau français, la vitesse devait être limitée (en dehors de l'expérience en cours qui menace de devenir définitive) du fait de cette masse de conducteurs français maladroits qui ne savent pas dépasser le 110 km à l'heure. [...]*

Je me demande ce que deviendraient, à la fois [les autres] conducteurs qui, injustement brimés, seraient réduits à faire un misérable 110 km/h, [...] ce qu'il adviendrait aussi de leurs véhicules qui, grâce aux qualités indéniables dont je viens de parler sans fausse modestie, permettent aux constructeurs français d'exporter, aujourd'hui, plus de 50 % de leur production en bonnes et trébuchantes devises. »

Et de réclamer : « *une vitesse différenciée selon les véhicules* ».

Le représentant de la Régie Renault (RNUR) évite soigneusement le débat, ayant sans doute quelque scrupule en tant que représentant d'une société nationale, mais les dirigeants de la Régie n'étaient pas moins opposés à la limitation de vitesse que ceux de Citroën.

Fait autrement étonnant, le directeur des routes Gilbert Dreyfus est plus que réservé sur la limitation de vitesse et approuve même Clavel⁷⁴³ :

⁷³⁹ *Ibidem*, page 86. La référence à Crozier est quasiment de rigueur en 1979.

Notons que vouloir que tout texte fasse l'objet d'un débat parlementaire est méconnaître la répartition des rôles entre les lois et les textes réglementaires. Les parlementaires peuvent toujours susciter des débats sur les textes réglementaires au moyen des « *questions orales* » ; on en verra un cas ci-après (sur les « *codes en ville* »).

⁷⁴⁰ Roger Coquand, Charles Deutsch *et al.*, *Débat à la Société des Ingénieurs Automobiles sur la sécurité routière*, in *revue de la Société des Ingénieurs Automobiles*, octobre 1970. La *Table Ronde* est présentée pages 516-527. Mais, les compte rendus des autres parties du *Colloque* ont aussi leur intérêt.

Les participants à cette *Table Ronde* sont Coquand, Deutsch, Leygue (ONSER), Frybourg (ONSER-IRT), Huvillier (SETRA), Armand Osselet (Direction des routes, Réglementation du véhicule), Clavel (Citroën), Thiberghien (Renault) et Thibaudon (Berliet). Le directeur des routes Gilbert Dreyfus interviendra longuement. Des questions sont posées par des auditeurs.

⁷⁴¹ Charles Deutsch (1911-1980), polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, a co-dirigé la firme automobile Deutsch-Bonnet spécialisée dans les voitures de sport de 1938 à 1961. En 1961, il fonde le bureau d'études SERA-CD (Société d'Etudes et de Réalisation Automobiles - Charles Deutsch) qui ne sera qu'une partie de ses activités. Homme d'influence, Deutsch est surtout un patron des travaux publics, membre de conseils d'administration et directeur puis président de la société Entrepouse.

⁷⁴² *Revue de la SIA*, octobre 1970, pages 522-523.

⁷⁴³ *Ibidem*, page 523. La position très en retrait de Dreyfus nous a été confirmée par MM. Leygue et Frybourg.

« Nous avons présenté honnêtement au Gouvernement les résultats de l'expérience [de 1969 sur 1 600 km] ; nous n'avons rien proposé, nous n'avons rien conclu. [...] Je suis, comme M. Clavel, très certain qu'une réglementation beaucoup plus nuancée de la vitesse serait mieux accueillie par les usagers de la route [...] »

II-6 LES MESURES DU GOUVERNEMENT CHABAN-DELMAS (1969-1972).

UNE MISE EN PLACE COMPLEXE ET LONGUE.

Jacques Eisenmann⁷⁴⁴, à la tête de la *Mission interministérielle de la sécurité routière* depuis 1970, s'inquiète dans une lettre à Chaban-Delmas du 20 avril 1972⁷⁴⁵ :

« Après la stabilisation de 1970, la montée des accidents a repris en 1971 et semble s'accélérer. [...] »

L'opinion qui croyait à l'efficacité du programme de 1970, déçue par les résultats, les impute à un manque de volonté. Devant les chiffres, la presse – même celle dite sportive – et le public réclament des mesures énergiques. »

En 1979, Barjonet et ses co-auteurs constataient *a posteriori* (page 91) :

« le “vide” séparant la Table Ronde des mesures de 1973 ».

De fait, la mise en place des mesures – « proposées » ou « décidées » ? – par la *Table Ronde* va être longue. Les opposants n'avaient pas désarmé, mais il y avait d'autres raisons.

La principale était l'hétérogénéité des formes à observer : certaines relevaient de *lois* spécifiques, d'autres des *lois de finance*, d'autres enfin de *décrets*, *arrêtés* ou même de simples *circulaires*. Les délais n'étaient jamais les mêmes, les administrations concernées non plus.

Les opposants étaient plus ou moins motivés contre telle ou telle mesure : tel s'opposait à la répression de l'alcoolisme au volant, tel autre à la limitation des vitesses, tel autre au port de la ceinture, tel autre à celui du casque –, tel autre enfin à la suppression des arbres dangereux.

Michel Frybourg, détournant l'expression classique du « *train de mesures* » nous présentait l'image métaphorique du « *train dans le Far-West attaqué par les indiens* ». On perdait, nous disait-il, un wagon de temps en temps, tel wagon avait cependant fait la moitié du trajet, etc.

Mais, Chaban-Delmas avait sifflé le départ et désigné un chef de train.

Sa première mesure fut, en effet, de créer à la suite de la *Table Ronde* une « *Mission interministérielle de la sécurité routière* » qu'il confia à Jacques Eisenmann.

Le directeur des routes Gilbert Dreyfus – dont nous avons vu la position réservée en

⁷⁴⁴ Jacques Eisenmann (1901-2006) est ingénieur des Ponts et chaussées. Après un court passage en service ordinaire, il entre aux Chemins de fer de l'État en 1931, puis reste à la SNCF jusqu'à la guerre.

En 1950, il est nommé au Conseil supérieur des infrastructures et de la navigation aérienne, puis à l'Inspection générale de la navigation aérienne. Il est conseiller technique aux cabinets des ministres des travaux publics Chaban-Delmas, (juin 1954 - février 1955) et Corniglion-Molinier (février 1955 - juin 1957). Puis il réintègre l'Inspection générale de la navigation aérienne.

Chaban-Delmas lui confia en 1970 la « *Mission interministérielle de la sécurité routière* ». À l'époque, les inspecteurs généraux comme Eisenmann prenaient leur retraite à 70 ans.

L'auteur a pu avoir deux entretiens avec lui en 2003 et J. Eisenmann lui a confié quelques archives.

⁷⁴⁵ J. Eisenmann, *Note à l'attention du Premier ministre*, 20 avril 1972. Archives Eisenmann.

matière de limitation de vitesse – est remplacé le 9 mars 1971 par Michel Fève, membre du cabinet du ministre de l'équipement Albin Chalandon⁷⁴⁶.

Jacques Baumel fait longuement le point des suites de la *Table Ronde* devant l'Assemblée par deux fois, les 5 mai 1971⁷⁴⁷ et 5 mai 1972⁷⁴⁸, en réponse à des questions orales avec débat de l'inévitable Barberot. Nous ne détaillerons pas le contenu de ces débats. Notons toutefois :

- le ressassement par certains orateurs de thèmes classiques (autoroutes, points noirs, budget, promouvoir le rail, indiquer le groupe sanguin sur le permis, etc.) ;
- des attaques contre la limitation de vitesse, notamment par Maurice Tissandier « *au nom du groupe des républicains indépendants* »⁷⁴⁹ ;
- les précautions oratoires que prend Baumel au sujet de la limitation de vitesse ;
- le développement dès 1972 des polémiques sur la ceinture : « *beaucoup d'automobilistes croient en l'efficacité de la ceinture, mais redoutent de périr carbonisés en cas d'accident. Les incendies de voitures et les noyades entrent [... seulement] pour 2 p. 100 dans les accidents mortels.* »⁷⁵⁰ ;
- la constitution à l'Assemblée avant 1971 d'un « *groupe d'étude des problèmes de la route* »⁷⁵¹ présidé par Roland Boudet qui sera à l'origine de la *Loi* de 1978 sur la répression de la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique.

Le gouvernement Chaban-Delmas fit voter – ou mit en route – au Parlement :

- la « *Loi instituant un taux légal d'alcoolémie et généralisant le dépistage par l'air expiré* » du 9 juillet 1970 ;
- les deux *Lois* complémentaires « *relative à la mise en fourrière et à la destruction de certains véhicules automobiles* » (31 décembre 1970) et « *réglementant la profession d'expert automobile* » (11 décembre 1972) ;
- la « *Loi simplifiant les procédures applicables en matière de contravention* » du 3 janvier 1972. Celle-ci sera vite modifiée ;
- l'importante « *Loi concernant la centralisation par le ministère de l'intérieur de la documentation relative à la circulation routière* », du 24 juin 1970. Celle-ci prévoyait :
 - o la création d'un « *fichier central des permis de conduire* » par le ministère de l'intérieur qui ne commencera vraiment qu'en 1973⁷⁵². Mais, le fichier va rester en partie manuel jusqu'aux années 1990 ; cette imperfection va être un des

⁷⁴⁶ Le passage de Dreyfus (nommé le 27 septembre 1969) à la direction des routes est très court par rapport à ceux de Rumpfer (14 ans), Coquand (7 ans), Fève (12 ans). Son remplacement rapide (il n'a que 55 ans) ne peut pas être imputé seulement à des divergences sur la sécurité routière (qui n'intéressait pas son ministre). En effet, de nombreux autres changements, contestés au sein du Corps des ponts et chaussées, étaient à l'étude : privatisation des autoroutes, décentralisation des routes nationales (voir le *chapitre 9, IV-4*).

⁷⁴⁷ *Débats de l'Assemblée nationale*, 5 mai 1971, pages 1 660-1 667.

⁷⁴⁸ *Ibidem*, 5 mai 1972, pages 1 402-1413. Débat sur 5 questions orales des députés Barberot, Ansquer, Dupuy, Tissandier et Chazelles, toutes formulées de façon générale du type : « *Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre ?* »

⁷⁴⁹ *Ibidem*, page 1 406. Tissandier déposera avec d'autres une *proposition de loi* de création de « *permis pour voitures dépassant les 180 km/h* » : *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 18 mai 1972, Annexe 2 325.

⁷⁵⁰ *Ibidem*, page 1 408.

⁷⁵¹ *Ibidem*. Barberot qui en fait partie mentionne ce groupe le 5 mai 1971 et le 5 mai 1972.

⁷⁵² Le ministère de l'intérieur obtiendra pour l'informatisation du fichier des permis de conduire 8,4 millions de francs d'investissement et le recrutement de 87 agents nouveaux. Voir Eisenmann. *Note au Premier ministre*, 2 juin 1972. Archives Eisenmann.

- arguments principaux pour repousser l'instauration du permis à points jusqu'en 1989. L'informatisation ne sera menée à bien que vers la fin des années 1990 ;
- la création au ministère de la justice d'un « *fichier national des conducteurs* » qui devait centraliser les infractions graves et permettre un classement des conducteurs par un système de « *points* » en vue d'une personnalisation des primes d'assurance. Ce fichier ne fut jamais entrepris par le ministère de la justice qui argua d'insuffisances des systèmes informatiques. Un timide début d'exécution eut lieu en 1983 sous une autre forme⁷⁵³.

Un *Décret* du 29 novembre 1971 crée des « *Commissions départementales de la circulation* » ayant vocation à s'occuper de sécurité. Elles seront réformées en 1973 pour spécifier l'activité sécuritaire en leur sein (voir ci-dessous).

La mise en œuvre réglementaire des mesures de la *Table Ronde* sera beaucoup plus difficile qu'on n'avait pu l'imaginer. Le gouvernement Chaban-Delmas n'arriva ni à imposer le contrôle préventif du taux d'alcoolémie, ni la limitation de vitesse généralisée, ni le port obligatoire de la ceinture de sécurité, ni l'extension du port du casque dans les agglomérations, ni la reprise des suppressions d'arbres dangereux.

En fait, les ministres du gouvernement Chaban-Delmas sont loin d'être unanimes et le président Pompidou ne le suit qu'à contre-cœur.

C'est le cas de la limitation de vitesse. Un examen du gouvernement Chaban-Delmas y montre la présence d'adversaires confirmés de la limitation de vitesse comme André Fanton (voir-ci-dessus sa position en 1962) secrétaire d'État auprès de Michel Debré, ministre de la défense nationale, qui coiffait la Gendarmerie, ou les ministres républicains indépendants⁷⁵⁴. Christian Gerondeau signale que « *plusieurs ministres exprimèrent publiquement leur désaccord* » avec la décision de limitation généralisée de la vitesse de juin 1973⁷⁵⁵.

C'est aussi le cas du retrait administratif du permis : on verra, en 1975, des hommes politiques importants de la majorité comme André Fanton, Jean-Pierre Cot et même Jean Foyer, approuver « *l'amendement Bignon* » – proposé dès 1971 – qui le mettra à mal⁷⁵⁶.

Une autre excellente illustration est fournie par la question des suppressions d'arbres dangereux, préconisées lors de la *Table Ronde*. Le ministère de l'équipement avait rédigé une *Circulaire* modifiant son texte attentiste de septembre 1969, lorsque le ministre de l'intérieur Raymond Marcellin⁷⁵⁷ prit les devants et adressa une *Circulaire aux préfets* – ce qui était sa prérogative –, le 25 juin 1970, pour les mettre en garde contre les abattages d'arbres pour des

⁷⁵³ 29 décembre 1983. Arrêté relatif au casier des contraventions de circulation. Notons que cet arrêté vise l'article L. 22 du *Code de la route*, la *Loi* du 24 juin 1970 ayant été abrogée

⁷⁵⁴ Voir les attaques du député Tissandier « *au nom du groupe des républicains indépendants* » in *Débats de l'Assemblée nationale*, 5 mai 1972, pages 1 406.

⁷⁵⁵ *La mort inutile*, page 31. Malheureusement, il ne précise pas quels ministres. Le premier ministre est alors Pierre Messmer.

⁷⁵⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, 16 mai 1975, pages 2 852-2854. Sur l'amendement Bignon voir ci-après. Bignon et Gerbet, les promoteurs de cet affaiblissement du retrait administratif sont membres de la majorité.

⁷⁵⁷ Raymond Marcellin (1914-2004), avocat, député ou sénateur du Morbihan de 1946 à 1997, est un des leaders du Centre national des indépendants et paysans. Plusieurs fois secrétaire d'État de 1948 à 1958, dix fois ministre de la V^{ème} République de 1962 à 1974, il s'illustra comme ministre de l'intérieur à poigne de 1968 à 1974.

raisons de sécurité⁷⁵⁸.

« J'ai lieu de déplorer que les autorités et services responsables [des municipalités] se laissent abuser par l'imputation aux plantations de nombreux accidents [... ce qui] ne saurait servir de prétexte à une politique d'abattage systématique. [...] Je vous demande d'appeler l'attention des maires et celle des services qui dépendent de vous sur ce point. [...]

Aucun arbre ne peut être abattu sur une route nationale ou un chemin départemental sans votre autorisation [...]

Le 17 juillet, Pompidou écrivait à Chaban-Delmas pour lui interdire de prendre des mesures de suppression d'arbres⁷⁵⁹.

« J'ai eu par le plus grand des hasards communication d'une circulaire du ministère de l'Équipement, Direction des Routes et de la circulation routière [...] présentée comme un projet [...] Il en ressort, en effet, que l'abattage des arbres le long des routes deviendra systématique sous prétexte de sécurité. [...]

Je vous demande donc de faire rapporter la circulaire. La route doit redevenir pour l'automobiliste de la fin du XX^{ème} siècle ce qu'était le chemin pour les piétons ou le cavalier : un itinéraire que l'on emprunte sans se hâter, en en profitant pour voir la France. Que l'on se garde de détruire systématiquement ce qui en fait la beauté. »

L'humanisme normalien de Pompidou n'était à l'évidence pas celui du chrétien Buron, ni celui de la Nouvelle société de Chaban-Delmas.

Enfin, la rigidité budgétaire priva le programme des crédits nécessaires pendant pratiquement deux ans, notamment en ce qui concerne la communication et la modernisation de la répression.

Pour les infrastructures, le ministère de l'équipement disposait d'un budget très important. Il se fit néanmoins tirer l'oreille pour intégrer à son budget les nombreuses demandes issues de la *Table Ronde*. Le tableau suivant indique l'échéancier prévu en début 1971. Le rythme des crédits ne suivit même pas cet échéancier, notamment au début⁷⁶⁰.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	Total VI ^{ème} Plan
Millions de francs	157,3	176	254,5	325,5	400,5	476	1632,5

Pour la communication, il fallait obtenir un budget spécifique à créer. C'est ainsi que la première grande émission dédiée à la sécurité routière ne vit le jour qu'en juin 1972.

⁷⁵⁸ 25 juin 1970. Circulaire 70-327 du ministre de l'intérieur aux préfets relative à la protection des plantations d'alignement en zone urbaine et suburbaine.

Il faut lire ce texte chantant « l'accent mis de tout temps sur l'intérêt de planter des arbres en bordure de route et des chemins » et détaillant les textes du Code pénal de 1811, de 1830, etc. ; sur « l'interdiction faite [...] de ne couper ou abattre aucun arbre d'alignement ».

Marcellin suggère aux préfets nombre de tracasseries à appliquer, depuis l'exigence de « dossiers justificatifs » jusqu'au « classement à l'inventaire départemental des monuments naturels et des sites » en passant par le contrôle de « la taille des plantations » et l'exigence de « l'accord du conseil général ».

⁷⁵⁹ Lettre du président Pompidou à Chaban-Delmas, 17 juillet 1970.

« Le plus grand des hasards », dont parle Pompidou, est évidemment une clause de style, faisant suite à la Circulaire de Raymond Marcellin. On a vu les parlementaires s'affronter en 1962 et 1966 sur ce sujet, tout sauf confiné dans les limbes techniques du ministère de l'équipement.

Nous n'avons pas trouvé le projet de circulaire du ministre de l'équipement.

⁷⁶⁰ Voir une évaluation des crédits nécessaires dans l'article *Table Ronde sur la sécurité routière, Rapport du Groupe Infrastructure*, 23 mars 1971, in revue *Équipement – Logement – Transport*, n° 62, octobre 1971.

Enfin, la Gendarmerie et la police étaient particulièrement mal outillées pour assurer une répression efficace. Leurs dotations globales étaient réglées par des programmes pluriannuels dans lesquels il fallut intégrer l'achat de nouveaux matériels, ce qui ne se fit pas sans délai⁷⁶¹. On reviendra sur cette question au « *II-8 La répression* » ci-après.

Le gouvernement Chaban-Delmas, outre la parution des textes découlant du *Décret modifiant le Code de la route* du 5 février 1969 (voir en *II-3* ci-dessus), fit paraître :

- quelques textes sur l'amélioration de la signalisation horizontale et sur les glissières de sécurité qui étaient une des demandes fortes de la *Table Ronde*⁷⁶² ;
- quelques modifications du cahier des charges des ceintures et de leurs ancrages⁷⁶³ ;
- des *circulaires* organisant le développement des plans de circulation urbains qui commence avec celle du 16 avril 1971 (voir le *Chapitre 9, V-2*).

Enfin, Chaban-Delmas lança de nouvelles expérimentations sur les limitations de vitesse en 1970, qu'il renouvela en 1971. Voir l'*Annexe B, Illustration 233*.

Il ne faut pas oublier le grand programme d'amélioration de la signalisation au sol et de pose de glissières, accompagné de quelques aménagements de point noirs, qui fut lancé dès la fin de la première *Table Ronde*.

LE COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE ET LE DELEGUE A LA SECURITE ROUTIERE.

Le grand œuvre de Chaban-Delmas fut finalement d'avoir élevé la politique de la sécurité routière au niveau du premier ministre⁷⁶⁴, alors que les commissions interministérielles antérieures dépendaient auparavant toutes du ministre chargé des transports, depuis la « *Section permanente de la sécurité routière* » de 1937 jusqu'au « *Comité permanent de la sécurité routière* » de 1958⁷⁶⁵.

La première mesure prise après la *Table Ronde* fut de créer la « Mission interministérielle de la sécurité routière » qu'il confia à Jacques Eisenmann dès le 8 mai 1970⁷⁶⁶.

Celui-ci suivit les diverses mesures prises et lança, avec difficulté, les premières grandes opérations de communication⁷⁶⁷.

⁷⁶¹ Eisenmann, *Note au Premier ministre*, 20 avril 1972, se plaint ainsi (c'est lui qui souligne) que :

« 4 M.F. avaient été demandés pour la rase campagne (soit 90 appareils de contrôle) et votre Cabinet l'avait obtenu des Finances (réunion interministérielle du 25/1/72) ; de fait aucun crédit n'a été ouvert aux services. »

⁷⁶² 22 janvier 1970. *Circulaire*. Glissières de sécurité métallique de profil A ou B.

27 janvier 1970. *Circulaire*. Choix des types de glissières et de barrières de sécurité.

24 avril 1970. *Circulaire des ministres de l'intérieur et de l'équipement*. Signalisation horizontale des routes. Programme de marquage des routes nationales et départementales.

⁷⁶³ 20 octobre 1970. *Arrêté*. Nouveau cahier des charges (annexe 14 de l'accord de Genève).

24 mai 1972. *Arrêté*. Nouveau cahier des charges (annexe 16 de l'accord de Genève).

⁷⁶⁴ Barjonet *e. a.* notent ainsi, page 91 : « *Le principal "out put" de la Table Ronde fut en fait la création de la Mission interministérielle de la Sécurité routière* ».

⁷⁶⁵ 27 septembre 1958, *Décret* créant le « *comité permanent de la sécurité routière* ».

⁷⁶⁶ « *Note confidentielle* » de Chaban-Delmas, 8 mai 1970. Documentation DSCR – Boîte « Archives textes » – Dossier rouge à sangles élastiques. Il confirme aussi Baumel pour suivre la Mission.

⁷⁶⁷ J. Eisenmann, *Note au Premier ministre*, 20 avril 1972 (Archives Eisenmann), indique en 1972 que le

Ses deux principaux problèmes semblent avoir été le manque de crédits, et les résistances de la police et de la Gendarmerie.

Eisenmann proposa, enfin, « l'institutionnalisation » d'un « Comité interministériel de la sécurité routière » et d'une « Mission permanente », ce qui fut décidé lors d'un comité interministériel du 7 juin 1972⁷⁶⁸.

Chaban-Delmas eut le temps de créer ce « Comité interministériel de la sécurité routière » (CISR) et la « Délégation à la sécurité routière »⁷⁶⁹ qu'il confia à Christian Gerondeau⁷⁷⁰ « responsable à son cabinet des questions d'urbanisme et de transport ». Voir l'Annexe B, Illustration 237.

Le centre moteur de la politique de sécurité routière allait être le « Comité Interministériel de la Sécurité Routière » (CISR) qui réunissait, sous la présidence du premier ministre, les 12 ministres intéressés⁷⁷¹ et non pas des fonctionnaires comme dans les comités interministériels ordinaires.

programme avait été élaboré avec Maurice Siegel – patron de la station de radio Europe 1 – et fait le point des résultats récents. C'est nous qui soulignons.

« L'annonce des mesures de 1970 avait eu, on le sait, un résultat profond ; il s'est naturellement amorti.

[On a] abouti à la création d'un magazine télévisé sur l'auto et la sécurité, qui débutera le 10 juin 1972.

La presse, la radio, la Prévention Routière nous aident maintenant. »

⁷⁶⁸ J. Eisenmann, Note pour le comité interministériel du 7 juin 1972, Archives Eisenmann.

« À plusieurs reprises, au Conseil d'État notamment, la question a été posée d'institutionnaliser davantage la Mission en la dotant d'un chef de caractère plus permanent, de lui donner davantage d'effectifs.

Un Comité interministériel de la sécurité routière pourrait être créé dont la Mission assurerait le Secrétariat. »

Nous n'avons pas trouvé le compte-rendu de cette réunion où les décisions proposées durent être prises.

⁷⁶⁹ Décret du 5 juillet 1972 créant le « Comité Interministériel de la Sécurité Routière » (CISR) et le « délégué à la Sécurité routière ». Chaban-Delmas démissionna le 7 juillet 1972.

⁷⁷⁰ Christian Gerondeau (né en 1938), ingénieur des Ponts et chaussées, est affecté au SERC (1962-1964) puis à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme (1966-1968). Il est alors conseiller technique au cabinet de Pierre Dumas, secrétaire d'État aux affaires sociales (1968-1969), puis de Chaban-Delmas de 1969 à 1972. Il est nommé le 5 juillet 1972 « délégué à la Sécurité routière » auprès du Premier ministre. En avril 1975, il devient « directeur de la Protection civile » au ministère de l'intérieur et continue à s'occuper de sécurité routière avec le titre de « secrétaire général du Comité interministériel de la Sécurité routière » jusqu'en 1982.

Il est important de noter que Gerondeau était un spécialiste averti des questions de circulation et de sécurité : il faisait partie, de 1962 à 1964, du SERC, dont on a vu qu'il était un organisme très lié à l'ONSER.

Il poursuivra sa carrière dans diverses fonctions publiques tout en continuant de s'occuper de la sécurité routière, notamment comme président du Comité de la sécurité routière de la Conférence européenne des ministres des transports pour laquelle il élaborera divers rapports (voir la Bibliographie). Il sera président de l'Union routière de 1992 à 2003 puis président de la Fédération française des clubs automobiles.

Son abondante œuvre de réflexion sur le fonctionnement des transports, la sécurité routière, la décision publique, l'emploi, l'écologie, etc., tirée de ses diverses expériences ou missions professionnelles témoigne d'une liberté d'esprit rare dans l'administration française.

⁷⁷¹ 5 juillet 1972 Décret 72-608 instituant le CISR et Décret nommant le délégué à la sécurité routière.

Le CISR comprend les ministres chargés de la défense, la justice, l'intérieur, les finances, l'éducation nationale, le plan et l'aménagement du territoire, l'industrie, l'équipement, les postes et télécommunications, les transports, la santé publique, ainsi qu'un « secrétaire d'État auprès du premier ministre » (qui devait remplacer Jacques Baumel) et d'autres ministres éventuellement. Le CISR se réunit au moins une fois par an.

Le « délégué à la sécurité routière », nommé en conseil des ministres, est chargé de « préparer les délibérations du CISR, veiller à leur application, élaborer un plan d'ensemble destiné à améliorer la sécurité routière, proposer un programme d'équipement et donner son avis sur les montants des crédits nécessaires, déterminer les conditions d'utilisation des crédits destinés à assurer l'information du public, orienter la préparation des projets de loi et textes réglementaires, réunir les représentants des départements ministériels intéressés, préparer les directives pour les représentants français auprès des organisations internationales. »

Pierre Messmer garda la formule du « *secrétaire d'État chargé de la sécurité routière* » en choisissant Paul Dijoud⁷⁷² pour remplacer Jacques Baumel en décembre 1973. Il semble que la « *mission* » confiée en juin 1973 au sénateur Braconnier aurait dû préfigurer sa reprise du rôle de Baumel, mais que Messmer ne donna pas suite à cet essai⁷⁷³. À partir de 1975, le « *secrétaire d'État porte-parole du gouvernement* » qui fait partie du CISR n'a plus guère de rôle moteur.

En mai 1975, le *délégué à la sécurité routière* est remplacé par un « *secrétaire général du comité interministériel de la sécurité routière* »⁷⁷⁴. Christian Gerondeau, qui vient être nommé *directeur de la protection civile* au ministère de l'intérieur, devient donc secrétaire général du CISR. Cela va entraîner une réorganisation au ministère de l'équipement (voir ci-après).

Nous verrons qu'en 1982, une réforme abâtardira le système en mettant le *comité interministériel de la sécurité routière* sous la double coupe du premier ministre et du ministre des transports (qui peut désormais le présider). Son secrétaire général, désormais « *délégué interministériel à la sécurité routière* » et « *directeur de la sécurité et de la circulation routières* », deviendra, en pratique, un dépendant direct du « *ministre des transports* ».

Il semble, au vu des mesures prises, que Pierre Messmer, premier ministre après Chaban-Delmas de 1972 à mai 1974, soutint sans réserve la politique de sécurité routière.

Michel Poniatowski, ministre de l'intérieur de 1974 à mars 1977 prolongea aussi ce soutien. Il nomma notamment Gerondeau directeur de la protection civile en 1975, ce qui lui assurait un statut mieux établi.

II-7 CHRONOLOGIES DES GRANDES MESURES DE SECURITE ROUTIERE.

Une chronologie d'ensemble des *grandes mesures* de sécurité routière ne pourrait qu'être confuse : il nous faut maintenant en faire des histoires spécifiques en parallèle⁷⁷⁵.

Notre examen couvrira la période 1959-1981 – avec même quelques retours en arrière –, et se poursuivra parfois au-delà de 1981, si l'essentiel n'est pas encore acquis à cette date.

On se restreint trop souvent aux « *trois règles d'or* » de la lutte contre l'alcool, de la limitation de vitesse, et du port du casque et de la ceinture⁷⁷⁶. En fait, ce fut beaucoup plus

⁷⁷² Voir *Revue TEC*, n° 2, janvier-février 1974, page 45. Dijoud est *secrétaire d'État chargé de la formation professionnelle permanente* dans le second gouvernement Messmer (2 avril 1973 - 27 février 1974).

⁷⁷³ Voir l'interview de Braconnier dans *L'action automobile et touristique*, n° 156, septembre 1973, pages 16-17.

Sur le *Rapport Braconnier*, voir plus haut.

⁷⁷⁴ 15 mai 1975, *Décret* n° 75-360 relatif au *comité interministériel de la sécurité routière* et *Arrêté* portant nomination du *secrétaire général* dudit comité. Le secrétaire général est « *choisi parmi les directeurs d'administration centrale exerçant des compétences dans le domaine de la sécurité routière.* » Ses fonctions sont proches de celle du « *délégué* » du *décret* de 1972. La liste des ministres est modifiée en fonction du découpage de l'époque et comprend le « *secrétaire d'État auprès du premier ministre Porte-parole du gouvernement* ».

⁷⁷⁵ Outre *La mort inutile*, on peut se reporter à trois documents très complets :

- la *Revue TEC* éditée par l'ATEC, qui contient de nombreux articles sur le sujet ;
- les *Annales du Colloque ATEC – Signalisation et sécurité urbaine, 14-15 mai 1975*,
- les *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière, 23-24 octobre 1979*.

⁷⁷⁶ L'expression « *trois règles d'or* » est employée par Gerondeau, *op. cit.*, page 191. Elle deviendra un cliché par la suite dans les écrits des chercheurs en sécurité routière.

compliqué et on peut attribuer le titre de « *grandes mesures* » à d'autres objets.

On n'essaiera pas non plus de développer ici une « *approche systémique* ». Elle fut pourtant un élément de réalité technique : l'efficacité de la ceinture est liée à l'amélioration du véhicule et à la limitation des vitesses. Elle fut aussi une réalité sociale : la répression et la communication conditionnent l'acceptation et le respect des nouvelles règles de comportement.

Elle fut enfin une réalité économique : l'étude PRDA avait tenté de calculer des « *ratios coût-efficacité* » ; et la répartition des budgets publics, entre les divers types d'aménagements, autoroutes, « *points noirs routiers* », plans de circulation urbains, ne fut pas sans effet sur les résultats obtenus. Mais, nous verrons que les évaluations *a posteriori* ont été pour le moins partisans, chaque « *spécialiste* » tirant la couverture à lui.

Notre exposé des mesures va dépendre de leur *tempo*. Certaines ont été instituées en quelques temps forts, comme la limitation de vitesse en rase campagne, la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, le port de la ceinture de sécurité ou les mesures concernant les deux-roues motorisés. D'autres ont nécessité une création continue comme celles qui concernent la sécurité passive des véhicules ou les secours aux blessés. D'autres enfin se présentent comme des moyens permanents tels que l'éducation des usagers, la formation, la communication ou la répression sous ses multiples formes (répression des comportements fautifs, mais aussi répression des tricheries par rapport aux normes de sécurité imposées aux transports).

Enfin, la connaissance de chaque domaine est très variable. Les règlements se laissent facilement approcher, mais leur degré d'application effective est moins saisissable. L'exposé détaillé des mesures concernant les véhicules (des deux-roues aux camions), outre son aridité, relèverait d'une histoire technique qui dépasserait très largement notre propos. Quant à la répression, ses statistiques sont bien documentées.

Nous poursuivrons donc notre exposé en précisant la chronologie de la longue mise en place de chaque mesure sous les présidences de De Gaulle, Pompidou et Valéry Giscard d'Estaing, avec l'indication de prolongements éventuels au-delà de 1981.

Nous ferons un sort particulier à la chronologie de « *La répression* ».

LES DOMAINES AYANT PEU OU PAS EVOLUE.

Nous ne traiterons pas certains des thèmes évoqués. Dans *La mort inutile*, Christian Gerondeau retient 14 chapitres⁷⁷⁷. Or, à leur lecture, on constate qu'il ne cite presque rien de concrètement nouveau dans plusieurs domaines.

L'enseignement à l'école ne se développera pas dans le secondaire comme le prévoyait la Loi de 1957. Christian Gerondeau (son *chapitre 13*) constate que « 75 % des écoles primaires dispensent un enseignement, selon un sondage de 1974 » et n'ose pas donner de chiffre pour le secondaire. Un « *examen mis en place par le ministre de l'éducation nationale en 1976 à la fin de la classe de 5^{ème}* », dit « *Attestation scolaire de sécurité routière* », est théoriquement

⁷⁷⁷ Sans compter son dernier chapitre « *Conseils aux usagers* ».

obligatoire, mais est un échec⁷⁷⁸. Il se traduisait, 10 à 15 ans après, pour des collégiens parisiens par une journée passée dans un centre spécialisé « où un agent leur avait fait très peur » suivi d'un petit tour de vélo sur une piste et du remplissage d'un questionnaire⁷⁷⁹.

Notons toutefois l'institution de « l'éducation routière sous les drapeaux » en 1969⁷⁸⁰.

Le contrôle technique des véhicules (chapitre 7 de *La mort inutile*), apparu dans les années 1930 pour les poids lourds, mis en place pour les voitures particulières par les Allemands, anglais et belges avant 1960, et envisagé dans les années 1950 par les constructeurs français qui n'arriveront pas à se mettre d'accord⁷⁸¹, ne va pas avancer. Le tableau qu'en fait Gerondeau en 1979 ne comporte que des actions traditionnelles :

« campagnes de réglages des phares et de contrôle des organes de sécurité [... de] la Prévention Routière avec l'aide des Automobile-Clubs et le soutien actif des forces de Police et de Gendarmerie [... dont] un million d'automobilistes profitent [...] campagnes à l'occasion des grands départs recommandant de faire vérifier les organes de sécurité, en particulier l'état des freins ».

Un « programme type de vérification » comprenant 52 points (dont peu concernent la sécurité) est normalisé par le ministère et l'AFNOR en 1977.

Il faudra attendre le 1^{er} janvier 1992 pour que le contrôle technique des voitures particulières soit instauré⁷⁸².

La circulation des poids lourds ne fait l'objet que de peu de nouveautés. Les propositions de la Table Ronde prévoyaient une « Difficulté accrue de l'examen du permis de conduire » et un « Taux d'amende majoré pour l'infraction à la législation du travail »⁷⁸³.

La limitation générale des vitesses ne va pas amener de réorganisation de leur propre système de limitations de vitesses. Or, les poids lourds sont limités sur route à 80 km/h pour les plus gros et 90 km/h en dessous de 19 tonnes⁷⁸⁴. Le problème de leur dépassement par les véhicules particuliers limités en 1973 à 90 km/h est posé, mais ne sera pas résolu.

On limite leurs déplacements les week-ends, surtout pour faciliter la circulation⁷⁸⁵.

On crée, en 1975, un nouveau « permis C1 » pour les camions de 19 tonnes de poids total en charge et les ensembles articulés ou avec remorque de poids total roulant de plus de 12,5

⁷⁷⁸ François Gentile, *op. cit.* page 91, signale que « les enseignants qui appliquent [cette mesure] restent minoritaires malgré les efforts de la Prévention Routière » et qu'elle devait être « généralisée » en 1993.

⁷⁷⁹ Témoignages des trois enfants de l'auteur, en 5^{ème} entre 1988 et 1993 dans des collèges privés différents.

⁷⁸⁰ *Débats de l'Assemblée nationale*, 3 octobre 1969, page 2 478. Le député Barberot indique qu'un décret vient d'être pris par le ministre de la défense nationale (sans plus de précision) donc en 1969 ou avant. Il suggère aussi de faire « dans le cadre du tiers temps » « une éducation routière plus complète à l'éducation nationale ».

⁷⁸¹ Voir l'article de François Toché : « À quel âge une automobile est-elle "bonne" pour la casse ? » dans la *Revue du T. C. F.*, 1956, pages 306-307.

⁷⁸² 10 juillet 1989, *Loi 89-469* prévoyant le contrôle technique (art. 23). – 15 avril 1991, *Décret* créant l'article R. 119-1. – 18 juin 1991, *Arrêté*. Mise en place et organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes. Effet au 1^{er} janvier 1992.

⁷⁸³ « Fiche annexe, point 3° » dans les « Mesures prises par le premier ministre à l'issue de la Table Ronde ».

Le sujet est traité au chapitre 9 de *La mort inutile*.

⁷⁸⁴ 26 août 1971. *Arrêté des ministres de l'intérieur et de l'équipement*. Vitesse maximale des véhicules automobiles ou ensembles de véhicules dont le poids total est supérieur à 10 tonnes. Un arrêté du ministre de l'équipement de la même date précise la signalisation des vitesses limites à apposer sur le véhicule. Le caractère incompréhensible de ces panneaux, pratiquement inutilisables pour la police, a souvent été dénoncé.

⁷⁸⁵ 4 janvier 1974. *Circulaire des ministres de l'intérieur et de l'équipement aux préfets*. Interdiction de circulation des véhicules de poids lourds les dimanches et jours fériés de 6 heures à 22 heures.

tonnes⁷⁸⁶. Son enseignement et son examen sont modernisés. Mais, tous les permis C (pour plus de 3,5 tonnes PTAC) existants sont validés sans condition en C1.

On imposera aussi un « *double circuit de freinage* ».

La lutte contre les excès de vitesse, les surcharges et les infractions à la législation des temps de travail continue *business as usual*, c'est à dire avec bien peu de détermination et d'efficacité. Ainsi, le nombre des procès-verbaux pour excès de vitesse des camions est dérisoire, de l'ordre de 15 000 par an dans les années 1978-1981 (voir en II-8 ci-après).

Et Gerondeau de conclure d'un ton désabusé (pages 143 et 145) :

« *La vérité oblige à dire qu'en ce domaine des progrès restent à faire, car, malgré une prise de conscience indéniable de la majorité de la profession, trop nombreuses sont les entreprises qui outrepassent les règles de sécurité, qu'il s'agisse de la limitation des temps de conduite ou des [...] vitesses autorisées. N'existe-t-il pas à bord de certains véhicules deux carnets de route : le vrai et le faux, pour les contrôles ?*

[...] l'apparition sur le marché de véhicules dépassant largement 110 km/h est néfaste à la sécurité. »

La recherche en sécurité routière ne fait pas l'objet d'un chapitre dans *La mort inutile*, mais elle est invoquée à tout moment par son auteur. Nous avons vu ci-dessus en II-3 que la recherche, fondamentale pour l'émergence des « *grandes mesures* » dans les années 1960, fut parfois utilisée dans les années 1970 pour servir à la « *communication* » et, accessoirement, justifier des temporisations en re-démontrant des résultats connus depuis longtemps.

Dès lors que l'on entrera dans des périodes où on ne prendra plus guère de mesures nouvelles, on peut s'interroger sur les fonctions réelles de la recherche, entre routine et nouveaux champs d'étude. Il faut noter que l'ONSER recruta encore au long des années 1970 et que, malgré des départs lors de son incorporation dans l'INRETS, les effectifs s'y consacrant à la sécurité routière ne baissèrent pas. On reviendra plus loin sur cette question.

L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE.

Selon Gerondeau, « *la formation est sans cesse améliorée* », mais la réalité est celle d'une crise profonde de l'enseignement comme du passage de l'examen⁷⁸⁷. Une réforme générale, mise à l'étude en 1975, n'avait toujours pas abouti en 1981⁷⁸⁸.

Un Décret d'avril 1971 réforme le *Service national des examens du permis de conduire*⁷⁸⁹.

⁷⁸⁶ 13 janvier 1975. Décret modifiant le Code de la route. Nouvel article 124 : création du permis C1.

⁷⁸⁷ Sur le point en 1979 voir Jean Forget, *Les nouvelles techniques de formation des futurs conducteurs*, in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière*, 23-24 octobre 1979. Forget est le Directeur du Service national des examens du permis de conduire (SNEPC). Les citations suivantes sont de lui.

⁷⁸⁸ Sur le détail de l'état du projet en 1979, voir Forget, *op. cit.*

20 janvier 1975, Décret portant création d'un Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession. Son président est l'ancien directeur des routes Coquand à qui est confiée l'étude des réformes.

⁷⁸⁹ 21 avril 1971. Décret relatif à l'organisation et au fonctionnement du service national des examens du permis de conduire. Ce texte très administratif ne laisse pas entrevoir les objectifs poursuivis. Notons qu'il est encore chargé de la centralisation des informations sur les examens du permis de conduire.

Diverses réformes ont modifié le permis A pour moto et C1 pour poids lourds⁷⁹⁰.

Pour le permis B (tourisme), en février 1972 :

- on a institué une « *admissibilité* » utilisant des « *techniques audio-visuelles modernes* » ;
- et augmenté la durée de l'épreuve de conduite de 12 à 20 minutes.

Le taux de réussite à la première présentation de l'examen, a été amélioré : 52 % en 1978 contre 40 % en 1970. Une « *harmonisation du jugement des examinateurs* » a été mise en place, ainsi qu'un projet de « *création d'une école pour la formation et le recyclage des examinateurs* ».

Toutefois, Jean Forget, directeur du *Service national des examens du permis de conduire* souligne le malaise persistant en 1979⁷⁹¹ :

« [La réforme des permis moto et poids lourds] *n'était pas de nature à modifier profondément l'image du permis B (tourisme) dans l'esprit d'un public au demeurant peu motivé. Ce dernier d'une manière générale n'est pas tendre pour les examens, mais pour ce permis qu'il considère comme lié au droit de circuler, il est féroce : invalidité technique, combines, injustices sont les appréciations les plus flatteuses formulées à son sujet. Il est probable que malgré certains progrès cet état d'esprit n'a pas complètement disparu [...]* »

La profession des auto-écoles commence à se diversifier « *entre les enseignants traditionnels et ceux qui se sont lancés dans la formation par stages* ».

On voit apparaître des techniques nouvelles : utilisation de films et magnétoscopes, simulateurs de conduite, nouveaux manuels, etc., dont le développement se fera surtout dans les années 1980.

Gerondeau, aussi prudent – ou pessimiste – que Forget, concluait en 1979⁷⁹² :

« *Il est clair que des évolutions sont nécessaires pour que l'examen ne connaisse plus les taux d'échecs élevés qui sont enregistrés aujourd'hui, et qui traduisent un fonctionnement imparfait du système. [...] Un tel mouvement s'amorce à l'heure actuelle sous l'impulsion du ministère des transports et du Service national des examens du permis de conduire, et grâce au concours de la profession elle-même.* »

Il faudra attendre les années 1980 pour qu'une vraie nouveauté soit mise en application : « *l'apprentissage anticipé de la conduite* » (AAC) expérimenté sur deux départements en 1983 et généralisé par tiers entre 1986 et 1988.

L'AMELIORATION DE LA SECURITE DES RESEAUX.

La *Table Ronde*, dans la ligne du discours traditionnel des Gallienne, Cuny ou d'Ornhelm qui présidaient trois de ses cinq groupes, insista sur les « *Opérations de sécurité* » des routes et des réseaux urbains qui font l'objet de deux des neuf « *fiches* » annexes aux « *Mesures prises* »

⁷⁹⁰ Les dizaine de textes parus de 1970 à 1979 est pour le moins affaire de spécialistes. Nous ne commenterons donc pas les textes qui réforment les permis motos A et poids lourds C1 ni d'autres plus éphémères.

Pour des détails sur l'enseignement et l'examen des nouveaux permis A et C1, voir Forget, *op. cit.*

⁷⁹¹ Jean Forget, *Les nouvelles techniques de formation des futurs conducteurs*, in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière*, 23-24 octobre 1979.

⁷⁹² Gerondeau, *chapitre 13*, page 186.

par le Premier ministre à l'issue de la Table Ronde »⁷⁹³.

On poursuivit la construction des autoroutes de rase campagne ou urbaines sur lesquelles le ratio de tués par kilomètre parcouru est de l'ordre du tiers de celui des routes ou de rues. La privatisation des autoroutes de 1970 devait même en accélérer le développement qui sera toutefois ralenti par la crise économique après 1975. Finalement, le réseau autoroutier passa de 1 125 km en 1970 à plus de 5 000 km en 1981.

Pour les routes, l'accent est mis – outre la continuation de la « suppression de points noirs » par des aménagements sur place ou des déviations – sur les équipements de sécurité : signalisation horizontale, délinéateurs latéraux, glissières de sécurité, glissance des chaussées, éclairage, réseau d'appel d'urgence, aires de repos.

Un premier échec sera l'arrêt par Pompidou de la suppression des obstacles latéraux prévue sur une première tranche de 2 000 km de routes nationales à l'issue de la Table Ronde.

Le second problème sera que, dans le même temps, on décentralisa les routes nationales : le « schéma directeur du réseau routier national » du 28 octobre 1971 prévoyait de décentraliser 55 000 km de routes nationales sur 82 000. Ce qui reportait la charge des études, des décisions et du financement des aménagements sur les départements.

Le tableau ci-après illustre le changement massif que cela entraîna dans la répartition des accidents selon les zones de responsabilité : les routes départementales, devenaient le premier lieu d'accidents, passant de 27 % du total en 1971 à 48 % en 1977⁷⁹⁴.

Tableau 11. Répartition des tués « hors intersection » entre les réseaux en 1971 et 1977.

Tués/an	1971	1977
Autoroutes	3,1 %	3,8 %
Routes nationales	56,9 %	33,3 %
Routes départementales	27,1 %	47,8 %
Voies communales	12,9 %	15,1 %
Total	100 %	100 %

Les départements, dans leur ensemble, ne prirent pas les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité des routes, ce qui amènera Gerondeau à faire ce constat pessimiste⁷⁹⁵ :

« Pendant longtemps, le but premier de l'amélioration des réseaux routiers a été de faciliter la communication [...] Mais aujourd'hui, ainsi que l'a rappelé le ministre de l'intérieur [...] dans une instruction diffusée en janvier 1979, [...] il faut tout mettre en œuvre pour que la circulation n'entraîne plus morts et blessures [...]

Dans de nombreux départements, les premiers pas ont déjà été accomplis en ce sens au cours des dernières années. Mais, sauf exception, ils ne sont pas encore suffisants. »

Cette question sera une des origines de la nouvelle politique mise en place en 1981.

⁷⁹³ C'est le sujet du chapitre 10 de *La mort inutile*.

⁷⁹⁴ Sources : *Les accidents corporels de la circulation routière*, op. cit., pour 1971 et 1977. Il s'agit de la répartition des tués « hors intersection », donc sur des voies de catégories bien définies. Cette variation est due au reclassement du réseau national. Si l'on prenait en compte la totalité des tués, la part des réseaux des collectivités locales serait encore plus grande, du fait de l'importance des accidents « en intersection » en agglomération.

⁷⁹⁵ *La mort inutile*, pages 153-154.

L'amélioration de la sécurité des réseaux urbains progresse, grâce notamment aux techniques des plans de circulation et à la politique de subventions de l'État que nous avons examinées ci-dessus au *Chapitre 9, V-2*. Nous n'y reviendrons pas ici.

LA COMMUNICATION.

Il existe de très nombreux travaux sur ce sujet, de la thèse⁷⁹⁶ au plaidoyer *pro domo*⁷⁹⁷. Leurs divergences sont telles qu'ils défient l'analyse ou même la simple recension.

Nous fumes frappés, lors du premier entretien que Christian Gerondeau nous accorda, par son insistance sur l'importance de la communication dans la prise des grandes mesures. Son exposé sur « *La communication avec l'opinion publique* » (chapitre 12 de *La mort inutile*) se termine ainsi sur le mot « succès ».

Ce remarquable exposé marque bien la complémentarité et les antinomies des deux sens de la communication : connaître l'opinion par des sondages, et informer celle-ci par des campagnes.

Gerondeau fait d'abord la constatation fondamentale que :

« *il ne faut pas confondre opinion et comportement* »,

à partir de l'exemple typique des campagnes sur la ceinture de sécurité de 1972, suivies d'enquêtes en 1973 d'après lesquelles :

« *une large majorité de l'opinion – 80 % – était persuadée de l'efficacité [de la ceinture de sécurité], alors que les comptages [...] le long des routes révélèrent que 26 % seulement des automobilistes qui en disposaient l'utilisaient effectivement, la proportion tombant en ville au voisinage de zéro.* »

Cet exemple, qu'on pourrait multiplier à l'infini⁷⁹⁸, est emblématique du divorce entre la

⁷⁹⁶ On citera quelques textes dans notre exposé ci-dessous, dont l'analyse de Gerondeau, évidemment.

Les « communicants » ne sont pas avarés d'auto-promotion... Une bibliographie sur le sujet de la communication publique – pas seulement en sécurité routière – compterait une centaine de textes. Les travaux récents, floraison suscitée par la nouvelle politique de répression de 2002, portent tous sur une période très limitée, débutant au mieux en 1995. Ces travaux ne sont donc d'aucune utilité pour la période qui nous occupe ici.

Un travail de fond : Tahar Khelifi, *Représentation, Communication, Prévention : L'automobile et l'accident de la circulation*, Thèse de psychologie sociale, École des hautes études en sciences sociales, Laboratoire de psychologie sociale, 430 pages, sous la direction de Denise Jodelet (avec la collaboration de Barjonet et Leygue), novembre 1999. L'étude de la communication n'occupe qu'une partie de cette thèse. Nous sommes loin de partager toutes les analyses de la thèse de Khelifi (sur le risque ou la communication).

Un autre travail sur les « représentations » – dans le sens plus concret des films télévisés et messages radiophoniques – de Camille Picard, *La bonne conduite ? Les campagnes de communication sur le risque routier (1952-2002)*, thèse de doctorat d'histoire en préparation sous la direction de Myriam Tsikounas, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Centre de recherches en Histoire du XIX^{ème} siècle – Equipe ISOR).

⁷⁹⁷ Un exemple savoureux : le Dossier « *Au-delà de la "pub", la communication* », in *Revue du Comité de la sécurité routière*, n° 95, octobre-novembre 1994. Voir d'autres articles sur le sujet dans la même revue.

⁷⁹⁸ L'auteur a souvent rencontré la question de la communication publique au cours de sa pratique professionnelle dans les domaines des transports publics, de la circulation, de la sécurité ou de la gestion de l'énergie.

Malgré la problématique exposée, connue depuis les années 1960, les responsables des administrations publiques continuent allègrement à commander de tels sondages d'opinion qui relèvent le plus souvent de l'auto-justification : « *tels pourcentages des usagers potentiels connaissent... apprécient... jugent efficace... sont favorables à... etc., tel dispositif proposé par mon service* », alors que la réalité des comportements montre que les mêmes individus n'utilisent pas ou quasiment jamais ledit dispositif.

La plus emblématique de ces pratiques est le « *sondage de notoriété* » – transposé du marketing commercial – où on ne se préoccupe même plus de savoir ce que le sondé pense du dispositif, ni même s'il sait ce que c'est,

question d'opinion générale : « *Pensez-vous que telle pratique est bonne ?* » et la question de comportement : « *Est-ce que cette pratique est la vôtre ?* »

Ce n'est évidemment pas ici le lieu de traiter des effets de cette redoutable aporie de la communication publique. Gerondeau ne l'ignore évidemment pas, qui se réfère aux cas bien connus concernant notre sujet⁷⁹⁹ :

« Aux États-Unis et en Angleterre, des campagnes d'information massives utilisant jusqu'à saturation tous les moyens possibles de communication furent réalisées dans plusieurs villes pour inciter au port de la ceinture de sécurité. Les résultats furent absolument nuls. Lorsque l'opinion est correctement informée d'un problème, une "surinformation" apparaît inefficace pour modifier les comportements.

Il fallait donc aller plus loin, et envisager de rendre obligatoire l'emploi de la ceinture de sécurité. »

Des sondages furent alors faits sur une nouvelle question montrant que « *79 % des personnes interrogées se déclarèrent favorables à la mesure envisagée [du port obligatoire de la ceinture]* » (en fait, il ne s'agissait du port de la ceinture que sur route, car le sondage montrait une majorité contre son port en ville). Gerondeau ajoute qu'ils permirent de « *convaincre* » les responsables politiques « *du soutien tacite de l'opinion* ».

Il faut compléter l'exposé de Gerondeau en explicitant une conclusion qu'il ne pouvait guère exprimer, mais qui y transparait⁸⁰⁰ :

« Les dossiers techniques insistaient sur la nécessité d'un dialogue avec les usagers, d'un processus de concertation, d'une préparation de l'opinion, notions qui paraissent actuellement assez banales mais qui étaient alors nouvelles et tranchaient sur le contexte traditionnel de la décision.

Avec la prise en charge par le politique, le projet du dialogue, de l'information va prendre une orientation particulière, celle de la politique d'information par campagnes que nous avons déjà évoqué ; tout se passe comme si, après la Table Ronde et jusqu'en 1973, l'absence de décision avait été compensée par l'utilisation systématique des mass média. »

Nous ajouterons une seconde conclusion en forme de question :

« Quel sera le rôle de la communication après 1973 ? »

On peut trouver un premier élément de réponse – d'époque – chez Barjonet et ses co-auteurs qui ont analysé en 1979 les campagnes des années 1970⁸⁰¹. Ils font état de débats sur l'efficacité de ces campagnes, dont l'efficacité fut assez rapidement contestée, au sein même du *Comité interministériel de la sécurité routière*.

« En août 1978, La lettre de la Sécurité Routière, organe du Comité interministériel, pose cette interrogation "Les campagnes d'information sont-elles utiles ?" L'article rend compte d'une expérience menée aux États-Unis montrant qu'une campagne de 9 mois n'avait eu aucun effet sur les comportements des automobilistes. L'auteur de l'article conclut : "Cette expérience a montré que, selon ses auteurs, il était illusoire d'espérer une modification profonde du comportement par les seules campagnes

mais uniquement s'il en connaît « le nom ». Lesdits sondages de notoriété étant répétés à intervalles réguliers pour le plus grand profit des instituts de sondage.

⁷⁹⁹ *La mort inutile*, op. cit., pages 171-172.

⁸⁰⁰ Barjonet e. a. *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, op. cit., 1979, page 89. Voir aussi *La lettre de la Sécurité Routière*, août 1978.

⁸⁰¹ *Ibidem*, pages 82-85 et page 89-91. Citation page 84. C'est nous qui soulignons.

d'information. Ce point de vue rejoint pleinement celui du Comité de la Sécurité Routière". »

Malgré ces démentis de l'expérience, les campagnes d'information allaient reprendre de plus belle dans les années 1980, dans un contexte renouvelé.

LES SECOURS AUX BLESSES.

En 1969, on avait déjà créé le systèmes des « *Services Mobiles d'Urgence et de Réanimation* » (SMUR), unités opérationnelles desservant des zones restreintes, généralement à partir d'un hôpital, et des « *Services d'Assistance Médicale d'Urgence* » (SAMU), chargés de coordonner les secours d'urgence sur une zone, généralement le département.

Le premier service mobile de réanimation avait été créé à Paris en 1955 par le Pr. Maurice Cara de l'hôpital Necker pour transférer entre des hôpitaux des malades sous assistance respiratoire lors d'une épidémie de poliomyélite. Les SMUR furent officialisés en 1965. Les SAMU furent ensuite créés en 1968 pour coordonner leur action. Il s'agissait donc d'étendre leur utilisation aux secours aux accidentés de la route.

En fait, cette organisation constituait un vaste ensemble, allant des transferts de malades déjà hospitalisés aux « *secours d'urgence* » proprement dits, qui concernent tous les accidents graves et potentiellement mortels : noyades, chutes, accidents du travail ou domestiques (dont le nombre de tués dépasse largement celui des accidents de la route), et aux victimes de pathologies à manifestation brutale, crises cardiaques notamment.

L'*Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives* était relativement pauvre sur le sujet. Elle distinguait deux actions : les « *Soins aux blessés, alerte, secourisme, évacuation* », et les « *Soins spécialisés aux blessés* »⁸⁰², mais le *Rapport général* de la *Table Ronde* ne retenait guère que la première action, c'est à dire le « *Secours aux accidentés* » proprement dit, qui fait l'objet de sa *fiche IX*.

Les mesures proposées comportaient :

- la multiplication des bornes d'appel sur les routes,
- la création d'équipes permanentes d'intervention,
- l'acquisition d'ambulances spécialisées,
- l'augmentation des effectifs de personnels spécialisés.

Gerondeau, fort logiquement, ne traite donc que de la question des « *secours d'urgence* » aux accidentés de la route⁸⁰³ :

- mesures à prendre pour éviter le « *sur-accident* » (accident secondaire survenant contre les véhicules accidentés),
- diffusion d'un enseignement de secourisme,
- évitement des « *mauvais gestes* » : déplacer la victime, la transporter en voiture,
- développement des bornes d'appel,
- organisation des secours médicaux.

Il développe assez longuement les progrès de la médicalisation des secours routiers.

⁸⁰² Ce sont les intitulés respectifs des *Titres 14 et 14 bis* du PRDA. Voir aussi son *Rapport général*.

⁸⁰³ *La mort inutile, Chapitre 11, Les secours d'urgence.*

Il pointe la diversité des situations entre les zones urbaines et les zones rurales plus ou moins denses. Il signale même l'apparition de l'hélicoptère au SAMU de Strasbourg en 1978.

Enfin, il ne cache rien des difficultés nées de la compétition entre les sapeurs-pompiers et les services hospitaliers, et de la querelle des numéros d'appel : le 17 pour la police et la Gendarmerie, le 18 pour les pompiers, (qui parfois « *ne débouchent sur aucun opérateur* », dit-il) et le 15 pour les appels médicaux (encore en cours de mise en place en 1979).

« Derrière cette petite "bataille" des numéros d'appel, s'en cache une autre, plus réelle : celle de la mainmise sur l'organisation des secours. [...] on voit parfois deux ambulances se présenter sur le même accident. Il vaut mieux pêcher en la matière par excès que par défaut, mais ce n'est tout de même pas l'idéal... »

La compétition va évidemment se poursuivre jusqu'à nos jours...

Enfin, la réalité du traitement des accidentés ne se réduit pas à l'amélioration du secours aux accidentés. Les progrès de la médecine en général, entre 1945 – la pénicilline commence juste à être produite en quantité – et nos jours, sont certainement responsables d'une part très substantielle de la baisse de la mortalité sur la route et de la diminution de la gravité des séquelles pour les survivants. Ce sujet n'a pratiquement jamais été abordé – à notre connaissance – dans sa spécificité concernant les accidents de la route.

Nous ne détaillerons pas plus avant de ces questions, qui s'éloignent d'ailleurs de notre sujet « *Les usages de la route* ». On y fera allusion dans notre *Chapitre 12*, lorsque nous présenterons des approches statistiques de l'évolution de la sécurité routière.

LA « SECURITE PASSIVE » DES VEHICULES.

Très tôt, des Commissions avaient été mandatées pour étudier et définir des équipements de sécurité. Ce fut d'ailleurs une des préoccupations majeures des pionniers, qui connaissaient leur importance à leur corps défendant, et tout d'abord celle des freins⁸⁰⁴. Les pouvoirs publics se préoccupèrent de l'éclairage, des pneumatiques, des vitrages, etc., dès les années 1920.

On a vu que les mesures prises avant l'arrivée de Chaban-Delmas au pouvoir, en 1969, concernaient – outre les pneumatiques, l'éclairage et la signalisation des véhicules – de nouveaux équipements (lave-glace, antivol, rétroviseur latéral gauche), la résistance des serrures et charnières des portes latérales des voitures particulières, la protection du conducteur contre le volant en cas de choc, et un nouveau cahier des charges pour les ceintures de sécurité, celles-ci étant apparues dans la réglementation par l'*Arrêté* du 29 décembre 1962 qui imposait des ancrages pour le passager.

L'action principale fut la création, en juin 1971, par les ministres du développement industriel et scientifique François Ortoli et de l'équipement Albin Chalandon, d'une « *Commission sur la sécurité du véhicule* » confiée à Roger Coquand⁸⁰⁵ qui produisit son

⁸⁰⁴ « *Il est plus prestigieux d'augmenter la puissance d'un moteur ou de construire un bolide que de résoudre les problèmes de freinage et, pourtant, dans plus d'une course, c'est la qualité des freins qui a décidé de la victoire.* » Ainsi débute *L'histoire du développement des freins*, de Joseph Lowrey, in *L'année automobile*, n° 11 1963/1964, pages 35-44, 1963.

⁸⁰⁵ La *Commission* réunissait les directeurs des administrations centrales concernées (construction mécanique et routes) et des représentants des organismes de recherche (ONSER, IRT, DGRST), des constructeurs automobiles et des compagnies d'assurance.

Rapport le 1^{er} juillet 1972⁸⁰⁶.

La *Commission* considère que la sécurité primaire est affaire de conditions d'utilisation et d'entretien du véhicule : « *La question de la sécurité primaire est convertie en problèmes d'entretien et d'usage et donc déplacée du constructeur à l'utilisateur.* »

Elle se borne à préconiser une meilleure information de ceux-ci, et le développement d'aides à la surveillance du bon état du véhicule (voyant de pression d'huile, voyant de degré d'usure des freins, etc.).

Pour la sécurité secondaire, la commission propose de développer une réglementation relative à la résistance aux chocs sur le modèle des travaux américains de la National Highway Traffic Safety Administration. Cela s'articule sur un programme d'étude et de recherche assuré par l'ONSER et les constructeurs dans le cadre d'une « *Action Technique Programmée "sécurité du véhicule"* » gérée par l'Institut de recherche des transports, avec un budget prévisionnel de 100 millions de francs. Sous l'influence manifeste des constructeurs, la Commission insiste sur :

« *Le renchérissement des coûts de construction [qui] est supposé déterminer le ralentissement de la motorisation des ménages à revenu modeste, l'arrêt de l'expansion de la branche automobile, l'orientation des classes populaires vers les deux-roues ou les véhicules d'occasion.* »

L'exposé des améliorations effectives de la sécurité des véhicules est pratiquement impossible sur une période courte comme celle qui va de 1970 à 1980. Cela tient à la longueur des études et de la mise en production de nouveaux véhicules – la sécurité passive touche notamment à la structure même de la caisse –, à la diversité de ceux-ci, aux influences croisées entre les performances, la sécurité active et les résistances aux chocs, etc.

Le processus des accords européens, long et difficile, ralentit encore les évolutions⁸⁰⁷.

Une histoire plus longue des dispositifs concernant la sécurité des véhicules serait un travail hors de notre propos. Un corpus déjà « *vulgarisé* » comme celui des articles qui lui sont consacrés par *L'année automobile*, revue internationale publiée en français, anglais et allemand en Suisse, compte près de deux dizaines d'articles, dont les 6 cités en note représentent 80 pages de notre texte⁸⁰⁸ ; une revue comme celle de la SIA compterait des centaines de références.

⁸⁰⁶ On en trouvera un commentaire du *Rapport* dans Barjonet *e. a.*, *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, pages 99-10. Les quelques citations des paragraphes suivants en sont tirées.

⁸⁰⁷ Gerondeau ne signale pas les travaux de la *Commission* ; il s'en tient dans son *chapitre 4* à un historique banal (d'Amédée Bollée à Nader) et à quelques indications sur les travaux de l'industrie automobile française dans la période 1970-1978. Il pointe sévèrement les tares du WP29 et de la réglementation bruxelloise (page 81) :

« *Les règles de fonctionnement de cet organisme sont telles qu'il faut pratiquement, pour adopter une nouvelle mesure, l'accord unanime des neuf pays. [...] Certains n'hésitent pas à parler de paralysie ou d'incurie [...] un tel mécanisme [...] est parfois bien frustrant pour les responsables de la sécurité routière.* »

⁸⁰⁸ *L'année automobile* est publiée depuis 1953 en français, anglais et allemand par EDITA, Lausanne, Suisse. Elle s'intéresse en priorité aux courses, mais on y trouve de nombreux articles économiques et de vulgarisation technique. Cette revue est une source précieuse par ses articles précoces sur les questions de sécurité qui ne s'embarrassaient pas des tabous de la presse automobile française.

Citons six articles totalement consacrés à la sécurité.

D. Bartley, *Les accidents deviendront moins meurtriers*, n° 6, 1958/1959, pages 39-48, 1958.

J. Garnier, *Du char branlant à la suspension pneumatique*, n° 6, 1958/1959, pages 76-80, 1958.

Joseph Lowrey, *L'histoire du développement des freins*, n° 11, 1963/1964, pages 35-44, 1963.

Karl Wilfert, *Sécurité active et passive*, n° 14, 1966/1967, pages 41-48, 1966.

Anonyme, *Limitations limitées !* (les limitations de vitesse en Allemagne), n° 29, 1981/1982, 1981

Jean-Pierre Gosselin, *Enfin, l'ABS vint*, n°34, 1986/1987, pages 57-64, 1986.

En fait, une approche historique longue met en évidence après la guerre deux tournants majeurs distincts que l'on peut situer après 1950 et vers 1965 respectivement.

Jusqu'au début des années 1950, tous les efforts tendaient à éviter l'accident en étudiant ses causes. On a vu qu'aux États-Unis l'accent était plutôt mis sur les erreurs et les défauts de comportement du conducteur et en France plutôt sur les défauts de l'infrastructure.

En ce qui concernait les véhicules, la France se préoccupait surtout des moyens permettant d'éviter l'accident par la « tenue de route », mais aussi par l'éclairage, la signalisation du véhicule, la visibilité de la route depuis le poste de conduite, etc., qu'on subsumera plus tard sous le terme de « sécurité active » ou « sécurité primaire »⁸⁰⁹.

Mais, vers 1950, on voit apparaître aux États-Unis une préoccupation nouvelle, les « études tendant à déterminer les conditions dans lesquelles les personnes sont blessées ou tuées en cas d'accident »⁸¹⁰.

L'université Cornell, à Ithaca, État de New-York, forte de l'expérience dans les accidents aéronautiques du “*Cornell Aeronautical Crash Injury Research Group*” – acquise pendant la guerre – transposa ce type de recherche à l'automobile avec le “*Cornell University Automotive Crash Injury Research Group*”, dit ACIR. En 1955, il avait rassemblé 3 000 cas d'accidents d'automobile. L'accidentologie moderne était née.

« Les statistiques établies par l'ACIR [...] ont montré que le risque de mort est cinq fois plus grand si les portières s'ouvrent et si l'occupant est éjecté que s'il est retenu à l'intérieur de la voiture. »

*Ayant reçu un rapport préliminaire de l'ACIR vers la fin de 1954, les constructeurs américains s'empressèrent de doter leurs modèles 1956 de serrures de sécurité, de sangles facultatives et d'autres accessoires visant à la sécurité des occupants. À l'époque, la Ford Motor Company basa même largement sa campagne publicitaire sur la sécurité.*⁸¹¹ »

La ceinture de sécurité va nous permettre d'illustrer cette évolution fondamentale. Le 11 mai 1903, un brevet pour des « *Bretelles protectrices pour voitures automobiles et autres* » avait été déposé en France par Gustave-Désiré Lebeau⁸¹². Il est vrai qu'elles n'offraient guère de protection dans les véhicules décapotables de l'époque. La « *conduite intérieure* » se répand après 1920, et « *le torpédo disparaît à peu près complètement* » au Salon de Paris de 1927⁸¹³. L'usage de la ceinture n'en progressa pas pour autant.

En 1956, une étude de l'ACIR sur les ceintures de sécurité, alors encore très rares pour les automobiles, mais employées couramment dans l'entre-deux-guerres sur les tracteurs et dans

⁸⁰⁹ On utilise parfois ces termes comme synonymes de « tenue de route », alors qu'ils sont plus englobants.

⁸¹⁰ Les éléments et citations ci-dessous sont tirés (sauf mention en note) de « *Les accidents deviendront moins meurtriers* », de D. Bartley, *op. cit.* Cet article, très complet et très bien renseigné, témoigne du haut degré de connaissance de ces questions en Europe dès 1958 et, par conséquent, en France...

Nous n'avons pas de renseignement sur D. Bartley : américain ou européen ? journaliste ou ingénieur ?

⁸¹¹ D. Bartley, *op. cit.*, page 40.

⁸¹² Voir un dessin illustrant le brevet dans *Automobile et progrès, Culture technique n° 25, op. cit.*, page 148.

Gerondeau, *op. cit.*, page 108, date de 1885 le premier brevet aux États-Unis. Il est possible qu'il s'agisse de ceinture pour les conducteurs de tracteurs très exposés à la chute sous leur engin. Il signale aussi que la ceinture était utilisée dans un avion de l'U. S. Army dès 1910. Son utilisation dans l'aviation est courante dès 1920.

⁸¹³ Article de *L'Excelsior* du 6 octobre 1927, cité par Jean Sauvy, *Survoleur du système automobile*, pages 14-30, in *Culture technique n° 25, Automobile et progrès, op. cit.*

les avions – non pas tant pour les accidents à l’atterrissage que pour maintenir les pilotes en cas de « *trou d’air* » – démontra définitivement leur efficacité. Un Comité du Congrès américain, après avoir examiné diverses controverses à ce sujet, recommanda leur emploi au public. Dès 1958, divers États, dont la Californie, « *ont prescrit l’emploi de ceintures dans tous les véhicules officiels, y compris ceux de la police.* ».

Les résultats concernant la ceinture sont connus très tôt en France où les travaux américains sur la « *sécurité passive* » en général et la ceinture en particulier font l’objet d’un article dans *La Vie automobile* dès 1952⁸¹⁴. Ces travaux sont connus en détail par l’industrie automobile européenne avant 1958, comme en témoigne le très complet article de *L’année automobile* de 1958 de D. Bartley cité ci-dessus.

Un nouveau tournant intervint en 1965 : Ralph Nader, dans *Unsafe at any speed* immédiatement traduit en français⁸¹⁵, critiqua (entre autres choses) la tenue de route de la Chevrolet Corvaire avec un succès inattendu⁸¹⁶. Ce qui relança les préoccupations sur la sécurité active et passive, quelque peu en sommeil à l’époque aux États Unis et aussi en Europe.

Cela se traduisit notamment par le lancement, en 1970, du projet « *Experimental Safety Vehicle* » (ESV) par le U. S. Department of Transportation. Une série de ESV et de « *Safety Systems Vehicle* » (SSV) et autres concept-cars fut ainsi produite dans les années 1971-1974. La plupart aboutissaient à des masses monstrueuses, alors qu’éclatait la crise pétrolière... Renault donna aussi sa version avec son « *Basic Research Vehicle* », présenté à Londres lors du Congrès des ESV de 1974⁸¹⁷.

Au début des années 1960, on commençait à différencier clairement aux États Unis et en Europe les deux concepts de « *Sécurité active et passive* »⁸¹⁸.

⁸¹⁴ Marcel Reichel, « *Diminuer la gravité des accidents en protégeant les passagers* », in *La Vie automobile*, 15 août 1952, page 190. Reichel est le principal chroniqueur sportif de la revue. Il se réfère aux travaux concernant les accidents d’aviation « *depuis une dizaine d’années* ». Il signale, sans nommer la “*Cornell University*”, que :

« *Bon nombre de dispositions [pour diminuer les risques de mortalité] adoptées à cette fin dans l’aéronautique sont applicables à l’automobile. D’une étude statistique à laquelle il a été procédé, notamment en Amérique, il apparaît que les types les plus fréquents de blessures graves dans les accidents d’aviation et d’automobile sont les ruptures de la colonne vertébrale, lésions au thorax et blessures à la tête [...]*

Ces premières observations [...] ont conduit à entreprendre des études méthodiques destinées à déterminer certains critères de construction de nature à éviter les blessures à la tête [...] aussi bien dans les accidents d’automobiles que d’avions. »

Pourtant Reichel pense que :

« *il est clair que le port d’une bricole et d’une ceinture de sécurité [c’est déjà une ceinture à 3 points en 1952] ne semble pas devoir être prochainement adopté par les automobilistes* »,

mais conclut : « *L’étude des modes de construction des véhicules destinés à améliorer la sécurité des passagers est une chose relativement récente, principalement en ce qui concerne l’automobile. On peut en attendre de bons résultats.* »

⁸¹⁵ Ralph Nader, *Unsafe at any speed*, 1965. Traduction française *Ces voitures qui tuent*, par A. M. Suppo et A. de Pérignon, présentée par Jacques Sallebert, avec des annotations techniques concernant les voitures françaises par Roger Brioult, Paris, Flammarion, 267 pages, 1966.

⁸¹⁶ La Corvaire, à moteur arrière, faisait partie de la génération des “compact cars” (voitures « compactes ») lancées hâtivement en 1959 par les « Trois Grands » constructeurs américains face à une pénétration fulgurante de l’industrie automobile européenne qui avait atteint 10 % de part de marché en 1959. Le livre de Nader fit tellement baisser ses ventes dès 1966 que la production de la Corvaire fut arrêtée en 1969.

⁸¹⁷ Le projet ESV donnèrent naissance à des « *Experimental Safety Vehicle Conferences* » internationales, gérées par les américains, qui se sont perpétuées jusqu’à nos jours, au rythme d’une fois tous les 4 ans.

⁸¹⁸ *Sécurité active et passive*, de Karl Wilfert, chef des projets de carrosseries de Daimler-Benz, in *L’année*

La sécurité passive dépasse le problème de l'éjection des passagers et s'intéresse à l'utilisation de la déformation du véhicule pour dissiper l'énergie du choc (problème mis en évidence par l'ACIR dès 1956), à l'aménagement de la surface externe pour réduire les risques de lésions des piétons et cyclistes, au siège (appui-tête), au pare-brise, à l'agressivité du volant ou du tableau de bord, etc.

L'approche biomécanique est introduite en France avec la création de l'Organisme National de Sécurité Routière (ONSER) en 1961. Mais, ses moyens restent très modestes.

La création, en 1969, du médiatisé « *Laboratoire d'accidentologie et de biomécanique* » (LAB) commun de Peugeot et Renault est tardive⁸¹⁹. On peut même penser que cette action fut une réaction aux prodromes de la *Table Ronde*, notamment au lancement du PRDA.

Depuis cette époque jusqu'à maintenant, la sécurité secondaire a néanmoins prédominé très largement dans les réglementations des véhicules.

Un sujet d'étonnement persiste sur le comportement de la quasi-totalité des possesseurs d'automobile, dans tous les pays avancés, à cette époque. Pourquoi n'achetaient-ils pas de ceintures de sécurité ? L'auteur peut témoigner que sa première voiture – une SIMCA 1000 – en était équipée en 1964, sur l'injonction expresse de son père (ex pilote d'avion militaire) qui en avait fait monter sur sa propre voiture, une Mercedes, avant 1960.

On a mis (et on met toujours) en cause les constructeurs automobiles – qui s'en défendent – d'avoir refusé de promouvoir les équipements de sécurité. L'allemand Karl Wilfert, de Daimler-Benz, expose ainsi leur dilemme dès 1966, 7 ans avant l'obligation du port de la ceinture en France en 1973 :

« Un facteur important que l'on ne doit pas perdre de vue lorsqu'on se propose de doter une voiture de dispositifs de sécurité, c'est le goût du client. Il est de fait que la plupart des automobilistes ne se sont guère souciés des problèmes de sécurité : à leurs yeux, les impératifs de la mode, même susceptibles de dissimuler des dangers latents, passaient bien avant toutes les formules de style propres à préserver leur intégrité corporelle ou leur vie. Et, comme les fabriques d'automobiles doivent avant tout vendre ce qu'elles produisent, elles ont tout naturellement concentré leur intérêt sur ce que désire ou croit comprendre la clientèle.

*Il a donc fallu amener le client à vouloir vraiment la sécurité ; quant à la manière dont la publicité a failli à cette tâche primordiale, c'est une autre question qu'on n'abordera pas ici.*⁸²⁰ »

L'allusion ci-dessus de Karl Wilfert à « *la manière dont la publicité a failli à amener le client à vouloir vraiment la sécurité* » n'est pas une simple dénégation. Les constructeurs avaient réellement essayé de promouvoir les équipements de sécurité. Nous avons cité ci-dessus le fait que « *À l'époque, [en 1956] la Ford Motor Company basa même largement sa campagne publicitaire sur la sécurité.*⁸²¹ » Une analyse plus poussée s'imposerait donc.

automobile, n° 14 1966/1967, pages 41-48, 1966.

⁸¹⁹ Le « *Laboratoire de physiologie et biomécanique* », ancêtre du LAB commun à Peugeot et Renault, avait été créé par Renault en 1954. Il ne comptait toutefois que 6 membres en 1962 selon Claude Tarrière, son ex-directeur (interview lors du séminaire du 1/10/2003).

⁸²⁰ Karl Wilfert, *op. cit.*, page 41.

⁸²¹ D. Bartley, *op. cit.*, page 40.

Il conviendrait de s'interroger sur les représentations qui sont à l'œuvre dans ce déni de sa propre vulnérabilité. On a avancé que l'éventualité de « l'accident réalisé » est refoulée par les conducteurs et que tout rappel de cette menace (par les constructeurs) leur déplairait. Mais, nous avons mis en évidence très précocement le rôle fondamental des habitudes et de la mode à propos de l'exemple du volant à gauche. D'autre part, l'accueil des acheteurs envers les divers dispositifs destinés à éviter l'accident est très différencié⁸²².

Sur une base « volontaire et commerciale » – et non plus « obligatoire » –, de nouveaux dispositifs ont envahi le marché durant les années 1990 : les air-bags et les automatismes du type ABS⁸²³.

LA CEINTURE DE SECURITE.

Le Touring-Club préconisait, dès septembre 1957⁸²⁴, la ceinture de sécurité dans un article de François Toché qui présente tous les travaux du “*Cornell University Automotive Crash Injury Research Group*”, ainsi que les équipements de sécurité disponibles sur les véhicules américains de 1956. Voir l'*Annexe B, Illustration 229*.

Les ceintures de sécurité à trois points disponibles vers 1960, en deux parties avec une boucle ventrale et un baudrier, étaient tout à fait utilisables, sans inconfort dirimant, quoi qu'on en ait dit par la suite. Le réglage initial des deux brins était un peu délicat, mais son usage ultérieur était facile et le port prolongé ne causait pas d'inconfort particulier. L'auteur peut en témoigner, dont la voiture était équipée ainsi.

Le Touring-Club s'est donc déclaré pour la ceinture dès 1957, et en fera régulièrement la publicité : voir l'*Annexe B, Illustration 230*.

La ceinture était entrée dans la réglementation en 1962-1963 avec l'obligation de prévoir les trois points d'ancrage pour une ceinture destinée au passager avant – à la « *place du mort* » – et un premier « *cahier des charges* » pour les ancrages et les ceintures⁸²⁵.

⁸²² Les raisons des choix parmi ces dispositifs ont été peu explorées. On plutôt, elles font l'objet de discours idéologiques, très éloignés des choix réels. La constatation fondamentale est que les dispositifs utilisés fréquemment (ABS) sont bien plus prisés que ceux qui ne sont utilisés qu'exceptionnellement (ceinture, appel d'urgence). Cette différence tiendrait en partie à la dimension « éthologique » des comportements, qui demandent à être « renforcés » par des « expériences de satisfaction » régulières.

Sur cette question, voir Jean Orselli, Jean-Jacques Chanaron, *Vers l'automatisation de la conduite. Les systèmes intelligents de transport*, éditions Paradigme, 310 pages, 2001, notamment le chapitre 8.

⁸²³ ABS est un nom déposé par Daimler-Benz (et non Bosch comme on le dit). Le succès commercial du sigle vient de sa polyvalence linguistique : Anti Blockier System, Anti Bloc System, Anti Blocage Système.

⁸²⁴ *Revue du T. C. F.* : septembre 1957, François Toché, *Vers l'automobile de sécurité totale*, pages 461-464. Il s'agit déjà de ceinture trois points.

Autres articles : février 1960, pp. 92-93; juillet-août 1960 ; novembre 1960, p. 769. etc.

⁸²⁵ La mise en place de la réglementation des ceintures va durer jusqu'en 2003. Nous donnons ici la liste des principaux textes. Il s'agit d'*arrêtés* et *circulaires* du ministre chargé des transports, parfois cosignés par celui de l'intérieur. On a omis certains textes, notamment ceux concernant les enfants et divers détails et dérogations.

29 décembre 1962. *Arrêté*. Apparition des ceintures de sécurité dans la réglementation. Trois ancrages sont obligatoires pour le siège du passager avant.

6 février 1963. *Arrêté*. Approbation des cahiers des charges relatifs aux ancrages de ceinture de sécurité et aux conditions d'agrément des ceintures. Homologation obligatoire.

5 février 1969. *Arrêté*. Équipement obligatoire des véhicules particuliers en ceinture aux places avant pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970, et en ancrages à toutes les places pour le 1^{er} septembre 1969.

Le 5 février 1969, un *Arrêté*⁸²⁶ :

- impose l'équipement obligatoire des places avant en ceintures de sécurité pour les véhicules mis en circulation à partir du 1^{er} avril 1970,
- impose l'équipement obligatoire des places arrière en ancrages pour ceinture à partir du 1^{er} septembre 1971,
- définit un nouveau « *cahier des charges* » des ceintures et ancrages.

Le 6 mai 1969, le ministre de l'intérieur Raymond Marcellin, en réponse à une question écrite, annonçait « *un décret rendant obligatoire la ceinture de sécurité* »⁸²⁷.

Hélas, il fallut déchanter !

L'installation obligatoire des ceintures, décidée pour les places avant des véhicules mis en service avant le 1^{er} avril 1970, sera étendue en 1975 aux places avant des véhicules mis en service entre le 1^{er} septembre 1967 et le 1^{er} avril 1970, puis aux places arrières en 1982.

L'utilisation obligatoire aux seules places avant des véhicules particuliers équipés sera décidée en juin 1973 pour la rase campagne seulement. Des dérogations sont prévues pour diverses professions (taxis, police, etc.) ainsi que des dispenses sur simple certificat du médecin de famille (supprimées en 1990).

En agglomération, elle sera étendue partout la nuit et sur les voies rapides de jour en décembre 1974.

Nouveau cahier des charges.

20 octobre 1970. *Arrêté*. Nouveau cahier des charges.

23 mai 1972. *Arrêté*. Homologation des ceintures selon l'Annexe 16 à l'accord de Genève de 1958.

24 mai 1972. *Arrêté*. Modification du cahier des charges conforme à l'Annexe 16. Les « *enrouleurs* » sont déjà pris en compte.

27 septembre 1972. *Circulaire*. Utilisation obligatoire des ceintures sur les véhicules administratifs.

23 février 1973. *Circulaire*. Utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité pendant les leçons de conduite. L'équipement des véhicules d'auto-école a été prescrit par *Arrêté* du 22 décembre 1972.

28 juin 1973. *Arrêté*. Port de la ceinture obligatoire aux places avant hors agglomération pour les véhicules particuliers mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.

26 décembre 1974. *Arrêté*. Port de la ceinture de sécurité aux places avant hors agglomération et sur voies rapides urbaines et entre 22 heures et 6 heures sur les autres voies en agglomération, pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970.

20 janvier 1975. *Arrêté*. Équipement en ceintures de sécurité des véhicules automobiles mis en circulation entre le 1^{er} septembre 1967 et le 1^{er} avril 1970. Applicable au 1^{er} juillet 1976 pour les véhicules datant d'avant le 1^{er} juillet 1968, et au 1^{er} juillet 1975 pour les autres.

16 juillet 1975. *Arrêté*. Extension de l'*Arrêté* du 26 décembre 1974 aux voitures équipées à la date fixée pour l'équipement (cela vise les voitures sorties depuis le 1-09-1967).

26 septembre 1979. *Arrêté*. Port de la ceinture de sécurité obligatoire partout et à toute heure aux places avant des voitures particulières immatriculées à partir du 1^{er} septembre 1967.

4 décembre 1989. *Décret* modifiant les articles R. 53-1 et 92 du *Code*. Possibilité d'extension du port obligatoire de la ceinture aux places arrières des véhicules particuliers.

14 décembre 1989. *Arrêté*. Port de la ceinture aux places avant des utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui sont équipés (à compter du 30 décembre 1990).

9 juillet 1990. *Arrêté*. Port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules particuliers équipés.

14 mai 2003. *Décret* étendant le port de la ceinture aux occupants des poids lourds et aux passagers âgés de moins de 13 ans dans les autobus et autocars légers.

9 juillet 2003. *Décret* étendant le port de la ceinture à tous les occupants des autobus et autocars.

⁸²⁶ Les véhicules « *réceptionnés par type ou à titre isolé* » avant le 1^{er} septembre 1969 bénéficient de dérogations : pose de ceintures ventrales si les 3^{èmes} ancrages sont impossibles à réaliser.

⁸²⁷ *Débats de l'Assemblée nationale*, 6 mai 1969, pages 1 995-1 996 : réponse à une question écrite de Barberot.

Enfin, elle ne sera étendue à toutes les heures et partout en agglomération qu'en 1979.

Pour les petits véhicules utilitaires (près de 10 % des tués en voiture en 1977), le port obligatoire ne sera instauré qu'en 1989.

Pour les places arrière des véhicules particuliers, le port de la ceinture ne sera rendu obligatoire que le 4 décembre 1989.

Pour les autres véhicules, petits utilitaires, camions, autocars, les textes vont s'étaler de 1989 à 2003.

Signalons aussi l'Arrêté du 2 septembre 1975 relatif aux dispositifs spécialement conçus pour le transport des enfants dans les voitures particulières, qui définit un cahier des charges et les conditions d'homologation. Ces dispositifs ne deviendront obligatoires qu'en 1992.

Les raisons de ces atermoiements sont multiples⁸²⁸. D'abord, un des sondages effectués sur l'acceptation du port obligatoire de la ceinture avant 1973, montrait que la majorité l'acceptait sur route, alors que :

« La moitié des personnes interrogées était défavorable à son port en ville.⁸²⁹

C'est pour cette raison qu'il fut décidé de procéder par étapes et de n'étendre l'obligation aux agglomérations que lorsque l'opinion y serait prête. »

Mais cela explique mal qu'on ait attendu jusqu'en 1989.

Déjà avant que la ceinture soit rendue obligatoire, un mouvement de contestation s'était développé, auquel Jacques Baumel fait allusion dès mai 1972⁸³⁰. Les motifs en sont très primitifs – « on redoute les incendies et les noyades » –, mais sont rationalisés par des considérations sur « l'inconfort de la ceinture », la « liberté de courir les risques qu'on choisit », etc.⁸³¹

Ce mouvement sera incarné par le journaliste Jérôme Spycket et son livre de 1975 suivi d'une brochure en 1978⁸³². Ses prétentions à des démonstrations scientifiques relevaient toutes de l'« interprétation naïve » des statistiques disponibles⁸³³.

L'inconfort des premières ceintures, souvent évoqué, sera diminué par les « ceintures à enrouleur », probablement déjà présentes sur le marché en 1970⁸³⁴ et dont l'installation

⁸²⁸ *La mort inutile*, page 173. Le chapitre 6, sur la ceinture, fort discret sur la chronologie, est ici de peu d'utilité. Voir toutefois l'exposé des craintes des anti-ceinture et leur réfutation, pages 110-114.

⁸²⁹ Ce qui était stupide, l'efficacité de la ceinture étant maximale aux basses vitesses, donc en agglomération.

⁸³⁰ *Débats de l'Assemblée nationale*, 5 mai 1972, pages 1 402-1413. Notamment page 1 408.

⁸³¹ *La mort inutile*, pages 113-114. Gerondeau a déjà développé les évaluations de son efficacité. Il ne cite pas Jérôme Spycket, mais reprend brièvement les arguments des anti-ceinture.

⁸³² Jérôme Spycket, *La Ceinture qui tue : contre l'obligation du port de la ceinture de sécurité*, Productions de Paris, 91 pages, 1975. À la BNF.

Jérôme Spycket, *Le point sur la ceinture dite de sécurité*, brochure, 1978.

Aussi : *L'État meurtrier : les impostures de la Sécurité routière*, Spengler, 239 pages, 1994. À la BNF.

Encore : *Les Scandales de l'assurance automobile, lettre ouverte aux quinze millions d'assurés automobiles français*, La Jeune Parque, 119 pages, 1972. À la BNF.

⁸³³ Sur Spycket, voir Barjonet *e. a. Besoin de mobilité et demande de sécurité*, 2^{ème} partie, pages 143-145.

⁸³⁴ La ceinture à enrouleur est régulièrement présentée comme « le progrès qui a fait accepter la ceinture ».

C'est ce que sous-entend François Gentile (in *La sécurité routière*, *op. cit.*, pages 21-22) qui affirme, après un long exposé des progrès des ceintures que « l'enrouleur [est] indispensable à l'efficacité du dispositif. [...] Il fallut attendre le 1^{er} janvier 1978 pour que les voitures soient obligatoirement livrées avec des ceintures à enrouleur aux places avant. Dès lors, les études pouvaient passer du laboratoire à la rue. »

À notre surprise, des témoins avertis comme François Leygue ont aussi insisté sur l'inconfort des ceintures en

deviendra obligatoire sur les véhicules mis en service après le 1^{er} octobre 1978.

Au début de 1979, Christian Gerondeau concluait :

« La généralisation du port de la ceinture de sécurité permettrait, à elle seule, d'atteindre l'objectif que se sont fixés les pouvoirs publics de ramener à moins de 10 000 le nombre de morts enregistré chaque année. »

En fait, le seuil des 10 000 morts ne sera atteint qu'en 1991 et, en 1997, le taux de port de la ceinture était d'environ 93 % en rase campagne, mais seulement de 71 % dans les agglomérations de province et de 69 % à Paris⁸³⁵.

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS – LE CAS DES CYCLOMOTEURS.

La *Table Ronde* – tout comme l'*Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives* – est étonnamment muette sur les deux roues motorisés, à l'exception d'un projet de « *certificat délivré par examen pour la conduite d'un cyclomoteur entre 14 et 16 ans* ». Pourtant, les victimes en deux-roues motorisées étaient nombreuses, environ 20 % du total des tués en 1968, mais leur part dans le total des victimes avait constamment diminué depuis 1957 comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 12. Part des deux-roues motorisés dans le nombre de tués (à 6 jours) avant 1968.

	Total général des tués	Tués en deux-roues motorisés				
		Total tués	% du total général	Dont motos + vélocycleurs	Dont cyclomoteurs	
					nombre	% total 2 roues
1954	8 067	2 714	33,6	2 020	693	25,6
1955	8 622	3 030	35,1	2 108	922	30,4
1956	8 863	3 290	37,1	2 067	1 223	37,2
1957	9 113	3 602	39,5	2 121	1 481	41,1
1958	8 695	3 195	36,7	1 650	1 545	48,4
1959	8 998	3 094	34,4	1 381	1 713	55,4
1960	8 876	2 813	31,7	1 074	1 739	61,8
1961	9 780	2 843	29,1	824	2 019	71,0
1962	10 623	2 776	26,1	614	2 161	77,9
1963	10 729	2 533	23,6	416	2 116	83,6
1964	11 882	2 716	22,9	299	2 417	89,0
1965	13 001	2 799	21,5	272	2 527	90,3
1966	13 009	2 757	21,2	203	2 554	92,6
1967	13 585	2 681	19,7	184	2 497	93,1
1968	14 247	2 790	19,6	188	2 602	93,3

Le nombre des tués en deux-roues motorisés resta relativement stable sur la période de 1954 à 1968. Cette stabilité était due à la décroissance de l'usage des deux-roues motorisés, remplacés par des automobiles ; ce qui masquait l'accroissement de leur dangerosité en termes de tués par km parcouru⁸³⁶. Ces considérations pourraient expliquer le désintérêt relatif pour

deux morceaux (que nous avons utilisées ou vu utiliser avant 1960) et l'arrivée tardive des ceintures à enrouleur, pourtant déjà présentes dans les modifications du *cahier des charges* du 24 mai 1972.

⁸³⁵ Bilan des accidents pour 1997.

⁸³⁶ Voir le *Chapitre 12*. Leur trafic est passé entre 1960 et 1970 de 16,2 à 14 milliards véhicule.km/an et le taux

cette catégorie de véhicules lors de la *Table Ronde* et de ses études préliminaires (PRDA).

Le parc des deux-roues motorisés était fort hétérogène.

La France avait inventé durant la guerre des petits deux-roues motorisés dans la ligne des anciennes « *bicyclettes à moteur auxiliaire* », mais plus performants. Leurs types étaient le *VéloSolex* et les *Mobylettes* de Motobécane dont les vitesses étaient faibles.

Le *VéloSolex* fut imaginé par le centralien Marcel Mennesson, patron avec Maurice Godard de Solex, société fondée en 1905 qui fabriquait des radiateurs et des carburateurs. Après plusieurs brevets non suivis de mise en application, il réalisa le premier prototype du *VéloSolex* en 1940, et la fabrication commença en 1946. Le moteur de 38 cm³ est situé sur la fourche avant et embraye directement sur la roue par un galet. L'engin possède un pédalier ordinaire qui lui permet de démarrer et monter les côtes. Il connut un succès immédiat et son marché se développa grâce à un réseau de stations-service spécialisées, atteignant 100 000 exemplaires par an en 1953, 202 000 en 1955, 275 000 en 1958 ; il est toujours de plus de 280 000 dans les années 1967-1968.

Motobécane est une société créée en 1923 qui fabrique des motocyclettes classiques. Elle innove avec la *Mobylette* en 1949. Malgré sa faible cylindrée et son pédalier, la *Mobylette* a des formes plus proches d'une motocyclette que celles du *VéloSolex* et ses modèles évolueront plus vite. Il s'en vendra 14 millions d'exemplaires.

Peugeot entrera sur ce marché dans les années 1960, avec d'autres constructeurs, et y connaîtra un grand succès avec le modèle *Peugeot 103* sorti en 1971.

On a vu que la classification, redéfinie en 1943, puis confirmée par le *Code* de 1954-1958, avait créé trois catégories, les « *cyclomoteurs* » de moins de 50 cm³ de cylindrée⁸³⁷, les « *véломoteurs* » de 50 à 125 cm³ et les « *motocyclettes* » de plus de 125 cm³.

Les conditions d'utilisation étaient les suivantes : 14 ans sans permis pour les cyclomoteurs, 16 ans avec un permis de connaissance théorique sans épreuve de conduite pour les véломoteurs, 18 ans avec un permis du type automobile pour les motocyclettes.

Vers 1960, la situation avait fortement évolué. Le progrès technique des moteurs se poursuivant, les cyclomoteurs dépassaient quasiment tous 50 km/h, une majorité dépassant les 60 km/h, et certains atteignaient même 87 km/h⁸³⁸. Et, par la force des choses, pratiquement tous les « *véломoteurs* » se situaient pile en dessous de la limite des 125 cm³ et atteignaient allègrement les 120 km/h.

Le tableau ci-dessus montre que les « *motocyclettes* » et « *véломoteurs* » avaient presque disparu en 1968 ; leur part dans les tués en deux roues motorisés était passée de 75 % en 1954 à 39 % en 1961 et 7 % en 1968. Les vitesses atteintes par les cyclomoteurs – à cylindrée constante – faisaient que ces engins avaient remplacé motocyclettes et véломoteurs, ce qui rendait caduques les catégories définies en 1954.

Les mesures sécuritaires vont débiter vers 1960 et se centrer sur trois objets :

- limiter la vitesse des cyclomoteurs, peu chers, accessibles aux jeunes, et plus tard, limiter la vitesse des motocyclettes ;

de tués à 6 jours de 173 à 210 tués par milliard de véhicule.km.

⁸³⁷ La faible cylindrée de ces moteurs à 2 temps permet malgré tout des puissances doubles de celles d'un moteur à 4 temps à cylindrée et vitesse de rotation équivalentes.

⁸³⁸ Voir la liste avec les vitesses de pointe dans la *Circulaire* du 21 mars 1963. Exception notable, le *VéloSolex*.

- durcir les conditions d'accès aux permis des motocyclettes et vélomoteurs, ou à l'utilisation des cyclomoteurs, initialement sans permis ;
- imposer le port du casque.

En 1962-1963, on limite par construction la vitesse des cyclomoteurs à 50 km/h, puis à 45 km/h en 1969⁸³⁹. Une série de *circulaires* plus ou moins comminatoires prescrivent périodiquement aux préfets d'intensifier la lutte contre les homologations non conformes des cyclomoteurs et leur débridage⁸⁴⁰. En pratique, ce fut une lutte sans fin, dans un climat de tolérance envers les constructeurs français⁸⁴¹. Au début des années 1990, un des fils de l'auteur possédait un cyclomoteur Peugeot 103⁸⁴², à l'allure de « petite moto », qui dépassait 60 km/h en palier et dont le compteur, détail piquant, était gradué jusqu'à 80 km/h...

Il en ira de même des motocyclettes qu'on va reclasser en plusieurs catégories, chacune dotée d'un permis spécifique⁸⁴³.

Le port obligatoire du casque va subir les mêmes vicissitudes que celui de la ceinture.

Dès 1961, Robert Buron avait instauré le « *port obligatoire du casque hors agglomération pour les conducteurs des motocyclettes et des vélomoteurs* »⁸⁴⁴.

⁸³⁹ 29 octobre 1962. *Arrêté*. Limitation des vitesses par construction à 45 km/h.

21 mars 1963. *Circulaire*. Classement dans le genre « vélomoteur » de certains types de véhicules réceptionnés avant le 1^{er} mars 1962 comme cyclomoteurs.

Décret du 5 février 1969 et *Arrêté* du 20 novembre 1969. Mêmes objectifs.

⁸⁴⁰ 31 juillet 1970. *Circulaire*. Lutte contre le débridage des cyclomoteurs.

Il était prévu à l'avance par les constructeurs !

29 mai 1973. *Circulaire*. Mise en vente de cyclomoteurs non conformes.

8 décembre 1975. *Arrêté*. Il confirme la limitation de vitesse des cyclomoteurs à 45 km/h.

1993. Mise en place des « *Attestations scolaires de sécurité routière* » et des « *Brevets de sécurité routière* » pour la conduite d'un cyclomoteur.

17 novembre 1997. *Arrêté*. Le *brevet de sécurité routière* devient obligatoire pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans.

12 juin 2003. *Loi* 2003-495 renforçant la lutte contre le débridage des cyclomoteurs (art. 18).

⁸⁴¹ Voir *La mort inutile*, pages 134-136. Gerondeau ne parle pas explicitement de tolérance envers la limite de vitesse par construction, mais met clairement en cause les interventions des constructeurs français contre le port obligatoire du casque dans les années 1975-1976 et l'écoute bienveillante qu'ils reçurent (pages 134-136).

Il conclut – en une allusion très claire à ces tolérances – son *chapitre 7* (page 136): « *en espérant qu'à l'avenir les progrès de la sécurité [...] pourront être conciliés avec l'expansion d'une industrie française [des cyclomoteurs] dans la mesure où [elle] ne cherche pas à améliorer ses performances de pointe.* »

Et en signalant que « *Une étude récente [...] a révélé que la France était [le pays d'Europe] qui comptait le plus grand nombre de victimes parmi les utilisateurs de véhicules à deux roues.* » C'est nous qui soulignons.

⁸⁴² Le Peugeot 103 fut fabriqué de 1971 à 2006 (et continue à l'être en Chine, etc.). Il a ses clubs de fans.

On trouve sur Internet, en 2008, le mode d'emploi du débridage (par exemple <http://103web.online.fr>) ou même une vidéo allemande d'un Peugeot 103 roulant à 120 km/h (www.peugeot103.de).

⁸⁴³ 9 janvier 1980. *Décret* (byzantin) remaniant les catégories des motocyclettes : < 80 cm³ et vitesse < 75 km/h (incluant certains cyclomoteurs selon la nomenclature ancienne), 80 à 400 cm³, > 400 cm³. Les vélomoteurs continuent à aller de 80 à 125 cm³. Les catégories de permis pour motocyclettes sont remaniées.

21 février 1980. *Arrêté*. Définitions des nouvelles catégories de permis pour motocyclettes : A1, A2, A3 et A4.

30 novembre 1984. *Décret* relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV, portant interdiction de réception au 1^{er} janvier 1985 et de vente au 1^{er} janvier 1986.

⁸⁴⁴ 21 janvier 1961. *Décret* modifiant et complétant le code de la route. Nouvel article 53-1 : Obligation de porter un casque homologué pour les occupants des motocyclettes et vélomoteurs.

25 janvier 1961. *Arrêté*. Norme des casques. Homologation des casques définie par l'*arrêté* du 1^{er} août 1960.

26 janvier 1961. *Arrêté*. Catégorie de conducteurs pour lequel le port du casque est obligatoire hors des

Mais, on l'a vu, la part des motocyclettes et vélomoteurs ne cessa de décroître au profit des cyclomoteurs, ce qui annula pratiquement l'efficacité de cette mesure.

Il faut attendre juin 1973 pour que l'usage obligatoire du casque soit étendu aux passagers des vélomoteurs hors agglomération et aux conducteurs et passagers des motocyclettes hors et en agglomération.

En décembre 1974, il est étendu aux occupants des vélomoteurs en agglomération.

Pour les cyclomoteurs, pourtant de loin les plus meurtriers, le port obligatoire du casque sera longtemps différé.

Rappelons qu'en 1968, les cyclomoteurs fournissaient 93 % des victimes en deux-roues motorisés (voir le tableau précédent). Les attermoissements vont s'éterniser face aux interventions des constructeurs français comme en témoigne Gerondeau qui cite⁸⁴⁵ :

« le contexte délicat pour les producteurs nationaux – Peugeot et Motobécane pour l'essentiel – [...] qui conduisait certains à assurer que cette mesure [le casque obligatoire] mettrait fin à l'industrie française du cyclomoteur. »

Le port du casque est rendu obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs hors agglomération en juillet 1976 (effet au 1^{er} octobre), puis en agglomération le 16 octobre 1979 seulement⁸⁴⁶. Il est enfin étendu aux passagers des cyclomoteurs en 1984⁸⁴⁷.

LA LIMITATION DE VITESSE EN RASE CAMPAGNE.

Rappelons que le sujet était à l'ordre du jour depuis longtemps avec des *propositions de loi* de Paul Coirre en 1955 et Jean Lainé en 1957, et les déclarations du ministre de l'intérieur Gilbert-Jules en 1957 (voir le *Chapitre 10 I-3*), suivies des expériences de Robert Buron de 1959 à 1961, dont les effets sur la sécurité avaient dûment fait l'objet d'évaluations⁸⁴⁸.

Nous proposons ici de laisser parler Christian Gerondeau qui décrit la chronologie de la difficile mise en place de la limitation de vitesse de 1969 à 1974⁸⁴⁹ :

« Le 24 mars 1969, débutait une nouvelle expérience de limitation de vitesse concernant environ 1 600 km de routes nationales [...]

Au début de 1970, [...] le Premier ministre était prêt à franchir le pas, et à prononcer une limitation générale de vitesse à 100 km/h sur toutes les routes.

Il n'en eut pas la possibilité.

[En avril 1970] Il fallut se résigner, une fois de plus, à mettre en œuvre une nouvelle

agglomérations : motocycliste (1-07-1961) et vélomoteurs (1-04-1962).

⁸⁴⁵ Voir *La mort inutile*, pages 134-136, où Gerondeau, à propos du port du casque, met clairement en cause le lobby des fabricants de cyclomoteurs, « *invention française* », dont la France « *était le premier producteur mondial* ».

⁸⁴⁶ 28 juin 1973. *Arrêté*. Port du casque obligatoire pour les conducteurs et passagers des motocyclettes dans et hors agglomérations et pour les conducteurs de vélomoteur dans et hors agglomérations.

23 décembre 1974. *Arrêté*. Port du casque étendu aux passagers des vélomoteurs.

8 juillet 1976. *Arrêté*. Port obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs hors agglomération.

16 octobre 1979. *Arrêté*. Port obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs hors et en agglomération.

⁸⁴⁷ 30 novembre 1984. *Décret modifiant le code de la route*. Article 2 modifiant l'article R. 53-1.

⁸⁴⁸ Voir *Les accidents corporels de la circulation routière* des années correspondantes.

⁸⁴⁹ *La mort inutile*, pages 29 à 34. C'est nous qui soulignons – ou introduisons – les dates.

“expérience” Celle-ci concernerait un réseau plus étendu que précédemment : 13 000 kilomètres de routes environ.

Mais le choix du niveau de la limitation de vitesse ne fut pas laissé libre, et le plafond adopté – 110 km/h – se révéla rapidement insuffisamment efficace du point de vue de la sécurité.

Trois années encore furent donc perdues [...]

Au lendemain même des élections législatives de mars 1973 – car il aurait été imprudent d'évoquer la question en période électorale, rien ne pouvant être plus dangereux qu'une politisation de la sécurité routière – une campagne d'information intense fut engagée pour poser objectivement le problème de la vitesse. [...]

Des sondages prouvèrent à nouveau qu'une large majorité des Français – près de 80 % – restait partisans de la limitation de vitesse [...]

C'est le mardi 12 juin 1973 que le Premier ministre [Pierre Messmer] se prononça en session plénière du Comité Interministériel de la Sécurité Routière pour une limitation générale de la vitesse à 100 km/h sur toutes les routes, à l'exception de celles qui étaient déjà plafonnées à 110 km/h. [...] »

[En novembre 1973] Le Premier ministre [...] décida, certes pour limiter la consommation de carburant, mais aussi et surtout pour réduire le gaspillage [de] vies humaines, de limiter la vitesse sur autoroute à 120 km/h et sur toutes les routes à 90 km/h à compter du 1^{er} décembre 1973 [...]

Les résultats furent alors immédiats et spectaculaires. [...]

En mars 1974, peu avant sa disparition, Georges Pompidou manifestait une dernière fois sa réticence à l'égard de la mesure, et décidait de relever le plafond autorisé sur autoroute à 140 km/h. [...]

En septembre 1974, [...] le maximum autorisé sur autoroute fut ramené [...] à 130 km/h, niveau auquel il se trouve encore actuellement. »

Les textes correspondants à ces péripéties se trouvent en note⁸⁵⁰.

Il est intéressant d'examiner l'évolution et la répartition du nombre des procès-verbaux

⁸⁵⁰ 1^{er} avril 1970. *Circulaire des ministres de l'équipement et de l'intérieur*. Expérience de limitation de vitesse modulée avec un plafond de 110 km/h sur 13 500 km de routes. Modifiée par *circulaire* du 28 juin 1971.

1^{er} juin 1970. *Arrêté du ministre du développement industriel et scientifique*. Les instruments servant à la mesure de la vitesse et au contrôle du trafic routier sont soumis à l'étude du service des instruments de mesure.

28 juin 1973. *Décret complétant le Code de la route*. Limitation générale à 100 km/h hors agglomération.

7 juillet 1973. *Circulaire des ministres de l'intérieur et de l'équipement*. Limitation générale à 100 km/h hors agglomération. Règles de modulation locale de la vitesse.

3 décembre 1973. *Décret complétant le Code de la route* : des limitations de vitesse peuvent être établies par *décret* à titre temporaire, même sur les autoroutes.

3 décembre 1973. *Décret* limitant les vitesses à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes.

13 mars 1974. *Décret* limitant les vitesses à 90 km/h sur les routes, 120 km/h sur les routes à deux chaussées avec terre plein central et 140 km/h sur les autoroutes.

6 novembre 1974. *Décret* limitant les vitesses à 90 km/h sur les routes, 110 km/h sur les routes à deux chaussées avec terre plein central et 130 km/h sur les autoroutes.

pour excès de vitesse selon les diverses catégories indiquées sur le tableau suivant⁸⁵¹.

On constate que le nombre de procès-verbaux en agglomération (y compris les grandes voies urbaines comme le boulevard périphérique de Paris) a été très stable.

Par contre le nombre de procès-verbaux sur routes de rase-campagne et autoroutes a eu beaucoup de mal à croître. On sent bien ici la réticence des services de police – et surtout de la Gendarmerie – à redistribuer les moyens en faveur de la rase campagne, où se produisait, pourtant, les deux tiers des accidents mortels. Il est intéressant de noter aussi que c'est cette catégorie de la rase-campagne qui fait les frais de la baisse de répression à partir de 1979.

On reviendra sur la question de la répression en *II-9* ci-après.

Tableau 13. Répartition des procès-verbaux pour excès de vitesse (1972-1981).

Nombre de procès-verbaux	1972	1973	1978	1979	1980	1981	1982
Vitesse excessive en raison des circonstances	54 383	48 862	74 939	75 400	70 809	62 618	66 896
Vitesse des nouveaux conducteurs	10 852	10 327	8 065	8 035	6 224	6 349	5 036
Vitesse limite pour poids lourds PTAC > 10 t	18 534	21 457	9 491	13 648	15 020	15 755	15 013
Limite générale en agglomération (60 km/h) et arrêtés préfectoraux et municipaux	514 772	566 165	518 468	525 667	476 728	447 317	513 885
Limite générale hors agglomération et sur autoroutes de liaison et de dégagement	72 948	105 791	346 672	333 301	307 522	256 565	289 826
Total	671 489	752 602	957 635	956 051	876 303	788 604	890 656
Pourcentage du total des procès-verbaux							
Vitesse excessive en raison des circonstances	8,1%	6,5%	7,8%	7,9%	8,1%	7,9%	7,5%
Vitesse des nouveaux conducteurs	1,6%	1,4%	0,8%	0,8%	0,7%	0,8%	0,6%
Vitesse limite pour poids lourds PTAC > 10 t	2,8%	2,9%	1,0%	1,4%	1,7%	2,0%	1,7%
Limite générale en agglomération et arrêtés préfectoraux et municipaux	76,7%	75,2%	54,1%	55,0%	54,4%	56,7%	57,7%
Limite générale hors agglomération et sur autoroutes de liaison et de dégagement	10,9%	14,1%	36,2%	34,9%	35,1%	32,5%	32,5%

LES LOIS SUR LA CONDUITE SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL (1970 ET 1978).

Rappelons que trois textes s'étaient déjà succédés sur le sujet : la *Loi* de 1954, la *Loi sur le Code de la route* de 1958 et la *Loi* de 1965.

En mai 1969, le ministre de l'intérieur, en réponse à une question écrite, avait déjà annoncé « un texte de loi définissant le degré d'alcoolémie »⁸⁵².

La Loi du 9 juillet 1970.

Le 10 décembre 1969, Chaban-Delmas fait déposer en son nom par le garde des sceaux René Pleven, un « projet de loi instituant un taux légal d'alcoolémie et généralisant le dépistage par l'air expiré »⁸⁵³.

⁸⁵¹ Sources : Ministère de l'intérieur in *Statistique des assurances* ; voir note ci-après. Les totaux pour 1972 et 1973 sont un peu inférieures à ceux qu'on trouvera dans les tableaux suivants (pourtant de même origine).

⁸⁵² *Débats de l'Assemblée nationale*, 6 mai 1969, pages 1 995-1 996. Réponse à la question écrite de Barberot.

⁸⁵³ *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 10 décembre 1969, Annexe n° 955, pages 1 096-1 097. Le

Il propose de punir de un mois à un an de prison et d'une amende de 500 francs à 5 000 francs la conduite en état d'ivresse manifeste ou la présence « *dans le sang d'un taux d'alcool supérieur à 0,80 g pour 1 000* ». Il étend la possibilité de dépistage par l'alcootest « *à tous les cas où la loi prévoit des vérifications médicales, cliniques et biologiques* ».

Le *Rapport* est présenté le 2 avril 1970⁸⁵⁴ par Pierre Mazeaud⁸⁵⁵.

La discussion en première lecture a lieu les 16 avril, 21 avril et 22 avril 1970.⁸⁵⁶

Le rapporteur commence par présenter la responsabilité de l'alcool dans les accidents. Il note que les taux fournis par le ministère de l'intérieur et la Gendarmerie sont très inférieurs à ceux de *l'exposé des motifs* du *projet de loi* pour les responsables d'accidents mortels. La raison – fournie par une lettre du garde des sceaux – en est que :

« [le vrai pourcentage] *comprend non seulement les conducteurs poursuivis pour homicide involontaire et qui sont sous l'influence de l'alcool [...] selon les services de la Police nationale et de la Gendarmerie, mais aussi les conducteurs qui se tuent au volant sans aucune intervention d'un tiers et sans que l'action publique ait lieu de s'exercer à leur égard.* »⁸⁵⁷

Ce « *biais* » dans les statistiques de la police et de la Gendarmerie va néanmoins continuer. Il fera l'objet d'études tardives en 1976-1977, que Gerondeau qualifiera en 1979 de « *découverte [...] qui éclaircissait un mystère* »⁸⁵⁸. Cet « *oubli* » de résultats clairement établis depuis 1965 reste intrigant. Une hypothèse serait que les responsables de la sécurité routière aient hésité à entrer en conflit avec la Gendarmerie (qui décomptait alors près des trois quarts des tués).

projet a été délibéré en conseil des ministres et soumis au conseil d'État.

⁸⁵⁴ *Documents parlementaires, Assemblée nationale, Pierre Mazeaud, Rapport au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale, 2 avril 1970, Annexe n° 1 038.*

Ce *Rapport* très détaillé de 28 pages comporte en annexe la « *Recommandation du conseil des ministres européens des transports* » du 14 juin 1967 qui recommande de fixer le taux légal d'alcool à 0,80 g/l, ainsi qu'une analyse des réglementations dans un très grand nombre de pays.

⁸⁵⁵ Pierre Mazeaud (né en 1929), magistrat, entre au cabinet de Michel Debré en 1961, puis dans divers cabinets. Il est élu député gaulliste dans les Hauts-de-Seine (1967-1973), est 3 fois secrétaire d'État (1963-1976), puis député de Haute-Savoie (1988-1998) et finira sa carrière comme président du Conseil constitutionnel en 2004.

⁸⁵⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, 16 avril 1970 (p. 1 099 e. s.), 21 avril 1970 (p. 1 199 e. s.) et 22 avril 1970 (p. 1 214 e. s.).

⁸⁵⁷ *Débats de l'Assemblée nationale*, 16 avril 1970, page 1 100, colonne de gauche.

⁸⁵⁸ Voir *La mort inutile*, pages 61-63.

Gerondeau signale que « *Pour tous ceux, juges, médecins, techniciens qui avaient à en traiter, [la proportion] établie chaque année avec un soin méticuleux par la Gendarmerie Nationale paraissait à l'évidence mal refléter la responsabilité de l'alcool dans les accidents de la route.* »

Or, on a vu que le taux de conducteurs responsables d'un accident mortel était évalué à 40 % lors des discussions de la *loi* de 1965 et que la raison des taux bas pour les accidents mortels – l'absence de dosage de l'alcoolémie sur les tués, systématique à la Gendarmerie – était bien connue lors du débat sur la *Loi* de 1970.

Comment avait-on perdu la mémoire de connaissances bien établies en 1965 et 1970 ? Et pourquoi la Police et la Gendarmerie persistaient dans ces statistiques biaisées minimisant le rôle de l'alcool ?

De nouvelles études furent effectuées par l'ONSER en 1975, qui trouva un taux sur les accidents corporels de 20 % double de celui de la Police et de la Gendarmerie (9 %).

En 1976-1977, le professeur Got « *redécouvra* » le pourcentage de 40 % d'accidents mortels dus à l'alcool, déjà connu en 1965 et 1970, en « *redécouvrant* » que la Gendarmerie ne mesurait pas l'alcoolémie des tués...

On ne peut s'empêcher de penser à un caractère volontaire de ce biais pour la Gendarmerie (qui décomptait près des trois-quarts des morts), car il persistera jusqu'au début des années 1990.

Quant au professeur Got, cette « *redécouverte* » fondera sa réputation d'hygiéniste médiatique.

Mazeaud met clairement en cause le laxisme de la justice. Les poursuites étaient « *assez systématiquement engagées par le Parquet* », mais à partir d'un taux élevé de 1 g à 1,5 g.

« *Pour les magistrats du siège, au contraire, le taux d'alcoolémie, quel que soit son montant, n'est généralement pas considéré comme suffisant pour servir de base à une condamnation s'il n'est corroboré par des signes extérieurs constatés lors des examens cliniques de comportement. [...]*

Les condamnations interviennent rarement en l'absence de trouble du comportement. »

En clair, Mazeaud indique que les juges continuaient à ne sanctionner que l'ivresse manifeste malgré la *Loi* de 1965.

Au nom de la Commission, Mazeaud propose de retenir :

« *un double taux avec une double échelle de peine :*

- *peines contraventionnelles de 0,80 g à 1,2 g,*
- *peines [correctionnelles] prévues par le Gouvernement au-dessus de 1,2 g. »*

Enfin, la Commission propose de supprimer la possibilité pour les compagnies d'assurances de prévoir une clause les exonérant en cas d'ivresse du conducteur.

La très longue discussion qui s'engage alors est particulièrement complexe.

Le « *respect des libertés individuelles* » est évidemment invoqué par de nombreux orateurs ; ils insistent aussi sur « *le caractère non intentionnel* » de l'infraction (le conducteur ne sait pas qu'il a « trop » bu...). Il y a aussi de très nombreuses critiques mineures du projet (fiabilité des alcootests, fiabilité des prises de sang, désaccord des médecins sur les effets de l'alcool, inapplicabilité des contrôles, etc.).

À nouveau, le débat tourne autour des deux points essentiels suivants :

- relever le taux d'alcoolémie incriminable ; c'est déjà ce qu'a fait la Commission qui a rehaussé le taux d'infraction correctionnelle à 1,2 g (avec la petite compensation des contraventions à 0,8 g). Divers groupes, notamment les socialistes et communistes proposent d'augmenter encore ces seuils. Le garde des sceaux, après avoir vivement protesté, finira par accepter cet affadissement du texte ;
- laisser plus de liberté au juge pour ne pas sanctionner (rappelons que le juge disposait toujours d'une liberté d'appréciation motivée de la peine) en remplaçant la formulation « *sera puni de* » par « *sera passible de* », ou en permettant le sursis. C'est la première solution qui sera adoptée.

La question du dépistage systématique avait été abordée auprès de la Commission par Eugène Claudius-Petit (qui en fait partie). Elle fut soutenue très mollement par Mazeaud au nom de la Commission sous la forme de « *dépistages sur certains grands axes* » ne pouvant donner lieu à poursuites mais juste à l'immobilisation du véhicule⁸⁵⁹. Curieusement, le garde des sceaux évita de saisir l'occasion, ce qui rendra la *Loi* de 1970 pratiquement inopérante.

Le texte est finalement adopté – le groupe socialiste ayant voté contre –, puis transmis au Sénat le 25 avril, lequel l'adopte avec des modifications le 12 juin.

La première séance de seconde lecture du 24 juin⁸⁶⁰ commence par un diatribe de Mazeaud

⁸⁵⁹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 22 avril 1970, pages 1 218-1 219.

⁸⁶⁰ *Débats de l'Assemblée nationale*, 24 juin 1970, pages 2 976-2 981.

contre « *une certaine presse [... qui] a insinué que nous avons fait l'objet de certaines pressions et que nous entendions défendre les régions viticoles.*⁸⁶¹ » Notons que Eugène Claudius-Petit⁸⁶² dénonce « *l'influence des lobbies* » comme il l'avait déjà fait lors de la première lecture⁸⁶³.

Mazeaud expose que le Sénat avait demandé :

« *que l'on ne sanctionne que les conducteurs "sciemment" en état d'ivresse ou tout au moins d'imprégnation alcoolique [...] nous nous refuserons à retenir le mot "sciemment". Cela reviendrait à rendre lettre morte un texte voté par le Parlement* ».

En fait, la discussion tourne toujours autour de la distinction proposée par la Commission entre la contravention au-dessus de 0,8 g et le délit à partir de 1,2 g. La question du sursis revient aussi à propos de la « *peine complémentaire de retrait du permis* ».

Après un nouvel examen non conforme par le Sénat le 27 juin, le texte revient, le 29 juin, devant l'Assemblée avec un rapport de la Commission Paritaire. Finalement, la distinction entre 0,8 g et 1,2 g est maintenue, malgré les dernières protestations du garde des sceaux René Pleven ; le mot « *sciemment* » est maintenu (Pleven propose, à l'usage futur des magistrats, l'interprétation « *que le conducteur sait au moins qu'il a bu* ») ; et le retrait de permis aussi.

Jacques Eisenmann, chargé de la Mission interministérielle, qui suivait ces débats, nous a indiqué que de nombreux sympathisants des démocrates-chrétiens y avaient assisté très assidûment, autour de la veuve de Robert Schuman.

La Loi de 1978.

Très rapidement, le député Roland Boudet⁸⁶⁴, président du *groupe d'étude des problèmes*

⁸⁶¹ Mazeaud cite longuement un article de *France-Soir*, particulièrement virulent, qui dit notamment :

« *C'est comme si ces députés avaient tous signé le compte-rendu de cette séance historique d'une croix. Cela fera beaucoup de croix qui viendront prendre l'alignement dans les cimetières des villes et des villages de France. Pour un député, combien de votes pèse une croix ? Combien de croix pèse un vote ?* »

Il est très intéressant de constater que la presse populaire, comme *France-Soir*, s'élevait contre le manque de courage de l'Assemblée, témoignant ainsi que « l'opinion populaire » était favorable à la répression de l'alcool au volant. On verra que les craintes de *France-Soir* étaient fondées, car la justice continua à être particulièrement indulgente, comme nous le verrons à propos du vote de la *Loi* de 1978 sur le même sujet.

⁸⁶² Eugène Claudius-Petit (1907-1989), ébéniste, puis professeur de dessin, milite à gauche avant guerre, puis adhère au mouvement catholique du Sillon.

Un des dirigeants de la Résistance, il est élu dans la Loire aux deux Assemblées constituantes, puis comme député UDSR (1946-1955) et sous des étiquettes centristes (1958-1962 et 1967-1978). Il est ministre de la reconstruction et de l'urbanisme (1948-1953 puis très brièvement en 1954). Maire de Firminy en 1953, il y mènera une politique d'urbanisme et de construction sociale innovante et la promeut au Parlement.

Il s'oppose très tôt au lobby de l'alcool et est membre du *Haut comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme* depuis 1957.

⁸⁶³ *Débats de l'Assemblée nationale*, 22 avril 1970, page 1 219. Eugène Claudius-Petit avait essayé de demander :

« *un scrutin public [...] Nous aurions connu les noms de ceux qui étaient pour et de ceux qui étaient contre. Il est indispensable que des votes fassent apparaître ceux qui dans cette Assemblée soutiennent délibérément les lobbies et ceux qui, au contraire, s'expriment en citoyens libres et indépendants.* »

Mazeaud avait alors réagi très vivement : « *Je regrette que M. Claudius-Petit mette en doute les travaux de la commission des lois à laquelle il appartient d'ailleurs, et qui n'a fait l'objet d'aucune pression.* »

⁸⁶⁴ Roland Boudet (1913-1993), député de l'Orne de 1958 à 1978, est de tendance démocrate-chrétienne. D'abord inscrit à l'UNR (gaullistes), il appartient de 1967 à 1973 au groupe *Progrès et démocratie moderne*, puis

de la route, et quelques collègues présentent une « proposition de loi afin de sanctionner plus sévèrement les conducteurs en état d'ivresse qui ont provoqué des accidents mortels »⁸⁶⁵.

Leur constat est extrêmement simple : les tribunaux continuent à sanctionner de façon dérisoire la conduite en état d'ivresse, même en cas d'accident mortel :

« Les informations que nous avons sur les sanctions prises contre les conducteurs ayant causé des accidents mortels, parce qu'ils conduisaient dans un état alcoolique, sont décevantes.

Une étude [...] prouve que l'on punit plus celui qui empoisonne une rivière (huit mois de prison ferme – 1 000 francs d'amende, à Aurillac) ou lorsqu'on chasse en temps prohibé (deux mois de prison ferme et 5 500 francs d'amende, à Gap) que lorsque l'on provoque la mort pour cause de conduite en état alcoolique : six mois de prison avec sursis et 3 ans de suspensions de permis pour avoir écrasé un enfant de quatre ans à Arcachon, un mois de prison avec sursis et suspensions de permis pour un an, à Fleury-les-Aubrais, pour avoir écrasé un cycliste, [...] etc.] La liste est longue.

Le plus grave c'est que les durées de suspensions de permis sont si courtes qu'il est souvent possible au conducteur alcoolique de provoquer de nouveaux accidents mortels. De nombreux faits en apportent la preuve [...] »

Ils proposent simplement de modifier l'article L. 17 du Code en permettant de prononcer par jugement l'annulation définitive du permis :

- en cas de récidive sous l'emprise d'un état alcoolique (ou en cas de délit de fuite) après un premier retrait de permis (au titre des articles L. 14 à L. 16), donc même en l'absence d'accident,
- ou en cas de première condamnation, pour homicide ou blessures involontaires accompagnés d'un délit de fuite et d'une conduite en état alcoolique.

Cette proposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale, y dort plus de trois ans. Gerondeau justifie plus ou moins ce délai, en arguant de la méconnaissance supposée des pourcentages d'accidents mortels ou graves causés sous l'influence de l'alcool⁸⁶⁶. Il est plus probable que le gouvernement hésitait à revenir aussi rapidement sur la Loi de 1970, malgré la constatation de son inefficacité dès 1973.

Un Rapport, présenté le 28 avril 1977 par Loïc Bouvard⁸⁶⁷ au nom de la Commission des lois, est discuté en première lecture à l'Assemblée le 16 juin 1977⁸⁶⁸. Il constate que :

« L'usage actuel fait par le juge de la peine complémentaire de suspension de permis du conduire ne suffit pas à dissuader les auteurs d'infraction pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique [...] L'encombrement des juridictions, l'indifférence, voire la clémence des juges, invoquées souvent, n'en sont pas la cause unique. L'insuffisance

de 1973 à 1978 aux Réformateurs démocrates sociaux.

⁸⁶⁵ Documents parlementaires, Assemblée nationale, 20 décembre 1973, Annexe n° 898.

⁸⁶⁶ La mort inutile, pages 60 à 63. La motivation principale de la nouvelle loi, le laxisme de la justice, est à peine évoquée par Gerondeau à travers deux cas cités par Boudet devant l'Assemblée, alors que c'était clairement le motif unique de la proposition de loi. Le recours à la nécessité supposée de nouvelles études pour éviter un affrontement direct avec la magistrature semble ici avéré.

⁸⁶⁷ Ibidem, 16 juin 1977, Annexe n° 2 844. Loïc Bouvard (né en 1929) est député de l'Union pour la Démocratie Française du Morbihan sans interruption depuis 1973, encore réélu en 2007.

⁸⁶⁸ Débats de l'Assemblée nationale, 2^{ème} séance du 16 juin 1977, pages 3 886-3 901. Gerondeau indique par erreur les dates des 16 et 17 juin.

actuelle de la répression [...] tient également au fait que l'arsenal mis à la disposition du juge est lacunaire. »

La conclusion du *Rapport* est assez conventionnelle, avec une modification de l'article L. 15 du Code permettant de retirer plus facilement et pour plus longtemps le permis de conduire. Il ajoute toutefois, sur la proposition de Claudius-Petit, la possibilité de faire des contrôles préventifs « *au sortir d'un établissement vendant des boissons alcoolisées* ».

Lors de la discussion du 16 juin 1977, l'Assemblée adopte un durcissement du retrait de permis en le rendant obligatoire en cas d'accident corporel avec un taux d'alcoolémie supérieur à 1,2 g et en cas de récidive, même sans accident, pour le même taux d'alcoolémie. La possibilité des contrôles préventifs ou sortir des établissements vendant de l'alcool est aussi acceptée.

Le texte n'est discuté au Sénat qu'après les élections de 1978, le 24 mai. Le gouvernement mit à profit ce délai pour proposer, à la place de la prise de sang, l'utilisation des « *analyseurs d'haleine* », dits « *éthylomètres* », dont la mesure était proportionnelle au taux d'alcoolémie mesurée par prise de sang. En effet, la difficulté pratique du recours à un médecin pour effectuer la prise de sang était invoquée par les forces de police pour justifier leur inaction.

Le Sénat adopta l'emploi des analyseurs d'haleine. Il retint aussi le principe des contrôles préventifs, sous réserve qu'ils fussent effectués sur réquisition du Parquet, et assortis seulement de l'immobilisation du véhicule. Par contre, il refusa l'annulation obligatoire du permis.

Le texte revint en seconde lecture le 20 juin devant l'Assemblée, laquelle adopta les contrôles préventifs suivis de sanctions, valida l'emploi des analyseurs d'haleine et rétablit l'annulation obligatoire du permis dans la limite de trois ans avec obligation de subir un examen médical et psychotechnique pour le récupérer⁸⁶⁹.

Le 28 juin, les sénateurs refusèrent en seconde lecture les contrôles préventifs (entraînant des sanctions) et rejetèrent le retrait obligatoire du permis, suivant en cela le rapporteur⁸⁷⁰.

Après la réunion de la Commission mixte paritaire, le 29 juin, le texte voté par l'Assemblée le 20 juin fut rétabli et adopté par les deux chambres le 30 juin⁸⁷¹. Notons que, au Sénat, les groupes communistes et socialistes s'abstinrent.

Jean Foyer, prenant la parole à la fin de cette séance, pose une question implicite : Pourquoi le gouvernement n'était-il pas à l'origine de cette loi ?

« Je voudrais, en premier lieu, souligner que ce texte a été d'initiative parlementaire. C'est, en effet, [...] M. Boudet qui avait saisi l'Assemblée nationale d'une proposition

⁸⁶⁹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 1^{ère} séance du 20 juin 1978, pages 3 129-3 141.

⁸⁷⁰ Gerondeau, page 69, estime que « *le Sénat revenait sur son vote du mois précédent* » et peste contre « *ce système qui fait dépendre le résultat des votes de la liste des députés ou des sénateurs présents en séance...* ». En réalité, il y eut 177 voix contre sur 290 votes exprimés, soit la presque totalité de l'effectif du Sénat.

En fait, le Sénat restait cohérent avec son vote précédent par lequel il avait admis les contrôles mais sans autre sanction que l'immobilisation et refusé l'automatisme du retrait du permis. Le rapporteur, Louis Virapoullé, est le même pour les deux séances et il maintient sa position au nom de la commission des lois du Sénat.

Louis Virapoullé (1934-2002), avocat, est sénateur centriste de La Réunion de 1974 à 1992.

⁸⁷¹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 30 juin 1978, pages 3 752-3 753.

de loi.

Je tiens à marquer, en second lieu, que les dispositions véritablement efficaces sont celles que nous allons adopter [...] c'est l'honneur de l'Assemblée nationale, notamment de sa commission des lois et de ceux qui l'ont représentée à la commission paritaire de les avoir fait triompher. »

De fait, le gouvernement n'avait pris aucune initiative apparente, et ses représentants lors des séances semblent bien timorés. Gerondeau l'indique à demi-mot :

« le caractère novateur sinon hardi des dispositions envisagées suscitait de sérieuses réticences. [...] Fort heureusement, la proposition de loi, émanant de l'Assemblée et non du gouvernement, n'eut pas à être soumise au crible des administrations [...] »⁸⁷².

Quoi qu'il en soit, on disposait désormais d'une législation et d'un moyen de mesure, l'alcoomètre, permettant des contrôles faciles et efficaces⁸⁷³. La question allait être celle de leur mise en œuvre, ou plus précisément de la volonté de réprimer.

On verra en II-8, III et IV ci-après que la répression de la conduite sous l'influence de l'alcool va mettre de nombreuses années à augmenter dans la pratique. Le tableau ci-dessous montre que le nombre de procès-verbaux pour conduite en état d'ivresse ou état alcoolique va passer de 2,54 pour 1000 véhicules en 1971 à 3,15 en 1976, puis retomber à 2,25 en 1983. Il ne va recommencer à augmenter qu'en 1988 pour atteindre 4,42 en 1991.

Tableau 14. Nombre de procès-verbaux par an pour conduite en état d'ivresse ou état alcoolique pour 1 000 véhicules (1971-1991).

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1980	1981	1983	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
2,54	3,08	3,01	3,01	3,15	3,10	3,09	2,77	2,75	2,63	2,25	2,91	3,06	4,23	3,88	4,20	4,42	4,15

II-8 DES REORGANISATIONS ADMINISTRATIVES.

LE « TABLEAU DE BORD DE LA SECURITE ROUTIERE ».

Les statistiques d'accidents corporels, qui existaient depuis 1938 et avaient été réformées en 1954 ne s'intéressaient pas aux « comportements » mais surtout aux paramètres concernant les infrastructures. Les analyses des « causes » se faisaient sur la seule base de l'accident selon des grilles très artificielles. Le ministère de l'intérieur et la Gendarmerie avaient leurs propres grilles, différentes de celles de la direction des routes⁸⁷⁴.

⁸⁷² Gerondeau, page 67, critique implicitement l'attentisme du gouvernement, notamment du garde des sceaux.

« Le texte, lorsqu'il fut promulgué, fut accepté avec une étonnante facilité, prouvant que [...] s'il existe un risque, c'est celui de ne pas trop oser. »

Dès juin 1977, les contacts nécessaires furent donc pris avec un certain nombre d'élus pour les informer des dispositions souhaitables. » Il laisse dans l'anonymat ces « informateurs des élus », dont on peut penser qu'il fut lui-même l'un des principaux.

⁸⁷³ Il restera à supprimer la nécessité d'obtenir la « réquisition » du Parquet, qui offrait aux tribunaux la possibilité de moduler le rythme des contrôles à leur gré.

⁸⁷⁴ Les grilles de l'équipement prennent en compte les infrastructures, les circonstances météorologiques, etc.

Les polices et la Gendarmerie avaient leurs propres analyses (voir les sources dans la note suivante).

On constate que ces « analyses de causes » sont limitées aux fautes du conducteur et à l'équipement défectueux du véhicule et ont énormément varié dans le temps : avant 1970, on prend en compte plusieurs causes (d'où un total supérieur à 100 %), mais concernant seulement les véhicules automobiles ; après 1970, la « cause » retenue est unique, mais le total de 100 % inclut des causes imputables aux piétons et bicyclettes. Bref, ces

Un « *Tableau de bord de la sécurité routière* » est créé en 1973 sur l'initiative de l'ONSER⁸⁷⁵. Il s'agissait de suivre le comportement des conducteurs quant à la vitesse et au port de la ceinture. Le recueil de données est sous-traité à partir de 1977 à un organisme de sondages privé, et les traitements sont réalisés en collaboration entre le SETRA et l'ONSER (puis l'INRETS).

Il comprenait⁸⁷⁶ : le débit, la composition du trafic, les vitesses pratiquées par catégorie de véhicules et les infractions aux vitesses limites ; le port de la ceinture, le taux d'occupation des véhicules, la place des enfants à bord des véhicules, le port du casque et l'éclairage diurne des deux-roues motorisés.

Ces enquêtes vont donc permettre de suivre les comportements, mais seulement à court terme. Les principaux résultats sont repris dans les *Bilans de la sécurité routière* de la fin des années 70, avec des analyses sur l'efficacité de la ceinture et du casque. Assez curieusement, ces résultats vont disparaître des *Bilans* durant la fin des années 1980, comme si la question du respect des « *grandes mesures* » était occultée vers cette époque.

L'ACTION LOCALE : LES « COMITES DEPARTEMENTAUX DE LA SECURITE ROUTIERE » (1973)

En 1973, on réorganise les échelons locaux de la lutte contre les accidents⁸⁷⁷. Une *Circulaire du premier ministre* précise les modalités d'un renforcement de l'action locale⁸⁷⁸.

« J'ai décidé la création, au sein de l'actuelle "Commission départementale de la circulation" instituée par décret du 29 novembre 1971, et qui prendra dorénavant l'appellation de "Commission départementale de la circulation et de la sécurité routière", d'un "Comité départemental de la sécurité routière", présidé par le préfet, et ayant pour but exclusif de prévenir les accidents de la route et s'ils se produisent, d'en réduire les conséquences.

Pour remplir cette double mission, le Comité orientera son action dans quatre directions complémentaires [...] le comportement des usagers – de toutes catégories –, l'infrastructure routière, l'état des véhicules et l'organisation des secours aux blessés.

Le Comité Départemental, s'appuyant sur l'analyse approfondie et systématique des accidents – notamment des plus graves – et sur leurs causes, certaines ou présumées, aura à déterminer les moyens et les mesures permettant de les prévenir. »

La *Circulaire* prévoit le domaine d'action le plus complet pour le Comité et précise en

analyses arbitraires et changeantes sont inexploitable pour une vision chronologique sur la longue durée.

⁸⁷⁵ Voir Yves Systemans, « *Le Tableau de bord de la sécurité routière. Le suivi des principales mesures de Sécurité Routière* », in *revue TEC*, n° 75, mars-avril 1986, pages 14-17.

⁸⁷⁶ Certains éléments (place des enfants, port du casque de certains deux-roues) ont été rajoutés par la suite aux données initiales.

⁸⁷⁷ Voir Pierre Fournieret, *Les structures régionales et départementales*, in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière, 23-24 octobre 1979*. Fournieret est adjoint de Gerondeau, secrétaire général du CISR.

Sur le fonctionnement des instances locales, voir aussi, in *Colloque ATEC de 1979, op. cit.* :

- Serge Weinberg, *Le groupement opérationnel de sécurité routière de Seine-Maritime, Présentation*.
- Jean-Pierre Lriverend, *La Cellule technique de sécurité routière de Rouen*.
- François Bourges, *Présentation d'une cellule départementale d'exploitation et de sécurité routière de l'équipement : le Loir-et-Cher*.

⁸⁷⁸ *Circulaire du premier ministre aux préfets de région et aux préfets*, 13 février 1973. Elle est conservée à la Documentation de la DSCR (carton Archives, dossier rouge). C'est nous qui soulignons.

détail les moyens à mettre en œuvre, notamment :

- aménagements des infrastructures : « *amélioration de la signalisation, protection contre les obstacles latéraux, meilleure application des servitudes de visibilité* »,
- réglementations locales : « *limitations de vitesse, mises à sens unique* »,
- « *renforcement ou adaptation des plans de surveillance des services de police et Gendarmerie* »,
- « *développer la formation et l'information [...] en tenant compte des campagnes nationales et des redressements à opérer en fonction des caractéristiques spécifiques du département (densité et composition socio-professionnelle de la population, importance et répartition du parc automobile, etc.)* »,
- secours aux blessés.

Le Comité ne comprend, en principe, que « *les chefs des principaux services administratifs responsables de la sécurité routière* » : équipement, Gendarmerie, polices urbaines, CRS, inspection d'académie, inspection de la Santé, action sanitaire et sociale, protection civile, arrondissement minéralogique, procureur de la République (sur invitation éventuelle).

Le Comité peut faire appel – sans leur accorder un statut permanent – à des représentants des collectivités locales ou à d'autres experts « *en évitant toutefois de donner prise à des revendications stériles* ».

Dans les grandes agglomérations, le Comité départemental est relayé par des « *cellules techniques spécialisées de sécurité routière* » :

« *Le Comité Départemental de Sécurité Routière pourra travailler en liaison avec les organismes privés intéressés, en évitant toutefois de donner prise à des revendications stériles. Il devra s'assurer du concours des collectivités locales. Pour les plus importantes des agglomérations, le ministre de l'intérieur précisera [...] les conditions dans lesquelles seront instituées et fonctionneront les cellules techniques spécialisées de sécurité routière, dont un des rôles majeurs sera de préparer et d'éclairer les décisions des autorités responsables.* »

En 1979, le Comité Départemental de Sécurité Routière est doté d'un :

« *organe administratif permanent, [...] le "Délégué Départemental à la sécurité routière". Il s'agit d'un fonctionnaire, soit le Directeur Départemental de la Protection Civile, soit le Directeur de la Réglementation de la Préfecture.*⁸⁷⁹ »

Ces Comités départementaux de sécurité routière vont devenir les « *Comités RÉAGIR* » en 1983, mais fonctionneront alors dans un esprit très différent.

Au niveau régional, l'Arrêté prévoit diverses actions : une coordination de l'action des départements de la Région, un contrôle permanent de l'évolution des accidents avec « *la tenue d'un tableau de bord* » régional, un « *recueil d'informations permettant de suivre la réalisation par les différentes administrations du Programme Finalisé de Sécurité Routière au titre du VI^{ème} Plan* », une procédure d'échanges permanents avec la délégation avec « *notamment, un rapport semestriel sur les mesures prises dans la région par les différentes administrations* ». Un membre du cabinet du préfet de région est désigné pour suivre ces questions avec la collaboration des Centres d'études techniques de l'équipement (CETE) et de leurs cellules spécialisées de sécurité routière.

Le fonctionnaire responsable prend aussi, en 1979, le titre de « *Délégué Régional à la*

⁸⁷⁹ Pierre Fourneteret, *Les structures régionales et départementales*, op. cit., page 5.

sécurité routière ».

LA CREATION DU SERVICE DE L'EXPLOITATION ROUTIERE ET DE LA SECURITE (SERES) EN 1975.

Une réorganisation de la direction des routes de la circulation routière réunit, en novembre 1975, les diverses aux unités qui s'occupaient d'exploitation et de sécurité dans le « *Service de l'exploitation routière et de la sécurité* » (SERES)⁸⁸⁰. Celui-ci comprend :

- une *sous-direction de l'exploitation routière* : signalisation et équipements de la route, exploitation des routes et autoroutes,
- une *sous-direction de la réglementation des véhicules*,
- une *sous-direction de la réglementation de la conduite et de la formation des conducteurs*,
- une *division de l'information et de l'animation routière* comprenant le bureau de l'animation routière, le bureau des centres d'information routière national (CNIR) et régionaux (CRIR).

Cette réorganisation fut saluée par la presse qui estime que « *L'Équipement prend en main la sécurité routière* » et se demande⁸⁸¹ :

« *Dans la mesure où ce nouveau service sera intégré dans l'organisation du ministère de l'Équipement, directement responsable des problèmes de réseau routier et de circulation, on peut se demander quel sera dès lors le rôle du Comité de la sécurité routière qui n'a ni l'expérience ni les moyens d'assurer avec une efficacité égale la mission qui est désormais dévolue au SERES.* »

Il n'est pas impossible de voir dans ce type d'article le reflet d'une compétition nouvelle entre la *direction des routes* – ou plutôt Jean Poulit, chef du nouveau *SERES* – et le Comité interministériel de la sécurité routière et son secrétaire général Gerondeau qui est devenu, en avril 1975, « *directeur de la Protection civile* » au ministère de l'intérieur.

En 1974-1975, le ministère de l'équipement, en accord avec le délégué, expérimente des « *cellules départementales d'exploitation et de sécurité routière* ».

On conçoit enfin que l'institution, en 1979, du *Délégué Départemental à la sécurité routière* au profit du *Directeur Départemental de la Protection Civile* ou du *Directeur de la Réglementation de la Préfecture* (voir ci-dessus) avait ému les Directeurs départementaux de l'équipement – et accru les antagonismes envers le système mis en place par Gerondeau.

II-9 LA REPRESSION (1960-1980).

On dispose de données détaillées sur la répression à partir de 1960 environ. Les séries ne sont pas totalement cohérentes, ce qui interdit de faire un tableau d'ensemble absolument complet, mais cela permet toutefois de présenter des séquences significatives mettant en évidence des changements massifs dans la politique de répression⁸⁸².

⁸⁸⁰ 19 novembre 1975. *Arrêté portant organisation de la direction des routes de la circulation routière.*

Le chef du SERES sera Jean Poulit, bientôt remplacé par Philippe Léger.

⁸⁸¹ Article *L'Équipement prend en main la sécurité routière* in *L'Aurore* du 10 janvier 1976, non signé.

⁸⁸² Les sources sont de deux ordres :

- les « *Recueils de données statistiques sur l'assurance automobile* » édités à partir de 1962 par

DIMINUTION DE LA REPRESSION DE 1960 A 1970.

Nous avons déjà mis en évidence une baisse de la répression concernant les **infractions graves de sécurité**, pendant les années 1970. Il est toutefois intéressant de la replacer dans **l'ensemble de la répression durant les années 1963, 1967 et 1969.**

On trouvera en *Annexe A 34* une compilation de données sur la répression de 1971 à 2006.

Le tableau⁸⁸³ ci-dessous récapitule les statistiques d'ensemble.

Tableau 15. Nombre de procès-verbaux concernant la sécurité et la circulation (1963-1969).

	1963	1967	1969
Ivresse ou état alcoolique	14 963	23 811	30 547
Circulation à gauche en marche normale	72 503	75 115	39 591
Changement de direction irrégulier	100 954	113 151	40 980
Dépassement interdit ou irrégulier	105 268	103 762	98 876
Vitesse excessive selon les circonstances	50 528	44 804	53 130
Non respect des limites de vitesse (agglomération, poids lourds...)*	300 000*	320 000*	350 000*
Inobservation de la priorité sauf STOP	50 001	59 479	50 416
Inobservation du STOP	72 128	58 933	59 607
Total PV pour infractions graves de sécurité	766 345	799 055	723 147
Ratio de PV pour infraction grave de sécurité/100 véhicules/an	9,11	6,87	5,54
Autres infractions concernant circulation et le stationnement	5 516 645	7 776 342	4 499 095
Eclairage, signalisation, état du véhicule	559 953	604 058	484 622
Infractions aux règles administratives	243 353	330 692	298 478
Total autres PV d'infraction sauf infractions graves de sécurité	6 019 951	8 391 092	4 932 195
Ratio de PV autres que pour infraction grave de sécurité/100 véhicules/an	71,6	72,1	37,8
Parc automobile (milliers)	8 410	11 636	13 040

* Les PV pour infractions aux limitation de vitesse concernent essentiellement la limite de vitesse générale en agglomération, plus les arrêtés préfectoraux et municipaux, ainsi que les règles concernant les poids lourds de plus de 10 tonnes.

Nous avons déjà noté plus haut que :

- le nombre de procès-verbaux pour le « *groupe d'infractions graves aux règles de*

l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents présentent des données provenant ministère de l'intérieur, direction générale de la police nationale (auxquelles nous n'avons pas eu accès directement), pour les années 1963-1990. Série incomplète au CDAT, cote 1684, et série aux Archives de la *Fédération française des sociétés d'assurance* (FFSA) ;

- à partir de 1990, les données du ministère de l'intérieur sont reprises le *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N*, renommé en 2001 *La sécurité routière en France. Bilan de l'année N.*, ONISR-DSCR, La documentation française. Une série est conservée au CDAT sous la cote 6 109.

Le ministère de l'intérieur conserve peut-être des données plus complètes, mais l'accès à ses archives est difficile (nous avons essayé mais nous n'avons pas insisté). Cela serait intéressant car l'année 1969 est biaisée du fait de l'amnistie présidentielle. Toutefois le biais semble faible pour les infractions graves aux règles de sécurité.

⁸⁸³ Sources : Ministère de l'intérieur in *Statistiques des assurances* (voir note précédente).

Les PV pour excès de vitesse en 1963-1967-1969 ont été estimés à partir des éléments disponibles pour le début des années 1970.

sécurité » est resté à peu près stable avec de 766 345 PV en 1963 et 723 147 PV en 1969 (moins 5 %) ;

- tandis que le parc avait augmenté de 55 % ;
- le trafic avait augmenté de 65 % ;
- et le nombre de tués de 37 %.

Le ratio de procès-verbaux concernant ce groupe des infractions les plus graves a ainsi été divisé par 2 en 6 ans en passant de 9,11 PV/100 véhicules/an en 1963 à 5,54 PV/100 véhicules/an en 1969. Il a probablement été divisé par 3 sur l'ensemble des années 1960.

Le groupe des procès verbaux pour infractions graves de sécurité ne représente qu'une part très faible dans le total des procès-verbaux : entre 8 et 12 %.

On remarque aussi le très petit nombre de procès-verbaux dressés pour ivresse ou état alcoolique (14 963 à 30 547 par an).

Pourtant les autres types de sanctions sont 15 fois plus nombreux. Le « ratio global » des procès verbaux dressés pour des raisons autres que les infractions graves de sécurité est de 71,6 à 72,1 PV/100 véhicules/an en 1963 et 1967 (1969 est un cas particulier pour cause d'amnistie présidentielle). En fait, la priorité a été donnée aux contraventions pour stationnement irrégulier, qui sont passées de 5,516 millions en 1963 à 7,776 millions en 1967. Le nombre de procès-verbaux a en conséquence fait un bond entre 1963 et 1967, passant de 6,019 millions à 8,391 millions, ce qui a permis de maintenir le ratio autour de 72 PV/100 véhicules/an.

La répartition de l'activité des polices n'était donc évidemment pas adossée à une priorité en faveur de la sécurité.

Cette baisse aberrante du niveau de répression concernant la sécurité signe aussi l'incapacité des politiques à prendre en considération la croissance du trafic et du nombre des victimes.

Les suspensions administratives du permis sont très rares. Le tableau ci-dessous indique le total des retraits administratifs de permis et interdictions de solliciter un permis (visant les conducteurs sans permis) en 1967, 1970 et 1973. Leur fréquence de 0,712 pour 100 véhicules et par an en 1967 est donc très faible par rapport aux niveaux obtenus en 1970 et 1973.

Tableau 16. Nombre de suspensions administratives de permis (1967-1970).

	1967	1970	1973
Suspensions administratives	78 903	125 571	228 035
Interdiction de solliciter un permis	4 000*	4 536	15 920
Total des suspensions et interdictions de solliciter un permis	82 903	130 107	233 849
Véhicules à quatre roues (milliers)	11 636	13 710	15 920
Ratio de retraits et interdictions pour 100 véhicules à 4 roues	0,712	0,949	1,47

* Valeur estimée.

DURCISSEMENT (1970-1975) ET RETOUR EN ARRIERE (1976-1980).

On distingue nettement deux phases concernant la répression dans l'ensemble des années 1970 : une montée en puissance jusqu'en 1975-1976, suivie d'une diminution⁸⁸⁴.

Lorsque Jacques Eisenmann, chef de la Mission interministérielle, se penche sur la mise en œuvre des premières mesures, notamment la limitation de vitesse expérimentale de 1970 sur 13 000 km de grands itinéraires, le système de répression est à reconstruire.

Avant 1970, les polices se préoccupaient déjà de faire respecter les trois réglementations généralisées de vitesse existantes : le 50 km/h pour les cyclomoteurs (instauré en 1962), le 60 km/h en agglomération (instauré en 1962), les limites spécifiques imposées aux poids lourds (avant 1954)⁸⁸⁵. Mais, elle procédait de façon obsolète.

Il existait pourtant depuis une quinzaine d'années des matériels performants que les polices et la Gendarmerie françaises n'employaient pratiquement pas, les jugeant sans doute trop chers ou d'un déloyal et regrettable modernisme :

- le « *Traffipax* », qui existait déjà en 1957⁸⁸⁶, permet de photographier l'infraction à partir d'une voiture de police : voir *Annexe B, Illustration 243* montrant un franchissement de ligne jaune ;
- le « *Traffipax* » peut aussi prouver l'excès de vitesse : c'est alors la photo en surimpression du compteur de la voiture de police qui sert de preuve de la vitesse ;
- le « *cinémomètre radar* » peut être utilisé en lecture simple, ou être couplé à un *Traffipax* qui prend la photo avec l'indication du cinémomètre en surimpression.

Une première tranche d'achat de matériels est réalisée par la Gendarmerie avec une dotation budgétaire exceptionnelle en 1970.

La Mission va mettre plus de deux ans à lancer l'amélioration des contrôles.

Eisenmann écrit ainsi au premier ministre en avril 1972⁸⁸⁷.

« Il faut surtout réformer toute la surveillance qui est statique et démodée.

*Votre Cabinet avait obtenu, en principe, 4 M.F. pour un contrôle automatique des infractions (Gendarmerie).*⁸⁸⁸

L'Intérieur vient de se convertir et réclame une action du même genre à Paris et en province avec ce matériel (coût 11 MF.). »

⁸⁸⁴ La détérioration de la position de la délégation à la sécurité routière dès 1975 correspond à une instabilité accrue des ministères chargés des transports. Durant le gouvernement Chirac et les 3 gouvernements Barre de 1974 à 1981, le ministère chargé des transports a cinq titulaires (Galley, Fourcade, Icart, Le Theule, Hoeffel). De 1978 à 1981, il est distinct du ministère de l'équipement.

Le ministère de l'intérieur est tenu de 1974 à 1977 par Michel Poniatowski, qui a nommé Gerondeau directeur de la protection civile, puis de 1977 à 1981 par Christian Bonnet qui semble avoir été beaucoup moins intéressé par la sécurité routière.

⁸⁸⁵ Voir en II-6 *La limitation de vitesse en rase campagne* ci-dessus le tableau et ses commentaires. Il y avait aussi des arrêtés préfectoraux et municipaux et des cas de « *vitesse excessive selon les circonstances* ». La grande masse des contraventions concernait l'excès de vitesse en agglomération.

⁸⁸⁶ *Revue du T. C. F.*, mai 1957, page 250. L'article relate que la Gendarmerie et la Sûreté nationale utilisent déjà des *Traffipax* en 1957. Mais, en 1972, la Gendarmerie n'aura que de 61 *Traffipax* simples et 58 avec radars.

⁸⁸⁷ Eisenmann. *Note au Premier ministre*. 24 avril 1972. C'est nous qui soulignons.

⁸⁸⁸ Avec les crédits déjà ouverts, la Gendarmerie devait disposer ainsi au 31/12/1972 de 161 cinémomètres simples, 61 *Traffipax* simples et 58 cinémomètres couplés avec un *Traffipax*. Les 4 millions de francs supplémentaires évoqués ici devaient permettre d'acquérir 11 *Traffipax* simples, 98 *Traffipax* à coupler avec des cinémomètres et 64 cinémomètres.

Quatre jours avant, il s'était plaint de la mauvaise volonté des Finances⁸⁸⁹ :

« 4 M.F. avaient été demandés pour la rase campagne et votre Cabinet l'avait obtenu des Finances (réunion interministérielle du 25/1/72) ; de fait aucun crédit n'a été ouvert aux services. »

Le 23 mai 1972, Eisenmann rappelle au premier ministre les problématiques de la répression : effectifs insuffisants, méthodes obsolètes, automatisation du contrôle⁸⁹⁰.

« Le programme pluriannuel de renforcement de la police et de la Gendarmerie vise, en particulier, à augmenter dans les prochaines années la surveillance de la circulation routière dont l'insuffisance reconnue de tous est – quels que soient les efforts des services – pour beaucoup dans la fréquence croissante d'accidents graves liés à une inobservation grossière des signaux et des règles élémentaires de sécurité.

Non seulement les effectifs ne sont pas suffisants, mais – face à une circulation de masse – les méthodes aussi sont inadaptées. Le programme pluriannuel accroîtra progressivement la motorisation [des forces de police].

Mais une autre transformation est nécessaire, il faut doter le personnel de matériel de contrôle moderne, dont l'absence réduit son efficacité. La police ne peut, en fait, agir dans les circonstances critiques (par circulation intense ou de nuit) – ce qui paralyse la surveillance en ville. Or cet équipement est peu coûteux.

Les expériences faites en rase campagne ou à Paris sur de nouvelles aides (contrôles et enregistrements automatiques) ont été probantes. »

Le lendemain, en prévision du Comité interministériel du 25 mai 1972, Eisenmann souligne les retards accumulés⁸⁹¹

« Il s'agit de doter dès cette année les polices de la route de moyens modernes de contrôle. L'étude dure depuis un an dans les Comités interministériels et tous les Ministères jugent l'opération indispensable pour assurer la sécurité.

Tout ce que nous faisons en réglementations ou travaux tombe dans le vide faute de surveillance ; la presse, même amie, le souligne. [...] L'efficacité est certaine sans personnel supplémentaire – et il y a intérêt à ce que les renforts qui viendront en 73-74 travaillent de façon moderne.

L'essentiel est de donner très rapidement des autorisations de commande. »

L'augmentation des effectifs ne commencera pas avant 1973.

Pour la Gendarmerie, il était prévu, pour 1973-1974, 820 motocyclistes et 400 auxiliaires supplémentaires⁸⁹² qui ne seront pas tous recrutés.

Par contre, le ministère de l'intérieur repoussera ses demandes d'effectifs supplémentaires à 1974. Il préfère consacrer les moyens nouveaux à l'informatisation du fichier des permis de conduire (avec pas moins de 8,4 millions de francs d'investissement et le recrutement de 87 agents nouveaux pour cette tâche)⁸⁹³.

L'exposé complexe de la mécanique de décision que nous venons de faire illustre la

⁸⁸⁹ Eisenmann, *Note au Premier ministre*, 20 avril 1972.

⁸⁹⁰ Eisenmann, *Note au Premier ministre. Surveillance de la circulation routière : autorisation de commandes supplémentaires d'équipements 1972*. 23 mai 1972. C'est nous qui soulignons.

⁸⁹¹ Eisenmann, *Note au Premier ministre. Comité interministériel du 25 mai : Renforcement des moyens de la surveillance routière*. 24 mai 1972. C'est nous qui soulignons.

⁸⁹² Eisenmann, *Note au Premier ministre*. 23 mai 1972.

⁸⁹³ Eisenmann, *Note au Premier ministre*. 2 juin 1972.

difficulté de faire, plus de 30 ans après, une évaluation tant soit peu réaliste des moyens nouveaux consacrés à la répression⁸⁹⁴. Gerondeau les juge toujours insuffisants en 1979⁸⁹⁵ :

« *Il semble bien qu'une redistribution des missions de circulation générale au bénéfice de celles qui ont pour seul objet la sécurité routière soit à envisager.* »

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire⁸⁹⁶ connaît une évolution contrastée, comme le montre le tableau⁸⁹⁷ ci-dessous qui récapitule le traitement des infractions les plus graves pouvant donner lieu à suspension.

Tableau 17. Procès-verbaux pouvant entraîner la suspension du permis (1970-1980).

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Classés sans suite	129 924	133 763	207 400	321 026	331 739	374 182	573 594	470 879	436 321	463 996	371 951	561 119
Avertissements	70 827	69 414	106 233	195 004	177 032	196 559	57 849	117 838	103 625	118 407	115 945	77 345
Suspension sans consultation commission (< 30 jours)	78 877	76 089	104 333	167 997	164 201	202 051						
Suspension avis commission	46 694	49 501	55 040	60 038	54 145	59 720						
Dont pour moins d'un an	39 695	42 007	46 012	50 242	45 081	51 783	98 277	186 583	185 717	214 697	223 568	179 903
Dont pour un an ou plus	6 999	7 494	9 028	9 796	9 046	7 937						
Affaire transmise au tribunal	55 832	59 987	78 667	113 632	111 997	114 806	225 912	227 053	233 129	219 274	213 823	20 112
Interdiction solliciter permis	4 536	4 890	4 606	5 814	6 109	6 212	3 960	4 386	4 731	4 086	3 797	3 102
Total des procès-verbaux	380 690	393 644	556 279	863 511	845 223	953 530	959 592	1006 739	963 523	1020 460	929 084	841 581
Véhicules 4 roues (milliers)	13 710	14 370	15 020	15 920	16 720	17 390	17 810	18 530	19 330	20 160	20 990	21 780
Total suspension interdiction	130 107	130 480	163 979	233 849	224 455	267 983	102 237	190 969	190 448	218 783	227 365	183 005
suspension, interdictions pour 100 véhicules à 4 roues	0,95	0,91	1,09	1,47	1,34	1,54	0,574	1,03	0,98	1,08	1,08	0,84
PV par véhicule 4 roues	0,0278	0,0274	0,0370	0,0542	0,0506	0,0548	0,0539	0,0543	0,0498	0,0506	0,0443	0,0386
Deux-roues > 50cm ³ (milliers)	155	180	200	250	290	345	410	485	560	617	687	753
Cyclomoteurs (milliers)	5 900	6 000	6 000	6 000	6 100	6 200	6 000	5 900	5 660	5 420	5 180	4 870

Ce nombre fait plus que doubler de 130 107 en 1970 à 267 983 en 1975. Il est remarquable que ce résultat ait été obtenu presque sans augmentation d'effectifs⁸⁹⁸, mais seulement par

⁸⁹⁴ On ne dispose pas de statistiques détaillées des effectifs et des moyens sur la période 1970-1980.

Gerondeau (*chapitre 14*), qui dispose des archives de la délégation au moment où il écrit *La mort inutile*, se contente d'indiquer – ce qui est un peu court – que « *La Gendarmerie, de même que la Police, se dotèrent d'appareils de contrôle (cinémomètres, "radars", etc.) en grand nombre.* » (page 189).

Il ne donne aucune indication sur les effectifs supplémentaires consacrés à la répression.

⁸⁹⁵ *La mort inutile*, page 192.

En fait, vers la fin de la période, l'évolution fut inverse : les moyens en effectifs furent souvent redéployés vers la simple gestion de la circulation ou même vers d'autres tâches (contraventions de stationnement, maintien de l'ordre, etc.). L'auteur lui-même, en poste à la direction de la Voirie de Paris de 1969 à 1979 peut témoigner du redéploiement partiel vers le maintien de l'ordre des « *brigades du Périphérique* » de la Préfecture de police.

⁸⁹⁶ Les infractions pouvant donner lieu à la suspension administrative du permis font l'objet d'une liste (*Arrêté* du 23 juillet 1954) comprenant notamment les excès de vitesses, les manœuvres dangereuses, les refus de priorité, le non-respect de certaines signalisations, certains défauts d'éclairage ou de signalisation. S'y ajoutent les contraventions et délits pour alcoolémie, les homicides et blessures, le délit de fuite et les infractions à un arrêté de suspension (*Code de la route* du 15 décembre 1958 et *Circulaire* du 16 janvier 1959).

L'interdiction par le préfet de solliciter un permis concerne les contrevenants n'ayant pas ou plus de permis.

⁸⁹⁷ Il s'agit ici du total des suspensions et des interdictions de solliciter un permis.

Sources : Ministère de l'intérieur in *Statistiques des assurances* (voir note en tête de II-8).

⁸⁹⁸ On a vu que seule la Gendarmerie avait prévu des recrutements en 1973, mais pas les polices nationales.

« l'adaptation des méthodes » que demandait Jacques Eisenmann.

Mais, en 1976, on constate un effondrement du nombre de suspensions et interdictions de solliciter un permis qui tombe à 102 237 contre 267 983 en 1975. Nous examinerons plus loin l'origine de cette chute.

Puis, le nombre de suspensions remonte lentement jusqu'à 227 365 en 1980, avant de chuter à nouveau en 1981, avec l'arrivée de la gauche au pouvoir qui met en place une nouvelle politique faisant moins appel à la répression.

En conclusion, on notera que le « ratio de suspensions et interdictions de solliciter un permis pour 100 véhicules par an » va finalement diminuer du fait de l'augmentation du parc. Il passe de 0,95 en 1970 à 1,54 en 1975, chute brutalement en 1976 à 0,574 puis remonte à 1,08 en 1980, et rechute en 1981 à 0,84, soit moins qu'en 1970.

L'ensemble des infractions graves concernant la sécurité connaît une évolution du même type, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 18. Nombre de procès-verbaux concernant la sécurité et le stationnement (1970-1980).

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1980	1981
Ivresse ou état alcoolique	36 537	46 332	47 948	50 271	54 709	55 286	57 173	53 477	57 712	57 311
Circulation à gauche	52 243	51 206	40 190	37 438	34 817	34 122	29 806	25 097	24 107	22 564
Chevauchement de la ligne jaune	58 406	67 977	67 323	72 971	82 837	38 121	62 495	57 678	70 608	72 471
Changement de direction irrégulier	39 207	34 611	33 432	27 968	26 872	25 999	44 797	21 354	39 647	35 224
Vitesse excessive	75 936	85 670	50 944	40 037	39 473	38 095	41 330	76 948	75 387	63 539
Non-respect limitation de vitesse	441 320	699 674	731 014	813 162	906 065	942 608	996 838	914 365	808 056	727 459
Dépassement interdit ou irrégulier	67 879	81 880	64 230	51 726	49 348	48 187	43 045	32 251	28 564	28 395
Inobservation des signaux (feux)	169 750	189 161	178 673	186 932	192 985	202 725	215 454	218 163	252 134	244 322
Inobservation priorité et STOP	110 000	110 000	110 576	112 713	123 733	111 719	108 062	109 647	89 935	94 882
Total infractions graves sécurité	1 051 278	1 366 511	1 324 330	1 393 218	1 510 839	1 496 862	1 599 000	1 508 980	1 446 150	1 346 167
PV sécurité/100 véhicules/an	7,32	9,10	8,32	8,33	8,69	8,0	8,63	7,81	6,89	6,18
PV stationnement autre circulation	8540 311	9579 875	9128 831	8778 839	9198 431	8117 428	8242 435	8416 036	9855 587	9835 902
Eclairage signalisation état véhicule	567 134	652723	741 805	800 885	950 977	737 992	1048 376	1010 922	857 218	800 287
Infractions règles administratives	284 640	256 845	293 237	349394	384 063	385 139	419 068	523 058	723 202	783 914
PV non-sécurité/100 véhicule/an	65,4	69,9	63,8	59,4	60,6	51,9	52,4	51,5	54,5	52,4
Parc automobile (milliers)	14 370	15 020	15 920	16 720	17 390	17 810	18 530	19 330	20 990	21 780

Le ratio des procès-verbaux pour infractions graves à la sécurité pour 100 véhicules par an, qui avait augmenté de 7,32 en 1971 à 8,58 en 1972, est retombé en dessous du niveau de 1971 avec un ration de 6,89 en 1980 et 6,18 en 1981.

Par contre la répartition des procès-verbaux a changé, avec une forte augmentation de ceux concernant le non-respect de la limitation de vitesse. Ceci résulte des nouvelles limitations en rase campagne, qui s'ajoutent aux anciennes limitations en agglomération.

On constate enfin que le ratio des autres types de procès-verbaux (stationnement, éclairage, signalisation, état du véhicule, infractions administratives) a lui aussi baissé de 1970 à 1981, après être passé par un maximum en 1972.

En conclusion, la répression a augmenté en nombre de procès-verbaux ou de suspensions du permis, mais, au final, elle a diminué pour chaque conducteur du fait de l'augmentation continue du parc automobile.

L'AMENDEMENT BIGNON.

En 1975, une régression s'était donc produite dans la fréquence des procès-verbaux. Elle s'accompagna d'un retour en arrière du retrait du permis de conduire.

Le député Charles Bignon⁸⁹⁹ avait déposé, le 15 avril 1971, avec quelques collègues dont Claude Gerbet⁹⁰⁰, une *proposition de loi* destinée à réduire les pouvoirs du préfet en matière de retrait administratif du permis⁹⁰¹. Renvoyée en commission, elle ne fut pas examinée.

Mais, en 1975, Claude Gerbet est chargé de rapporter un *projet de loi* modifiant le *Code pénal* (comme il y en avait presque chaque année). Il en profite, avec Claude Bignon, pour faire passer un amendement édictant⁹⁰² :

- que la décision de suspension du préfet devenait « *provisoire* » jusqu'à la décision du tribunal ; cette clause était relativement formelle, puisque le retrait du permis par le préfet était la plupart du temps déjà exécuté ;
- que la suspension par le préfet était limitée à 1 an, contre 3 ans auparavant ; cela était encore moindre mal, car les suspensions de plus d'un an étaient peu nombreuses (10 000 environ sur un total de 267 000 en 1975) ;
- que la procédure « *allégée* » était supprimée, ce qui nécessitait la constitution d'un dossier complet et la convocation systématique du contrevenant devant la commission départementale de retrait du permis.

Le 18 juin 1975, le sénateur Bourgoing avait déposé un amendement visant à remplacer le retrait administratif du permis par un système de « *points* » déclenchant en trois seuils un avertissement, puis un contrôle d'inaptitude et enfin une période de perfectionnement⁹⁰³. La suspension administrative aurait été conservée pour les cas les plus graves.

Le gouvernement ne défendit que très mollement l'ancien système et l'« *amendement Bignon* » ne fit guère débat ni au Sénat ni en seconde lecture.

Les services préfectoraux, débordés, ne prononcèrent que 98 277 suspensions en 1976 contre 261 771 en 1975. En 1980, on n'était remonté qu'à 223 568 suspensions⁹⁰⁴, avant que la

⁸⁹⁹ Charles Bignon (1921-1980) est fonctionnaire au ministère de l'industrie. Il est élu député gaulliste de la Somme de 1968 à 1978, plus précisément de la 3^{ème} circonscription, le Vimeu, région mixte industrielle et rurale. Il est d'une activité boulimique et sera vice-président de l'Assemblée. Dans sa profession de foi pour les élections de 1973 (in *Barodet*), il se targue d'avoir « *parcouru 120 000 km à ses frais* » pour sa circonscription, type de mention exceptionnel. Il indique avoir déposé 245 questions et fait 65 discours à la tribune de l'Assemblée !

⁹⁰⁰ Claude Gerbet (1912-2003), avoué, est élu député républicain indépendant d'Eure-et-Loir de 1968 à 1978. On le verra intervenir lors de la discussion de la loi sur l'alcool de 1978 pour diminuer les sanctions ; voir *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 16 mai 1978, pages 3 89-3 901.

⁹⁰¹ Bignon, Bozzi, Gerbet et de Grailly, *proposition de loi, tendant à modifier les procédures applicables aux retraits du permis de conduire*, Documents parlementaires, Assemblée nationale, 15 avril 1971, Annexe n° 1 659.

⁹⁰² *Débats de l'Assemblée nationale*, 16 mai 1975, pages 2 852-2854 et 27 juin 1975, pages 4 915-4 916. On y voit des parlementaires pourtant soucieux de sécurité routière comme Jean Foyer approuver Bignon.

⁹⁰³ *Débats du Sénat*, séance du 18 juin 1975, pages 1 738 e. s.

⁹⁰⁴ Il est intéressant de lire les déclarations d'auto-satisfaction de Bignon sur les résultats de son amendement lors

nouvelle politique de ralentissement de la répression ne ramène ce nombre à 179 903 en 1981.

LES PROJETS DE « PERMIS A POINTS ».

Christian Gerondeau, au terme d'un long historique des péripéties de la répression de 1970 à 1978, affirme sa conviction que :

« *C'est donc bien du degré de surveillance que dépend le respect des lois.* »

Puis, il conclut de façon pessimiste sur l'état de la répression en 1978, et propose l'instauration du « permis à points »⁹⁰⁵ :

« *Mais on est encore très loin de l'idéal à atteindre, et il appartiendra probablement un jour au Parlement de mettre en place un système nouveau, à la fois plus efficace et plus juste [...]*

« *À cet égard, on se doit de constater que de très nombreux pays adoptent progressivement le système du permis à "points" [suit un exposé détaillé du système].* »

En fait, la question du permis à point était dans l'air depuis quelque temps⁹⁰⁶.

Lors du débat sur la suspension administrative du permis, le garde des sceaux Jean Lecanuet fait état d'un projet en cours d'élaboration avec le ministre de l'intérieur⁹⁰⁷ :

« *M. le ministre de l'intérieur m'a prié d'insister auprès de vous [...] sur le fait qu'il est en train de mettre au point un nouveau système qui évitera ces inconvénients [ceux du retrait administratif du permis].*

« *C'est pourquoi je me permets de demander à la commission [...] de bien vouloir retirer son amendement, étant donné que je prends l'engagement que le Gouvernement*

du débat sur la *Loi sur l'alcool* de 1978, in *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 16 juin 1978, pages 3 890-3 894.

⁹⁰⁵ *La mort inutile*, citations pages 194 et 196. C'est nous qui soulignons.

⁹⁰⁶ Sur l'état de la question dans les années 1980, voir Françoise Châtenet, *Le permis à points. Bilan et perspectives*, Rapport sur convention entre la DSCR et l'ONSER, n° 80-41-021, avril 1981.

Voir surtout Sophie Bouretz, *La naissance du permis à points en France. Histoire d'une longue gestation*. In revue RTS, n° 53, octobre-décembre 1996, pages 3-17. L'auteur, doctorante en droit, a collaboré avec l'INRETS-DERA, mais n'y est pas restée. Cet article contient l'indication de ses sources et une bibliographie assez complète.

Nous reviendrons en détail sur cette très intéressante étude pour la suite de l'histoire du permis à points. Insistons ici sur les éléments concernant la période 1974-1981 que nous avons repris sans vérification.

L'article traite des projets antérieurs, de l'*arrêté municipal* de Paris du 9 novembre 1940 disposant que les infractions seraient reportées sur une pièce annexée au permis de conduire, au projet de « *fichier national des conducteurs* » de la loi du 24 juin 1970 qui ne fut jamais mis en place par le ministère de la justice. Il ne mentionne toutefois pas les ancêtres comme le projet du « *casier central automobiliste* » de Clemenceau en 1908.

Il est dommage que l'article ne traite pas du contexte international ni des nombreux systèmes existant à l'étranger au début des années 1970, qui servaient d'exemples et contre-exemples aux projets français.

Enfin, nous sommes sceptiques sur les interprétations sociologiques de l'auteur sur les « *raisons* » de ces atermoiements répétés (« *le tempérament français* », « *l'opinion* », etc.).

Pour nous, c'est le « *jeu sans enjeu* » des administrations centrales que nous avons décrit à propos de la réforme du *Code de la route* sous la IV^{ème} République. Nous insisterions sur les manœuvres dilatoires du ministère de la justice. De 1970 à 1980, il s'était refusé à mettre en œuvre le « *fichier national des conducteurs* » de la *Loi* du 24 juin 1970. En 1979, il est vraisemblable qu'Alain Peyrefitte, en confiant à son ex-collaborateur et député-suppléant Étienne Pinte le soin de produire un *Rapport* sur le sujet, s'assurait ainsi que ce *Rapport* ne serait pas rendu avant longtemps (ou tout du moins avant les élections). L'affaiblissement de la délégation à la sécurité routière à partir de 1975 expliquerait probablement la reprise de ces escarmouches administratives.

⁹⁰⁷ *Débats de l'Assemblée nationale*, 16 mai 1975, page 2 853. C'est nous qui soulignons. Le ministre de l'intérieur est alors Michel Poniatowski et celui de l'équipement est Robert Galley.

présentera un projet de loi qui s'inspirera du système dit "permis par points", en vigueur dans certains États étrangers et recommandé par l'administration européenne. »

Le sujet avait déjà été évoqué dans le *Rapport Braconnier* de 1974.

Deux *avant-projets de loi* ont été élaborés, le 21 octobre 1974 par le ministère de l'intérieur⁹⁰⁸ et en juin 1975 par le ministère de l'équipement⁹⁰⁹. Un projet commun aux deux ministères est mis au point en avril 1976⁹¹⁰ ; il utilise désormais le terme de « *permis à points* ». Mais, le ministère de la justice avait entre-temps rédigé son propre projet qu'il présenta au CISR du 6 avril 1976. Une présentation à la session parlementaire d'automne 1976 d'un projet unifié est envisagée, mais elle n'aura pas lieu.

Lors du débat sur la *Loi sur l'alcool au volant* de 1978, le garde des sceaux Alain Peyrefitte parle, lui aussi, du « *permis à points d'inaptitude* » à l'étude⁹¹¹.

Une mission sur le permis à points est alors confiée par le ministre de la justice Alain Peyrefitte à son ex-suppléant, le député Étienne Pinte⁹¹², en septembre 1979. Le dépôt de son *Rapport* étant prévu pour avril 1980. Mais, Pinte réclame des délais à plusieurs reprises ; en avril 1981, il prévoyait de déposer enfin son *Rapport* en juin 1981⁹¹³. Il ne le fera jamais...

Finalement, le « *permis à points* » ne sera voté qu'en 1989, sera mis en application durant l'été 1992 dans la pagaille née d'une vive réaction des chauffeurs routiers, sera modifié en conséquence, fera paradoxalement chuter le nombre de retraits de permis et ne sera pas réellement opérationnel avant 2002.

En conclusion, cet examen des statistiques montre que la répression avait finalement baissé en 1980 par rapport à 1970 :

- les efforts pour augmenter la répression en général n'ont pas été poursuivis après le départ de Chaban-Delmas, et son niveau en 1981 était retombé à celui de 1970 ;
- toutefois, la répression des excès de vitesse reste à un niveau élevé et ne commence à baisser qu'à partir de 1978 ;
- le retrait du permis s'est déprécié, non seulement parce qu'il est moins fréquent, mais surtout parce qu'il a été ramené à 1 an au lieu de 3 ans.

CONCLUSION : 1945-1981 FUT UNE PERIODE PARTICULIEREMENT FECONDE.

Après une brève période de reconstitution de l'industrie automobile française, les

⁹⁰⁸ *Avant-projet de loi relative aux modalités de retrait d'annulation du permis de conduire par l'autorité préfectorale* (archives du ministère des transports). Note Bouretz.

⁹⁰⁹ *Avant-projet de loi relative aux modalités de retrait d'annulation du permis de conduire par l'autorité préfectorale* (archives du ministère des transports).

⁹¹⁰ *Réunion du CISR* du 6 avril 1976 (archives du ministère des transports). Note Bouretz. Nombreuses coupures de presse signalées par Bouretz.

⁹¹¹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 16 juin 1977, page 3 894.

⁹¹² Étienne Pinte (né en 1939), licencié en droit et diplômé de l'Institut d'études politiques, est un collaborateur d'Alain Peyrefitte dès 1962. Il est son député suppléant dans les Yvelines en 1973. Il devient député RPR en mai 1973 lorsque Peyrefitte est nommé garde des sceaux. Il fut constamment réélu depuis.

On peut s'interroger sur la volonté de Peyrefitte de voir aboutir la mission confiée à Pinte.

⁹¹³ Interview dans la *Revue de la Prévention Routière*, n° 175, page 12.

fonctionnaires des ministères des transports et de l'intérieur s'attachèrent à la rénovation des réglementations de la route qui aboutit au *Décret* sur le *Code de la route* de 1954.

Loin de ne se préoccuper que de la facilitation de la circulation, ils entamèrent une reprise en main de la sécurité, comme en témoigne la réapparition en 1951 du retrait administratif du permis de conduire.

Les parlementaires ne furent pas en reste, qui proposèrent dès 1954 une nouvelle forme de l'incrimination de la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique, remplaçant la vieille incrimination de « *l'ivresse publique* ».

La Quatrième République aurait certainement mené à bien en 1958 la nouvelle *Loi sur la circulation* que l'on attendait depuis 1912, si les circonstances l'avait permis. Celle-ci fut promulguée sous forme d'*Ordonnance* en décembre 1958.

La Cinquième République poursuivit cette œuvre sans rupture durant le mandat de Robert Buron comme ministre des transports de 1958 à 1962. Celui-ci imposa le port du casque aux motocyclistes, l'obligation de poser des ceintures de sécurité à la place du passager avant et fit faire les premières expériences de limitation de vitesse en rase campagne.

Malgré un court passage à vide après son départ, les réflexions et les recherches se poursuivirent, et le gouvernement fit de nouveau des propositions dès 1967.

Les années 1970 verront l'aboutissement de ces réflexions avec une progression du contrôle de la conduite sous l'influence de l'alcool, la limitation de vitesse en rase campagne et la mise en place de dispositions destinées à diminuer les conséquences des accidents : extension du port obligatoire du casque, port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places avant, amélioration de la résistance au choc des véhicules, organisation des secours aux blessés.

En dépit de leurs résultats apparents incontestables – la hausse du nombre de tués ayant fait place en 1972 à une baisse importante – ces réformes furent contestées dès 1975 par des parlementaires de droite comme de gauche dans le souci démagogique de ne pas apparaître comme les soutiens de la répression qui accompagnait les nouvelles réglementations.

Chapitre 11

RESPONSABILISATION OU REPRESSION ? (1981-2008)

Bien entendu, les appels solennels à la responsabilité individuelle - qui ont tenu place de doctrine officielle de sécurité routière pendant des années – n’ont pratiquement aucune efficacité, ne serait-ce que parce que chacun est persuadé qu’il conduit bien, et que personne ne se sent concerné...

Christian Gerondeau, 1979 ⁹¹⁴

L’arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 va entraîner la mise en place d’une « *deuxième génération de politique de sécurité routière* », comme la dénommera son maître d’œuvre, Pierre Mayet.

Le chercheur – et témoin – Jean-Pierre Galland n’hésite pas à parler de « *revirement* » avec ce que cela sous-entend de contre-pied de la politique passée.

Le premier *sous-chapitre* sera consacré à l’histoire détaillée des prodromes de cette nouvelle politique entre 1975 et 1981 et à celle de sa mise en place de 1981 à 1985⁹¹⁵.

Les choix liés à la « *responsabilisation* » qui vont être faits de 1981 à 1985 vont persister malgré de nouveaux changements politiques, tout se passant comme si les gouvernements successifs de droite et de gauche s’étaient accordés sur un *statu quo* dans ce domaine pendant une vingtaine d’années.

Jusqu’à ce que la situation, devenue intenable, entraîne un nouveau revirement brutal en 2002, que nous examinerons au *sous-chapitre III* du présent *chapitre*.

⁹¹⁴ *La mort inutile, op. cit.*, page 248.

⁹¹⁵ Voir un bon historique allant jusqu’en 1994 dans François Gentile, *La sécurité routière, op. cit.* Gentile, comme nous l’avons signalé plus haut est un témoin très averti pour toute cette période.

I L'avènement de la « responsabilisation » (1981-1985).

Les maîtres-mots de la deuxième génération de politique de la sécurité routière sont donc : décentralisation, mobilisation et responsabilité, éducation et formation ; et ils comportent aussi les mots contrôles et sanctions.

Pierre Mayet, 1983⁹¹⁶

Il s'agit là d'un véritable revirement dont le degré ultime peut se résumer dans une phrase, injonction largement diffusée dans les années 82-83 : "La sécurité routière, c'est l'affaire de tous."

Jean-Pierre Galland, 1988⁹¹⁷

I-1 LES PRODRONES DU REVIREMENT (1975-1981).

Les partis du *Programme commun* avaient toujours été réservés vis-à-vis des « grandes mesures » et de la répression, et certains d'entre eux avaient développé des positions différentes de celle de la droite au sujet de la place de l'automobile.

Mais, la nouvelle vision de la sécurité routière qu'ils vont mettre en place ne résulte pas que de positions politiques ou idéologiques : elle s'appuie aussi sur des interprétations des problématiques apparues à la fin des années 1970 fort différentes de celles que l'expérience avait dictées à ceux qui avaient géré la sécurité routière, notamment Christian Gerondeau.

Il faut donc tenter une présentation poussée des orientations – on pourrait parler de thèses – en présence.

COMMENT CONCEPTUALISER L'EVOLUTION DES ANNEES 1970 ?

Durant la mise en place des « trois règles d'or », les conflits cristallisaient autour de celles-ci. La scène était occupée par les lobbies face à un pouvoir politique finalement déterminé, malgré ses hésitations, devant une opinion publique frappée par le niveau du nombre de tués atteint – et qui s'accrut encore jusqu'en 1972.

⁹¹⁶ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, article dans *Le Monde* des 12 et 13 août 1983, où le *délégué interministériel à la sécurité routière*, nommé le 21 avril 1982, fait un point d'ensemble sur la nouvelle politique engagée.

Ce court texte est fondamental, Pierre Mayet ayant peu écrit sur le sujet à l'époque.

Voir aussi Pierre Mayet, *Présentation de la nouvelle politique du gouvernement*, in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière "L'affaire de tous"*, 20-21 avril 1983.

⁹¹⁷ J.-P. Galland, *Trois façons d'appréhender la Sécurité routière*, *op. cit.*, page 121. Article rédigé en 1988. Nous reviendrons sur ce texte et son auteur.

La conceptualisation de l'évolution survenue entre 1970 et 1975, avec cette baisse extravagante du nombre de tués de près de 22 % en 3 ans après une période de croissance rapide de près de 15 ans, était difficile. Surtout lorsqu'une stagnation du nombre des victimes sembla s'installer. Pourtant, les réflexions, la recherche et les expérimentations restaient florissantes, comme le montre, par exemple le Colloque de l'ATEC « *La sécurité routière* » de 1979⁹¹⁸. Mais, on y sent la montée d'antagonismes.

Elles faisaient s'affronter les chercheurs entre eux, tenants des « *mesures de protection* » contre « *théoriciens des comportements* », psychologues ou sociologues⁹¹⁹.

La plupart de ces derniers voyaient évidemment d'un mauvais œil l'attribution des succès enregistrés à des « *mesures techniques* » : trois règles d'or, aménagements des obstacles, améliorations des véhicules ou aides à la conduite.

Un bon exemple de cette attitude est la contribution au *Colloque ATEC* de 1979 d'Yvon Chich⁹²⁰, le puissant directeur du *Laboratoire de psychologie de la conduite* à l'ONSER. À la question « *Comment peut-on modifier les comportements des usagers ?* » celui-ci ne trouve pas moins de quatre « *Réponses* » dont aucune ne repose sur le contrôle-sanction – il n'énonce même pas le terme – et plaide pour :

« *CONTRIBUER à l'émergence et à la consolidation d'un nouveau système de valeurs relatif à l'usage de l'automobile et à la sécurité. C'est finalement le "commandement" essentiel, celui sans lequel toute tentative se révélera fragile et parcellaire.* »⁹²¹

Chich va d'ailleurs être un des inspirateurs de la nouvelle politique que mettra en place le nouveau délégué interministériel à la sécurité routière⁹²².

STAGNATION.

Le nombre de tués passe par un maximum de 16 545 en 1972 et – surtout – diminue très brutalement de 3 218 victimes, soit 20 %, sur les deux années 1973 et 1974, tombant à 13 327 en 1974 puis baissant encore légèrement de 331 morts en 1975.

⁹¹⁸ *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière*, 23-24 octobre 1979. Bien entendu, ce type de Colloque était organisé en collaboration avec le CISR. L'ATEC – association indépendante à l'époque car non subventionnée – ne filtrait pas trop les intervenants. La variété des contributions est impressionnante. On y perçoit clairement les divergences des chercheurs sur la conceptualisation des progrès réalisés et sur les directions à suivre.

⁹¹⁹ Ce qui ne veut pas dire que tous les psychologues ou sociologues de l'ONSER se désintéressaient des « mesures de protection » ; L'Hoste ou Barjonet sont de bons représentants de cette attitude plus ouverte.

⁹²⁰ Yvon Chich (né avant 1940) entre à l'ONSER vers 1970-1972. Il va diriger jusqu'en 1986 le *Laboratoire de Psychologie de la conduite* où règne une certaine liberté, du moins jusqu'au début des années 1980.

⁹²¹ Yvon Chich, *Comment peut-on modifier les comportements des usagers ?* in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière*, 23-24 octobre 1979. Les majuscules de *CONTRIBUER* sont dans le texte. C'est nous qui soulignons.

On verra, en contrepoint, son article de 1996, *À la Recherche de "L'ardente obligation"*, in *Routes, espace incertain*, Les Cahiers de la sécurité intérieure, 234 pages, 1996. On appréciera l'ironie du titre, ladite « *ardente obligation* » se faisant attendre depuis 1979... Chich, désabusé, bien obligé de constater qu'on est dans « *une politique de "croisière"* » (nous le citons), n'en remet pas pour autant en question son appel à un « *nouveau système de valeurs* » comme « *commandement essentiel* » devenu « *ardente obligation* ».

⁹²² Bien que n'apparaissant pas dans l'organigramme officiel de la DSCR comme certains anciens membres de l'ONSER, Yvon Chich y était très présent (témoignages de F. Leygue et de l'auteur lui-même, en poste à la Délégation en 1982-1983).

Mais, à partir de 1976, le nombre de tués, de 12 996 en 1975, stagne entre 13 000 et 12 000, comme le montre le tableau suivant. C'était essentiellement dû à la faible baisse du nombre des tués en automobiles particulières et véhicules utilitaires, comme le montre le tableau suivant. Les gains ont surtout concerné piétons et deux-roues.

Tableau 19. Évolution de la part des automobiles et utilitaires dans le total des tués (1970-1980).

Tués	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Total	15 034	16 061	16 545	15 469	13 327	12 996	13 577	12 961	11 957	12 197	12 510
En 4 roues	8 074	8 748	9 269	8 600	7 003	7 055	7 607	7 390	6 823	7 135	7 286
Part du total	53,7 %	54,5 %	56,0 %	55,6 %	52,5 %	54,3 %	56,0 %	57,0 %	57,1 %	58,5 %	58,2 %

Faute d'une élucidation statistique des variations de l'insécurité routière⁹²³, on est alors incapable d'analyser la stagnation du nombre des accidents et, surtout, de ses oscillations qui font le plus mauvais effet à la longue et discréditent la politique de sécurité routière.

Nous essaierons de donner quelques éléments d'interprétation des statistiques pour cette période au *chapitre 12* ci-après. Indiquons en ici les articulations principales :

- la tendance à la stagnation résulte du passage par un maximum très plat, dû à la combinaison de la décroissance continue du taux d'accidents par kilomètre parcouru et de l'augmentation du trafic en kilomètres parcourus, qui se serait produit en l'absence des deux événements majeurs des années 1970 : la crise pétrolière et les *grandes mesures* ;
- la baisse constatée de 1972 à 1975 est due à deux facteurs qui n'agissent pas de la même façon dans le temps :
 - o l'effet du ralentissement de la croissance du trafic ; il est cumulatif dans le temps, entraînant une baisse continue ;
 - o les effets des *grandes mesures* qui sont acquis une fois pour toutes, et dépendent de leur déploiement dans le temps et de leur degré d'application effective par les usagers ;
- or, ce degré d'application est lié au niveau de répression. Si le nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse avait augmenté, il n'en alla pas de même pour la conduite sous l'emprise de l'alcool, ni pour le non-port de la ceinture de sécurité, notamment en ville où elle était le plus utile ;
- enfin, le port du casque par les cyclomotoristes, qui fournissaient plus de 90 % des tués en deux-roues motorisés en 1968, ne fut imposé qu'en fin 1979 en agglomération.

Ce retour en arrière de la répression, que nous avons mis en évidence ci-dessus dans le *Chapitre 10, II-9*, ne transparaît pas dans les médias. Gerondeau lui-même, devenu directeur de la protection civile au ministère de l'intérieur de 1975 à 1982, ne pouvait guère, en tant que secrétaire général du CISR mettre en cause ouvertement cette évolution.

Les effets de la *Loi* de 1978 sur la répression de la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique – dont Gerondeau espérait beaucoup en 1979 – furent pratiquement nuls, comme le

⁹²³ Barjonet et alii, *Besoins de mobilité et demande de sécurité, tome 1, op. cit.*, pages 86-87, constatent en 1979 : « Les oscillations en hausse ou en baisse sont considérées respectivement comme un signal d'alarme ou un constat de succès sans que l'on connaisse réellement les lois qui gouvernent le phénomène. »

montre le tableau suivant. On verra que son application fut retardée jusqu'en 1985.

Tableau 20. Les procès-verbaux pour conduite sous l'influence de l'alcool (1971-1983).

Procès-verbaux pour conduite sous l'influence de l'alcool	1971	1972	1973	1974	1976	1978	1981	1983
	36 537	46 332	47 948	50 271	55 286	53 477	57 311	52 266

Signalons aussi l'obstination de la gendarmerie à publier des chiffres biaisés sur la proportion de conducteurs sous l'emprise d'un état alcoolique, qui perturbe la détermination des forces de police à réprimer ce type d'infractions. Cela va justifier, ainsi, le dépôt par le député de la majorité Alain Mayoud d'une *proposition de loi* visant à revenir sur le dépistage institué par la *Loi* de 1978, en s'appuyant sur les chiffres très bas publiés par la gendarmerie⁹²⁴.

RIVALITES ADMINISTRATIVES.

L'année 1975 voit plusieurs changements dans le champ de la sécurité routière⁹²⁵ :

- la réorganisation en mai du Comité interministériel de la sécurité routière et de la Délégation à la sécurité routière,
- la nomination de Christian Gerondeau comme directeur de la protection civile au ministre de l'intérieur,
- l'institution des « *délégués départementaux à la sécurité routière* »,
- la création en novembre du *Service de l'exploitation routière et de la sécurité*.

Sous les coïncidences, il est tentant de voir l'aboutissement de mouvements déclenchés par la décision de Chaban-Delmas de faire remonter la gestion de la sécurité routière au niveau du premier ministre. La nomination de Gerondeau comme directeur de la protection civile par le ministre de l'intérieur Michel Poniatowski⁹²⁶ a pu être fortuite⁹²⁷. Toutefois, il faut signaler que Poniatowski avait été *directeur des assurances* au ministère des finances de 1963 à 1967 et devait être, à ce titre, un des hommes politiques les mieux informés sur les questions de sécurité routière. Ce qui est certain, c'est que les services de l'équipement – et le corps des ingénieurs des ponts et chaussées – se sont interrogés sur la signification de ce glissement vers le ministère de l'intérieur⁹²⁸.

⁹²⁴ Alain Mayoud, *proposition de loi tendant à la suppression de l'article L. 3 du Code de la route relatif au dépistage de l'état alcoolique*, Documents parlementaires, Assemblée nationale, 19 décembre 1978, Annexe n° 876. L'exposé des motifs fait état du taux de 8,7 % de conducteurs accidentés sous l'emprise d'un état alcoolique relevé par la Gendarmerie.

Alain Mayoud (1942-1993) est député du Rhône, inscrit aux Républicains indépendants de 1973 à 1978, puis à l'Union pour la démocratie française de 1978 à 1993.

⁹²⁵ Voir ci-dessus au *Chapitre 10, II-8, La création du Service de l'exploitation routière et de la sécurité*.

⁹²⁶ Michel Poniatowski (1922-2002), descendant d'une famille illustre et riche, rejoint la France libre, et passe le concours de l'École nationale d'administration après la guerre. Après divers postes, il est directeur du cabinet de Pierre Pflimlin (1958) et de Valéry Giscard d'Estaing (1959-1962) et directeur des assurances (1963-1967). Il est un des fondateurs du Parti des Républicains Indépendants en 1962 et le dirigera en 1975. Il est élu député du Val-d'Oise en 1967 et sera ministre de la santé publique (1973-1974) puis ministre de l'intérieur (1974-1977). Il est ensuite député européen (1979-1989) puis sénateur (1989-1995). Il est l'auteur de nombreux ouvrages politiques et historiques.

⁹²⁷ Lors d'un entretien avec l'auteur, Gerondeau affirmait que cette nomination était due au fait que Poniatowski l'avait apprécié en tant que délégué à la sécurité routière, et que ce dernier n'avait pas d'arrière-pensée.

⁹²⁸ L'auteur – en poste à la direction de la voirie de Paris et en contact très étroit avec la direction des routes à l'époque – se souvient parfaitement de telles interrogations. Un entretien avec Yves Durand-Raucher, chargé de l'exploitation du réseau parisien, a confirmé ce souvenir. La montée en puissance du ministère de l'intérieur se

On peut donc légitimement penser que la création du *Service de l'exploitation routière et de la sécurité* » (SERES) par un *arrêté* du 19 novembre 1975 fut une réponse à cette évolution⁹²⁹. On a vu la presse, à cette occasion⁹³⁰,

« *se demander quel sera dès lors le rôle du Comité de la sécurité routière qui n'a ni l'expérience ni les moyens d'assurer avec une efficacité égale la mission qui est désormais dévolue au SERES.* »

Enfin l'institution, en 1979, du *Délégué Départemental à la sécurité routière* au profit du *Directeur Départemental de la Protection Civile* ou du *Directeur de la Réglementation de la Préfecture* (voir ci-dessus) avait ému certains *Directeurs départementaux de l'équipement*.

Le climat de collaboration entre l'équipement et l'intérieur⁹³¹ de la fin des années 1970 cachait certainement des ferments de dissension.

CONTESTATIONS.

La réduction massive du nombre des victimes intervenue de 1972 à 1975 avait, en quelque sorte, légitimé les « *grandes mesures* » et déconsidéré leurs opposants des années 1970-1973.

La contestation *a posteriori* de l'efficacité des mesures de sécurité routière naît dès 1975 avec le pamphlet de Spycket sur la ceinture de sécurité et va se développer. Elle gagne même des parlementaires de la majorité restés neutres jusque là.

Certains politiques pouvaient se dire – vers 1975 – que l'amélioration allait continuer et que les gains enregistrés permettaient de revenir sur de vieilles controverses comme le retrait administratif du permis. C'est ainsi que ce furent deux députés de la majorité, Charles Bignon et Claude Gerbet qui furent à l'origine, en 1975, de la réduction drastique des pouvoirs des préfets en matière de suspension du permis de conduire et qu'ils trouvèrent une majorité à l'Assemblée et au Sénat pour la voter.

Une partie des dirigeants politiques – qui ne s'étaient guère renouvelés depuis les années 1960 – se trouvait questionnés sur leur inertie ou leur opposition par ces améliorations qui paraissaient si faciles après coup. Certains désiraient une revanche et critiquaient le moindre faux-pas du CISR.

L'affaire la plus significative de cette nouvelle contestation de la politique de sécurité routière est la malheureuse décision, en octobre 1979, d'instaurer l'obligation de « *rouler en codes en ville durant la nuit* »⁹³². Cette mesure fait rapidement une quasi-unanimité contre elle⁹³³, et suscite de nombreuses interventions au Parlement⁹³⁴.

poursuivra tout au long des années 1980 et 1990.

⁹²⁹ Voir ci-dessus en II-7 *La création du Service de l'exploitation routière et de la sécurité (SERES) en 1975.*

⁹³⁰ Article *L'Équipement prend en main la sécurité routière* in *L'Aurore* du 10 janvier 1976, non signé.

⁹³¹ Il est très perceptible dans le *Colloque de l'ATEC, La sécurité routière*, de 1979, qui réunit des orateurs des deux ministères et de leurs services déconcentrés presque à parts égales.

⁹³² 12 octobre 1979. *Décret modifiant le code de la route*. Article 6 modifiant l'article R. 40 du *Code*. Elle sera abolie lors du premier Comité interministériel du gouvernement de Pierre Mauroy, le 19 décembre 1981.

⁹³³ Sur l'affaire des *codes en ville* voir aussi Barjonet *e. a.*, *Besoin de mobilité et demande de sécurité*, 2^{ème}

Après deux escarmouches, les 14 novembre et 7 décembre 1979, le débat s'envenime à l'Assemblée le 19 décembre 1979, quand les députés Yves Lancien, Claude Labbé et Alexandre Bolo attaquent nommément Gerondeau et le Comité interministériel :

« *C'est Monsieur Gerondeau ! [le responsable] »*

« *Quel est cet étrange pouvoir interministériel qui semble dépasser le vôtre, monsieur le ministre [des transports] ? »*

« *C'est une décision prise par des autocrates ! »*

Le tout dans une ambiance survoltée où, aux cris de « *Laissez la liberté !* », plusieurs parlementaires de la majorité se font applaudir par de nombreux députés appartenant aussi bien au Rassemblement pour la République qu'à l'Union pour la Démocratie Française.

Durant les années 1979 et 1980, la contestation des codes en ville la nuit fait l'objet de onze autres questions au Parlement. Cette agitation est en partie orchestrée par Jacques Chirac, alors maire de Paris, qui a fait faire une enquête sur le sujet au niveau des arrondissements⁹³⁵.

Ainsi donc, de nombreux membres des partis de la majorité de droite avaient commencé, dès 1975, à s'opposer au coup par coup à la répression concernant les « *grandes mesures* », puis au principe même d'un Comité « supra-ministériel » de la sécurité routière.

Les gouvernements du septennat de Giscard d'Estaing, et notamment les trois gouvernements de Raymond Barre, avaient laissé se développer cette fronde sans vraiment réagir⁹³⁶. Les acquis des années 1975-1980 ne furent que la poursuite de la généralisation du casque et de la ceinture, ou furent le fait de parlementaires et non du gouvernement, comme la *Loi sur la conduite sous l'emprise de l'alcool* de 1978.

Il faut donc essayer de dresser un tableau des positions des partis à l'issue de la mise en place des grandes mesures, au début des années 1980.

LES PARTIS POLITIQUES ET LA SECURITE ROUTIERE VERS 1980.

Une enquête réalisée juste avant les élections présidentielles de 1981 par des chercheurs de l'ONSER permet de préciser les positions des divers partis politiques à cette période

partie.

⁹³⁴ Claude Martin, Question orale sans débat, *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 14 novembre 1979, page 10 011.

Yves Lancien, Question orale sans débat, *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 7 décembre 1979, pages 11 480-11 481. Lors de la séance, Lancien est remplacé par Arthur Dehaine.

Pierre Carous, Question orale avec débat, *Débats du Sénat*, 11 décembre 1979.

Claude Labbé, Question orale avec débat, *Débats de l'Assemblée nationale*, 2^{ème} séance du 19 décembre 1979, pages 12 306-12 308.

Martin (Paris), Labbé (Hauts-de-Seine), Lancien (Paris), Bolo (Loire-atlantique), Carous (Nord), appartiennent tous au groupe RPR.

Barjonet, *op. cit.*, page 38, rapporte que Pascal Clément fait état lors de son interview (voir ci-dessous) d'un amendement déposé au Sénat par Henri Caillaud qui visait à amputer les crédits du CISR pour l'empêcher de faire des campagnes d'information sur les codes en ville la nuit. Nous ne l'avons pas trouvé. Toutefois, la Documentation de la DSCR conserve une lettre du 27 octobre 1980 du délégué précisant le détail de son budget de communication à la commission des finances du Sénat qui le lui avait demandé le 24 (boîtes d'archives).

⁹³⁵ Barjonet *e.a.*, *op. cit.*, page 42.

⁹³⁶ La période 1974-1981 voit se succéder pas moins de 5 ministres chargés des transports. Ils semblent très éloignés du CISR. Ainsi, Joël Le Theule, ministre des transports, ne soutient que très mollement la mesure des codes en ville la nuit lors des débats parlementaires que nous avons cités.

charnière⁹³⁷. On ne peut donner ici qu'un résumé de ce document important.

Les responsables interviewés dans les trois grands partis sont Marcel Assoun⁹³⁸ et le député Charles Hernu au Parti socialiste (PS), le député Claude Martin au Rassemblement pour la République (RPR) et le député Pascal Clément au Parti Républicain (PR)⁹³⁹. Pour le Parti communiste (PCF), les auteurs ne purent obtenir d'interview, ne trouvèrent pas de texte spécifique, et durent travailler à partir des orientations générales du Parti.

Les auteurs constatent d'abord que les documents généraux des partis⁹⁴⁰ ne font aucune place à la politique de sécurité routière, tout en développant des propositions détaillées sur la mobilité et les places respectives des transports en commun et de l'automobile.

LE PARTI SOCIALISTE.

Rappelons pour commencer que, déjà avant 1958, les responsables socialistes s'opposaient aux mesures contraignantes. Ils voulaient notamment la suppression du retrait administratif du permis, et François Mitterrand, garde des sceaux en 1956, avait soutenu cette position, réitérée lors des débats de 1958 sur la *Loi sur la police de la circulation routière*⁹⁴¹.

Sur l'alcool, leur position était très en retrait : ainsi, lors du vote de la *Loi sur la conduite sous l'emprise de l'alcool* de 1978, les groupes socialiste et communiste du Sénat s'étaient abstenus lors du vote final.

Charles Hernu⁹⁴² avait édité pour les 14^{èmes} assises nationales de la Convention des Institutions Républicaines en 1970, un mémoire de 60 pages intitulé « *L'automobiliste, citoyen en danger* »⁹⁴³. Ce texte contenait – outre une introduction annonçant des analyses complémentaires sur le « *droit au transport* » et les transports collectifs – des propositions très détaillées sur le contrôle des véhicules, les infrastructures routières, les assurances, la politique

⁹³⁷ Barjonet, Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, 2^{ème} partie*, ONSER, juin 1982. Bien que publiée en 1982, il apparaît clairement à sa lecture que toutes les enquêtes ont précédé les élections de 1981.

Cette enquête a aussi recueilli les positions des grands syndicats (CFDT-FGTE, CGT-Transports, CGT-Secteur social, CGT-confédéral et FO (par l'intermédiaire de Roger Lapeyre, animateur de l'association *Les droits du piéton*), des organisations de consommateurs (UFC, INC), des associations automobiles et de petits mouvements revendicatifs.

⁹³⁸ Marcel Assoun répond en tant qu'animateur de la *Commission transport* du PS. Il fera parti de divers cabinets ministériels après 1981. C'est probablement un permanent du parti, plutôt qu'un fonctionnaire.

⁹³⁹ Charles Hernu (1923-1990) est député socialiste. Voir la note ci-dessous sur sa carrière.

Claude Martin (né en 1930) est député UDF puis RPR de Paris de 1968 à 1981.

Pascal Clément (né en 1945) est député UDF de la Loire en 1978, constamment réélu jusqu'en 2007. Il sera ministre délégué aux relations avec le parlement de 1993 à 1995 et ministre de la justice de 2005 à 2007.

⁹⁴⁰ Giscard d'Estaing, *Démocratie française*, Fayard, 1978.

Parti socialiste, *Projet socialiste pour la France des années 80*, Club socialiste du livre, 1980.

⁹⁴¹ Minjoz et Regaudie, *Proposition n° 10 115* du 4 février 1955.

Dejean *e. a.* *Proposition n° 1 402* du 23 mars 1956, et *Proposition n° 3 304* du 23 novembre 1956.

⁹⁴² Charles Hernu (1923-1990), fils d'un gendarme, est brièvement gendarme à la Libération. Il débute comme journaliste en 1947. Il crée en 1953 le Club des Jacobins, proche des radicaux et de Mendès-France. Il est élu député de la Seine de 1956 à 1958. Il participe à la fondation du PSU, puis se rapproche de François Mitterrand et adhère au Parti Socialiste, dont il devient l'expert sur les questions militaires. Il est élu maire de Villeurbanne en 1997, puis député du Rhône en 1978 et le reste jusqu'à sa mort brutale.

En mai 1981, il devient ministre de la défense et le reste jusqu'en septembre 1985. A ce titre, il contrôle la Gendarmerie et pourra appliquer dans son domaine ses idées sur le contrôle-sanction.

⁹⁴³ Charles Hernu, *L'automobiliste, citoyen en danger*, 60 pages.

Nous n'avons pas recherché ce texte. Il est longuement analysé dans Barjonet, Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, 2^{ème} partie*, ONSER, juin 1982, pages 24-30. Nous en résumons ici les éléments.

passée, etc. Il proposait de « *dissoudre la pernicieuse Prévention Routière* »⁹⁴⁴. Il proposait aussi la création d'une « *Agence centrale de la circulation et de la Sécurité routière* » fusionnant l'ONSER et l'IRT et indépendante à l'égard de l'État.

En ce qui concerne les actions vis-à-vis des usagers, Hernu dénonçait, sous l'intitulé « *L'homme au volant que l'État veut culpabiliser* » la mise en cause des comportements et préconisait de rechercher les causes des accidents dans le véhicule et les infrastructures.

Lors de son interview en janvier 1980 par Barjonet et Cauzard, Hernu maintient ses analyses de 1970⁹⁴⁵ :

« J'ai rédigé cette plaquette [...] je n'ai pas changé de point de vue [...] il vaut mieux pratiquer l'information, l'explication, la prévention que de tout de suite déboucher par des mesures coercitives [...] l'information est primordiale. »

La position officielle du PS, recueillie auprès de Marcel Assoun, tient essentiellement en un discours sur l'articulation de la sécurité routière avec le projet socialiste de développement des transports en commun et de maîtrise du transport routier⁹⁴⁶.

En ce qui concerne les grandes mesures, la position du PS exprimée par Assoun, est parfaitement ambiguë : il approuve la limitation de vitesse mais désapprouve le port obligatoire de la ceinture contraire aux « *libertés individuelles* ».

Naturellement, le PS est favorable aux actions de sensibilisation et défavorable à la réglementation et à la répression, comme il l'a manifesté depuis longtemps.

Ce discours est caractérisé ainsi par Barjonet :

« Le trait distinctif est essentiellement d'ordre idéologique, idéologie de la pratique de l'État, du rapport de l'État aux citoyens, idéologie qui clive la représentation de l'action de sécurité en deux images, l'une positive, l'autre négative. Le thème clivant est "la sauvegarde de la liberté individuelle" ; l'appétit du risque, le désir de mort sont présentés comme une dimension de cette liberté qui prend fin là où la liberté des autres est menacée. »

LE PARTI REPUBLICAIN.

Il ressort de l'interview de Pascal Clément, animateur d'une commission sur l'Environnement au Parti Républicain⁹⁴⁷, qu'il « *n'a jamais entendu parler d'une publication du PR sur la sécurité routière* ». Acceptant cependant de répondre, Clément se réfère d'abord à la position « *libérale* » du PR :

« il est défavorable aux mesures contraignantes mais il les accepte, les comprend et les encourage dans la mesure où elles constituent une solution pratique au problème. [...] »

Toute mesure réglementaire dans ce domaine doit être décidée sans précipitation et appliqué avec tact et "psychologie". C'est dans cette perspective que les campagnes d'information trouvent leur intérêt et leur justification. [...] »

Il reste très attaché à l'incrimination traditionnelle du comportement des conducteurs. Contrairement au PS qui propose de remettre en question le système des déplacements, le PR

⁹⁴⁴ Voir les éléments sur la critique de la Prévention Routière développée par Hernu dans le *Chapitre 9, VII-4, La Prévention Routière*.

⁹⁴⁵ Barjonet, Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité*, 2^{ème} partie, page 30.

⁹⁴⁶ *Ibidem*, pages 31 à 35. Citation page 33.

⁹⁴⁷ *Ibidem*, pages 35-42. Citations pages 35, 37, 40 et 41. Clément est un tout nouveau député.

s'en tient, en principe, à l'amélioration du système de surveillance des usagers.

Clément se dit « *contre la limitation de vitesse à 90 car c'est un principe chez moi* », mais l'accepte à condition qu'elle soit « *bien vendue* ».

Au sujet de la loi de 1978, il critique « *les "technocrates" [...] trop volontaristes dans l'application de la loi* » et il lui paraît « *nécessaire d'employer avec mesure et discernement les méthodes utilisées pour contrôler l'alcoolémie* » en disant :

« *Si la décision est appliquée d'une manière bête et automatique autrement dit comme un ordinateur, c'est effectivement une mauvaise mesure, si elle est appliquée avec souplesse, intelligemment, c'est une bonne mesure.* »

Finalement, Barjonet et Cauzard concluent que :

« *Ces opinions sont, à peu de choses près, celles que l'on retrouve au Parti Socialiste. Elles font partie de ce qu'on pourrait appeler le consensus sur les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière. Il est remarquable de constater par ailleurs que les thèmes sur lesquels s'exprime M. Clément se rapportent limitativement à la sécurité des conducteurs d'automobiles. Les autres usagers du système routier ne font l'objet d'aucun discours [...]* »

LE RASSEMBLEMENT POUR LA REPUBLIQUE.

Claude Martin, au nom du RPR⁹⁴⁸, tient lui aussi un discours particulièrement ambigu. Il approuve avec réticence la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse.

Bien que d'accord sur le principe, Martin voudrait qu'on module la limitation de vitesse :

« *il y a des portions de route qui sont magnifiques [...] je prends la route à 90 à l'heure [...] c'est pour ça que c'est absurde [...] je reconnais qu'il faudrait quelquefois moduler la limitation de vitesse si je puis dire en fonction de l'infrastructure.* »

Il va même jusqu'à affirmer que :

« *L'implantation de panneaux de signalisation est suffisante pour engager les conducteurs à diminuer, même considérablement, la vitesse de leur véhicule.* »

Surtout, le RPR refuse dans la pratique la multiplication des contrôles de vitesse :

« *En ce qui concerne la limitation de vitesse, il est admis que ça a une incidence très forte au niveau de la sécurité mais, ce que nous déplorons, Chirac l'a dit à différentes reprises dans les conférences de presse, c'est qu'on utilise davantage maintenant la gendarmerie nationale pour essayer de réprimer les infractions à la limitation de vitesse que pour assurer la véritable sécurité dans les campagnes [...] puisque les gendarmes dépendent du Ministre de la Défense, ils devraient plus se préoccuper du problème de sécurité des personnes que de se mettre derrière les platanes pour essayer de verbaliser.* »

Et Barjonet et son collègue d'ironiser :

« *Est-ce là une manière d'accepter le principe de la limitation de vitesse tout en refusant son contrôle, c'est-à-dire de se refuser les moyens de voir effectivement appliquer la réglementation ?* »

En se référant à Georges Pompidou, Martin insiste sur l'amélioration et le développement

⁹⁴⁸ *Ibidem*, pages 42-47. Citations page 44, 45, 46, 47. Martin n'est pas un député important.

du réseau autoroutier qui avait été la priorité du régime, et s'affirme partisan du développement de l'automobile, en déclarant :

« Le développement des transports collectifs a été une des politiques du gouvernement Chaban-Delmas à une certaine époque. »

Mais, cette politique s'est heurtée, selon lui :

« au caractère individuel des français qui préfèrent utiliser leur voiture. »

Il s'accorde avec Pascal Clément sur le fait qu'une « bonne mesure de sécurité » est une mesure comprise par les usagers.

C'est dans le même esprit « libéral » qu'il préconise que les chauffeurs routiers n'acceptent plus des dépassements d'horaires de conduite « dans le respect des conventions collectives », sans vouloir entrer dans « les contradictions qui agitent le marché dans ce domaine ».

LE PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS.

Bien que n'ayant pas pu obtenir d'entretien avec un responsable du Parti Communiste, Barjonet et Cauzard font remarquer que le PC n'a pratiquement rien publié sur la sécurité routière. Ils font l'hypothèse que⁹⁴⁹ :

« Pour le PCF l'accident de la route n'est pas identifié à une forme d'injustice sociale ; comme si les concepts de lutte des classes, d'inégalités sociales s'évaporent au contact du conflit routier.

On peut supposer que le manque d'analyse du PCF est lié à une représentation de la circulation routière comme un système où tous les acteurs sont concernés par l'accident sans distinction de classe [...] »

Par contre, ils soulignent que, au cœur de la position du PCF, se trouve la « défense de la production et de la consommation », c'est-à-dire l'emploi dans l'industrie automobile et la motorisation des citoyens n'ayant pas encore accédé à l'automobile.

Nous ajouterons, ce que ne mentionnent pas Barjonet et Cauzard, que le PCF avait toujours été opposé aux sanctions, notamment au retrait du permis de conduire, et portait au Parlement un discours sur l'extériorité des mauvais comportements, l'alcoolisation et l'excès de vitesse étant des conséquences de l'aliénation des travailleurs.

Il ressort de ces enquêtes auprès des partis politiques que les mesures de contrôles et sanctions n'avaient pas bonne audience en cette fin des années 80.

I-2 CONVAINCRE LES DECIDEURS OU LES USAGERS ?

Gerondeau ne livre que dans son dernier chapitre, « L'avenir », la motivation qui l'a poussé à publier *La mort inutile*⁹⁵⁰ :

« L'expérience des trois années qui se sont écoulées de 1974 à 1977, et au cours desquelles le nombre des accidents n'a guère varié (il y eut 12 996 tués en 1975, 13 577 en 1976 et 12 961 en 1977), est là pour rappeler que la tendance naturelle est à la stagnation sinon à la recrudescence des accidents, et non pas à leur diminution.

C'est pourquoi cet ouvrage est avant tout un cri d'appel. »

⁹⁴⁹ *Ibidem*, pages 48-53. Citation page 49.

⁹⁵⁰ *La mort inutile*, pages 240 et 242. Les 3 derniers chapitres ne sont pas numérotés. C'est nous qui soulignons.

Il va ensuite distinguer soigneusement les deux ensembles à qui il adresse cet appel.

Les usagers, évidemment, auxquels il ne consacre qu'une cinquantaine de lignes⁹⁵¹ :

« Celui-ci [ce cri d'appel] s'adresse en premier lieu à l'ensemble des usagers de la route. À ce titre nous sommes tous responsables de la sécurité routière [...] »

Il avait auparavant posé très clairement que la simple poursuite des « grandes mesures » permettrait encore des gains considérables, voire la division par deux du nombre des tués⁹⁵² :

« La France dispose maintenant [...] d'une législation et d'une réglementation appropriées dans trois domaines essentiels, puisque la conduite sous l'influence de l'alcool y est interdite, la vitesse limitée, et le port de la ceinture de sécurité du casque obligatoire. [...] »

Le respect des réglementations en vigueur dans ces trois domaines constitue la nouvelle priorité de la Gendarmerie et de la Police en matière de circulation, car si celles-ci étaient parfaitement observées le nombre de tués diminuerait au moins de moitié sur les routes ! »

Il articule aussi la problématique principale de cette action : les résistances individuelles aux contraintes de la sécurité routière⁹⁵³ :

« Pour améliorer la sécurité, il faut accepter un certain niveau de contrainte. [...] Sécurité et liberté individuelle sont souvent apparemment antinomiques. »

Cette « acceptation » ne peut reposer sur la seule éducation des usagers⁹⁵⁴ :

Mais il serait trop facile de penser que l'amélioration de la sécurité routière relève uniquement du comportement individuel de chaque usager de la route, et de se contenter de ressasser des conseils de prudence. »

En effet, la répression est indispensable, avec ses deux fonctions : sanction de l'éducation et témoignage de la volonté publique⁹⁵⁵ :

« Contrôles et sanctions, en définitive, constituent bien dans tous les pays le complément indispensable à la formation et à l'information, dont ils forment la suite logique et nécessaire, en apportant le témoignage d'une volonté réelle de combattre les accidents. »

En fait, l'appel de Gerondeau s'adressait **d'abord**, aux responsables publics ou privés⁹⁵⁶ :

« La lutte contre les accidents dépend avant tout de l'action d'un certain nombre de personnes et d'instances qui portent, sans toujours en avoir conscience, une

⁹⁵¹ *Ibidem*, page 240. L'adresse aux usagers, pages 240-41, ne couvre qu'une page un tiers.

⁹⁵² *Ibidem*, page 191. Cette affirmation – ou plutôt cette « prophétie » – sera confirmée, 25 ans plus tard, par les résultats obtenus après 2002, quand une nouvelle politique se contentera d'imposer le respect des « trois règles d'or » par la répression. C'est nous qui soulignons.

⁹⁵³ *Ibidem*, page 241.

« La nécessité des mesures réglementaires est maintenant bien admise par la grande majorité de l'opinion publique [...] Petit à petit, timidement mais sûrement, un nouvel état d'esprit apparaît sur les routes de France, il faut souhaiter qu'il se développe encore. Le problème posé mérite d'ailleurs qu'on s'y attarde [...] car il est exact que, pour améliorer la sécurité, il faut accepter un certain niveau de contrainte. [...] »

Sécurité et liberté individuelle sont souvent apparemment antinomiques, et c'est à l'évidence un compromis entre des exigences contradictoires qu'il faut trouver. [...] »

⁹⁵⁴ *Ibidem*, page 242.

⁹⁵⁵ *Ibidem*, page 198. C'est nous qui soulignons.

⁹⁵⁶ *Ibidem*, page 242. L'adresse aux responsables couvre les 6 pages 242-247. Citation page 242. C'est Gerondeau qui met le « d'abord » en italiques.

responsabilité particulière en matière de sécurité routière.

*C'est à elles que s'adresse **d'abord** l'appel que lance cet ouvrage. [...] »*

Il développe ensuite très longuement les rôles de ces « *personnes et instances qui ont une responsabilité particulière* », dont il énumère pas moins de quatorze groupes⁹⁵⁷.

De cet inventaire exhaustif, relevons ce qu'il dit du système de sanctions⁹⁵⁸ :

« Bien que l'essentiel du Code de la Route soit du ressort du gouvernement et non du Parlement, celui-ci devra probablement [...] au cours des années à venir, réformer le système de sanctions actuellement en vigueur. Il faut souhaiter qu'il refuse alors toute solution démagogique [...] »

L'action de la Police et de la Gendarmerie est essentielle. [...]

Mais il est clair qu'on est encore éloigné de la densité de surveillance qui serait nécessaire pour que le respect des trois règles majeures de la sécurité – limitation de vitesse, port de la ceinture de sécurité du casque, sobriété au volant – devienne chez l'usager de la route un réflexe, soit donc indolore et bien accepté. »

Gerondeau conclut enfin sa démonstration – et son livre – par une analyse très fine de la « *double nature des accidents de la route, individuelle et collective* » et de ses conséquences en ce qui concerne la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière⁹⁵⁹. Nous reproduisons ce texte fondamental *in extenso* en Annexe A 31.

Les grandes articulations de sa conception de la sécurité routière sont les suivantes :

« La double nature des accidents de la route est à la fois individuelle et collective.

Pour l'opinion publique, c'est uniquement sous son aspect individuel qu'est perçu l'accident. [...]

Cette manière de voir les choses justifie les appels solennels à la responsabilité individuelle, en même temps que le refus de toute mesure qui risquerait de pénaliser les “bons” conducteurs, à cause du comportement des “mauvais”. Bien entendu, de tels appels [...] n'ont pratiquement aucune efficacité.

L'approche individualiste des accidents, [...] ne débouche donc sur aucune action constructive [...] puisqu'il existe, à chaque fois ou presque, un “coupable” évident.

Il existe par contre une attitude fondamentalement différente, qui ne s'attache plus à la recherche de la “cause” immédiate des accidents, mais à celle des remèdes possibles. [...] Cette seconde approche fait donc apparaître que la responsabilité des accidents n'incombe pas tant aux usagers qui les ont individuellement provoqués, qu'à l'action de ceux qui peuvent globalement agir sur leur nombre et leur gravité.

La sécurité routière apparaît alors comme un phénomène collectif, dont la responsabilité [...] incombe [...] à ceux qu'il est convenu de regrouper sous le terme

⁹⁵⁷ *Ibidem*, pages 243-247. Le rôle des instances concernées est longuement développé sur ces cinq pages.

Lesdites instances sont : le chef de l'État et le Gouvernement, le Parlement, les administrations centrales (dont il souligne « *la force d'inertie* »), l'industrie automobile, les « *grandes associations* », les élus locaux, les services techniques locaux, la police et la Gendarmerie, les préfets, les responsables des secours (médecins, pompiers et secouristes), les juges, les enseignants, les patrons du transport de marchandises, et enfin les médias dont il loue l'intérêt pour la sécurité routière et auxquels il demande « *de faire une moindre place à ceux qui dénigrent les nécessaires mesures de sécurité, et jettent le doute dans les esprits quand ils n'incitent pas ouvertement à enfreindre les règlements* ».

⁹⁵⁸ *Ibidem*, pages 244-245.

⁹⁵⁹ *Ibidem*, pages 247-250. Les citations suivantes sont extraites de ces pages.

de “pouvoirs publics”.

Ce sont eux qui déterminent très directement le comportement de la masse des conducteurs, puisqu'ils arrêtent les conditions de formation et d'information, qu'ils définissent les règlements à respecter, et qu'ils en assurent le contrôle et l'application. »

Ces quelques pages posaient clairement l'essence de la politique d'action « collective » qu'avait proposée Chaban-Delmas en 1970-1972 et qui avait été suivie par ses successeurs comme premier ministre au moins jusqu'en 1975, avant que certains membres des partis au pouvoir ne se mettent à en critiquer – et à en changer – les modalités.

La poursuite de cette politique n'était pas forcément menacée, car Gerondeau proposait, avec des aménagements pour répondre aux problèmes qui étaient apparus :

- de poursuivre la mise en place des « *trois règles d'or* », notamment :
 - o la généralisation du port de la ceinture aux places arrière des véhicules particuliers et aux petits utilitaires⁹⁶⁰,
 - o le « *dépistage préventif* » de l'alcoolémie par les « *éthylomètres* »⁹⁶¹ ;
- d'en faire la nouvelle priorité de la Gendarmerie et de la Police en matière de circulation ;
- d'accroître les contrôles et sanctions pour pallier l'échec de la communication auprès d'une partie des usagers ;
- de remplacer le retrait administratif du permis par le « *permis à points* », progressif et instaurant un processus de rééducation des usagers qui transgressent les règles à répétition.

Enfin, Gerondeau laissait prudemment ouvertes deux importantes questions :

- comment mobiliser les collectivités locales sur les réseaux desquelles on comptait désormais deux tiers des tués ?
- quelles devaient être les évolutions de l'enseignement de la conduite ?⁹⁶²

I-3 LA DEFINITION D'UNE NOUVELLE POLITIQUE (1981-1985).

LE COMITE INTERMINISTERIEL DU 19 DECEMBRE 1981.

L'arrivée au pouvoir de la gauche va entraîner un changement radical de la politique de sécurité routière. Les décisions qui vont être annoncées solennellement en fin 1981 n'ont pas été précédées d'une concertation, et semblent avoir été préparées uniquement au niveau du cabinet du premier ministre⁹⁶³.

⁹⁶⁰ Le port de la ceinture ne sera obligatoire qu'en 1989 dans les petits véhicules utilitaires et aux places arrière des véhicules particuliers.

⁹⁶¹ Les « *éthylomètres* » sur lesquels reposait la *Loi* de 1978 ne seront homologués qu'en 1983-1984.

⁹⁶² Voir ci-dessous le *Chapitre 10 II-7, L'enseignement de la conduite*.

Gerondeau, très conscient de l'obsolescence de la conception traditionnelle de l'enseignement de la conduite, reste extrêmement prudent dans son *chapitre 13, Enseignement et formation*.

⁹⁶³ Voir ci-dessous les témoignages, notamment celui de Claude Martinand sur la création de la DSCR. C. Martinand termina sa carrière comme vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées, poste dont il fut d'ailleurs le dernier titulaire, avant que le Conseil général ne change de nom.

Le 19 décembre 1981, Pierre Mauroy tient son premier *Comité interministériel de la sécurité routière* « en présence des 15 ministres qui, chacun dans leur département, ont à traiter les problèmes relatifs à la Sécurité Routière » (voir une reproduction du compte-rendu en Annexe A 32⁹⁶⁴).

Pierre Mauroy se livre à une vive attaque contre la politique en cours et ses résultats, au moyen d'un argument qui va être répété pendant les vingt ans qui vont suivre : la comparaison avec les pays étrangers – argument dont nous examinerons la faible validité au chapitre 12.

« Le Premier Ministre a déclaré :

“Les accidents de la route sont pour notre pays une catastrophe permanente. [...]

Les chiffres montrent que nous comptons en moyenne 40 % de victimes de plus que les autres pays européens. Lorsque l'on compare avec la Grande-Bretagne ou les États-Unis, le rapport est de 1 à 2.” [...]

En conclusion, le Premier Ministre a fixé comme objectif une réduction d'un tiers du risque sur les routes au cours des cinq ans à venir. Il a indiqué que celle-ci était possible compte tenu des résultats enregistrés dans d'autres pays [...]

Il annonce des modifications des mesures en vigueur.

« Le Premier Ministre a déclaré : [...] “Il est donc de l'intérêt de la nation que la rigueur préside à l'application des mesures qui donnent des résultats. Par contre celles qui se révèlent inefficaces doivent être abandonnées.” En conséquence, le Comité a pris les mesures suivantes : »

Le relevé de décisions dresse alors une liste de 6 « mesures » confirmées ou rapportées :

1. « Limitation des vitesses ». Les limites de 1974 sont maintenues.
2. « Port de la ceinture de sécurité ». Il est maintenu « aux places avant ».
3. « Port du casque ». Il est confirmé pour tous les usagers.
4. « Alcool et conduite ». On poursuivra la mise en place de la loi sur la conduite sous l'influence de l'alcool de 1978, avec l'homologation des alcoomètres.
5. « Conduite de la moto ». Un changement mineur concerne les courses⁹⁶⁵.
6. « L'emploi des feux codes en agglomération » est, par contre, abandonné.

Le Comité condamne la politique de contrainte par la répression et vise une amélioration « volontaire » des comportements⁹⁶⁶:

« Le Comité a ensuite décidé de mettre un accent tout particulier, au cours des années à venir, sur la formation et l'information des usagers de la route de manière à sensibiliser l'opinion et à obtenir volontairement l'adoption d'un comportement favorable à la sécurité. [...]

Le Premier Ministre a demandé qu'un nouveau style soit adopté pour l'information des usagers, et qu'il soit fait appel à la persuasion plus qu'à la répression et au catastrophisme.⁹⁶⁷ »

⁹⁶⁴ Le relevé de décision du CISR du 19 décembre 1981 est reproduit (presque *in extenso*) dans la *Revue du comité de la Sécurité Routière* de décembre 1981, dont nous tirons les citations ci-après. Les seuls ministres nommément cités sont Gaston Defferre pour l'intérieur, Charles Fiterman pour les transports et Edwige Avice, ministre délégué auprès du ministre du temps libre, chargée de la jeunesse des sports.

⁹⁶⁵ On confirme « la réglementation en vigueur concernant la classification des motos et des permis de conduire » avec des « dispositions dérogatoires pour que des jeunes de 16 ans et plus puissent participer, en circuit fermé, à des compétitions sportives sur des engins de 125 cm³. »

⁹⁶⁶ C'est nous qui soulignons.

⁹⁶⁷ On se réfère encore à la communication par les médias classiques : « Parallèlement, il sera demandé aux

Suit un catalogue de mesures sous les intitulés suivants :

- « *Formation à l'école* »,
- « *Préparation à la conduite* »,
- « *Information des usagers* »,
- « *Contrôles* » : ils doivent « *faire respecter par priorité trois règles essentielles à la sécurité routière : le respect des limitations de vitesse, le port de la ceinture et du casque, la sobriété au volant* » ;
- « *Infrastructures routières* », avec un catalogue de mesures classiques,
- « *Mesures concernant la sécurité des deux-roues* »,
- « *Autres mesures* » concernant :
 - o les normes techniques des véhicules et le contrôle technique,
 - o la sécurité des poids lourds,
 - o l'amélioration des secours,
 - o le développement de la recherche en sécurité routière.

Enfin, le compte-rendu annonce un changement important des institutions :

« *Sur le plan administratif, une série de décisions a été arrêtée pour renforcer l'efficacité de l'action gouvernementale* » :

Le Premier ministre réunira chaque année le Comité Interministériel de la Sécurité Routière [...].

Le Secrétariat du Comité [...] est placé sous l'autorité d'un délégué à la sécurité routière rattaché au Premier Ministre.

Le Ministre des Transports reçoit la délégation pour réunir le Comité Interministériel et assurer sa présidence dans l'intervalle des réunions présidées effectivement par le Premier Ministre.

Une direction de la Sécurité et de l'Exploitation Routière sera créée au sein du ministère des transports. [...] »

Cette nouvelle organisation, cette nouvelle vision de l'accident, cette « *deuxième génération de politique de la sécurité routière* »⁹⁶⁸, vont constituer la base des actions en matière de circulation et de sécurité routière pendant les vingt années suivantes. Il importe donc de bien distinguer les nouveautés sous les apparences et d'en préciser le détail.

LA REFORME DU CISR ET LA CREATION DE LA DSCR.

Selon divers témoignages, la création de la DSCR fut voulue par Mauroy et son directeur de cabinet Robert Lion⁹⁶⁹. Le *ministre des transports*, qui est alors le communiste Charles Fiterman, n'aurait pas été personnellement demandeur de ce changement⁹⁷⁰.

chaînes de radio et de télévision, et notamment aux chaînes régionales, d'accorder une place importante aux messages de sécurité routière qui concernent la vie quotidienne des Français. »

⁹⁶⁸ Voir, en tête du présent sous-chapitre, l'épigraphe de Pierre Mayet, qui fut chargé d'appliquer ce qu'il qualifie lui-même de « *deuxième génération de politique de la sécurité routière* ».

⁹⁶⁹ Robert Lion (né en 1934), inspecteur des finances, est directeur adjoint puis directeur du cabinet de Pierre Mauroy de 1981 à 1982. Il avait été chargé de mission au ministère de l'équipement en 1969, adjoint au directeur de la construction puis directeur de la construction de 1969 à 1974, et Délégué général de l'Union nationale des fédérations d'organismes d'HLM (1974-1981). Il était donc particulièrement lié au domaine de l'équipement. Il poursuivra sa carrière comme directeur général de la Caisse des dépôts et consignations (1982-1992).

⁹⁷⁰ Entretiens avec Claude Martinand, à l'époque directeur de cabinet de Charles Fiterman, et avec Pierre Mayet. Selon C. Martinand, le cabinet de Mauroy avait son candidat pour le poste, l'administrateur civil Pierre Point.

Le Décret du 21 avril 1982 réforme le *Comité interministériel de la sécurité routière* en précisant les indications du CISR du 19 décembre 1981 :

- la présidence du Comité – en principe toujours assurée par le premier ministre une fois par an – peut être déléguée au ministre chargé des transports ;
- la nouvelle liste des ministres faisant partie du Comité ne comprend plus, comme en 1972 et 1975, un « *secrétaire d'État auprès du premier ministre* » qui lui servait de porte-parole ; ce rôle est donc dévolu au ministre des transports ;
- l'ancien *secrétaire général* du Comité prend le titre de « *délégué interministériel à la sécurité routière* » ;
- un « *Groupe interministériel permanent de la sécurité routière* » est créé à côté du Comité interministériel. Composé de hauts fonctionnaires, il est présidé par le délégué interministériel.

Cette réforme administrative, comme l'écrit François Gentile⁹⁷¹ :

« *fait du ministre des transports le pivot de la politique de sécurité routière* ».

Le « *délégué interministériel à la sécurité routière* » dépend donc, de fait, directement du ministre des transports. On peut voir une antiphrase – involontaire – dans sa nouvelle qualification de « *délégué interministériel à la sécurité routière* » au moment même où il devient bien moins interministériel que son prédécesseur de 1972, simple « *délégué à la sécurité routière* ».

Un Arrêté du 24 mars 1982 met en place une « *direction de la sécurité et de la circulation routières* » (DCSR) à l'intérieur du *ministère des transports*⁹⁷².

Son directeur sera – institutionnellement – le « *délégué interministériel à la sécurité routière* ». Désormais chargé d'une « *direction d'administration centrale* », il est ramené au niveau des autres directeurs d'administration centrale des principaux ministères concernés, notamment ceux de l'intérieur et de la défense.

La DCSR était essentiellement formée de l'ancien « *Service de l'exploitation et de la sécurité* » (SERES)⁹⁷³ de la direction des routes, lequel assurait la tutelle du « *Service national des examens du permis de conduire* » (SNEPC)⁹⁷⁴.

L'arrêté du 22 juillet 1982 assigne à la DCSR des compétences très vastes :

« *promouvoir la sécurité routière et définir les conditions générales de circulation* ».

Les ingénieurs des ponts et chaussées obtinrent que le poste reste dans le Corps. Mais, ce ne fut que partie remise.

⁹⁷¹ François Gentile, *La sécurité routière, op. cit.*, page 66.

⁹⁷² Du 22 juin 1981 au 17 juillet 1984, l'ancien ministère de l'équipement est partagé entre le ministère des transports, le ministère de l'urbanisme et du logement, le ministère de la mer et le ministère de l'environnement. Le ministère des transports comprend la direction des routes et la DCSR à cette époque. Il n'en sera pas de même du 12 mai 1988 au 22 février 1989 quand les deux directions appartiendront à deux ministères distincts.

La séparation entre deux ministères pour l'équipement et les transports n'était pas une nouveauté. Elle datait du 3^{ème} gouvernement Raymond Barre (avril 1978-mai 1981). L'équipement et le logement étaient inclus dans un *ministère de l'environnement et du cadre de vie* confié à Michel d'Ornano, le ministère des transports étant dirigé par Joël Le Theule puis Daniel Hoeffel (à partir du 2 octobre 1980).

⁹⁷³ Rappelons que le SERES avait été créé par *arrêté* du 19 novembre 1975. Il comprenait trois *sous-directions de l'exploitation routière, de la réglementation des véhicules, de la réglementation et de l'éducation routière* ; plus une *division de l'information et de l'animation routière*.

⁹⁷⁴ La DCSR contrôle aussi la *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale*, la *Commission permanente de la signalisation* et la *Commission des incapacités physiques incompatibles avec la délivrance du permis de conduire les véhicules automobiles*.

sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en zone urbaine. »

Pour cela, la DSCR se voit préciser de nombreuses missions dans l'*arrêté* : relations avec les usagers de la route, conditions de formation et d'aptitude des conducteurs, réglementation de la construction des véhicules, réglementation de la circulation routière (notamment la signalisation de sécurité), animation des politiques contractuelles d'incitation à la sécurité routière des collectivités locales.

Elle reprend les attributions de la direction des routes sur le réseau national en ce qui concerne la gestion des opérations et équipements de sécurité (balisage, signalisation, viabilité hivernale, exploitation de la route, plantations, publicité).

La direction dispose alors de 300 fonctionnaires et d'un budget de 700 millions de francs.

Pierre Mayet⁹⁷⁵, alors *directeur du personnel* des ministères issus de l'équipement⁹⁷⁶, est nommé *directeur de la sécurité et de la circulation routières* le 24 mars 1982 et *délégué interministériel à la sécurité routière* le 21 avril 1982. Il va rester en poste jusqu'en août 1985. Voir l'*Annexe B, Illustration 238*.

Signalons que le directeur des routes, Michel Fève sera remplacé le 14 mars 1983 par Jean Berthier, alors chef du *Service technique des routes et autoroutes* (SETRA)⁹⁷⁷.

Durant cette première période de 1981 à 1985, la DSCR se consacrera tout particulièrement à la sécurité. L'amélioration de la circulation n'était, évidemment, pas une des priorités des nouveaux dirigeants qui prônaient le développement des transports en commun et la maîtrise du transport routier. D'où un désintéret – qui sera provisoire – pour la gestion des grands départs, pour Bison Futé, les plans de circulation, etc.

LES PRINCIPES DE LA NOUVELLE POLITIQUE.

Le détail de la nouvelle politique de sécurité routière est défini rapidement lors du Comité interministériel du 13 juillet 1982 puis testé. Son officialisation aura lieu en avril 1983⁹⁷⁸.

Ses principes sont exposés lapidairement par Pierre Mayet en août 1983⁹⁷⁹ :

⁹⁷⁵ Pierre Mayet (né en 1934), est ingénieur des travaux publics de l'État en 1957. Il fait l'école des ponts et chaussées (1960-1963), est ingénieur dans le Puy-de-Dôme (1964-1969), puis s'oriente vers l'urbanisme : rapporteur général de la commission des villes du V^{ème} Plan, conseiller technique au cabinet de l'équipement (1971-1974), directeur de l'aménagement foncier et de l'urbanisme (1974-1979), puis directeur du personnel (1979-1982). Il sera, de 1985 à 2000, vice-président du conseil général des ponts et chaussées.

⁹⁷⁶ La direction du personnel dépend du ministère de l'urbanisme et du logement (Roger Quillot), mais est commune aux deux ministères.

⁹⁷⁷ Un des dessous des changements effectués est la volonté politique de changer le statut des très nombreux agents contractuels de l'équipement, ce qui soulevait des problèmes vis-à-vis des syndicats de fonctionnaires. C'est peut-être un des raisons de la mise à l'écart du directeur du personnel Pierre Mayet et du remplacement à la direction des routes de Michel Fève par Jean Berthier qui, en tant que directeur du SETRA, était proche de la grande masse des agents contractuels, laquelle se situait dans le réseau technique du SETRA et des CETE.

⁹⁷⁸ Deux *Circulaires du ministre des transports aux préfets*, des 20 avril et 9 mai 1983, définissent les programmes « RÉAGIR » et « OBJECTIF – 10 % ».

⁹⁷⁹ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, article dans *Le Monde* des 12 et 13 août 1983. C'est nous qui soulignons.

Ce texte complexe mériterait une exégèse poussée. Il contient en effet un commentaire et une critique de la politique passée, les éléments d'une « conception de l'accident » et l'exposé des mesures pratiques qui avaient été prises ou étaient à l'étude.

Un élément intéressant, et non des moindres, est fourni par les « *Titres et intertitres [qui] sont de la rédaction du Monde* » et fournissent, en quelque sorte, des éléments sur la « réception » de cette nouvelle politique.

« *Les maîtres-mots de la deuxième génération de politique de la sécurité routière sont donc : décentralisation, mobilisation et responsabilité, éducation et formation ; et ils comportent aussi les mots contrôles et sanctions.* »

Le contrôle-sanction est affublé d'un « *aussi* » dans la formulation ci-dessus, qui lui assigne donc une place subalterne. C'était évidemment parfaitement cohérent avec ce que nous avons exposé sur les positions passées des partis de la gauche et les attaques récentes contre la répression. La répression va donc continuer à peu près sur les bases existantes en 1980.

On verra ci-dessous que le délégué se proposait de réaliser des réformes du système de contrôle-sanction qui n'eurent pas lieu.

L'évolution des mesures de sécurité routière suivit les principes définis le 19 décembre 1981. On laissa provisoirement de côté la généralisation du port de la ceinture aux places arrières des voitures particulières et aux véhicules utilitaires. Par contre, il y eut quelques avancées en matière de lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool avant 1985.

La décentralisation, que Mayet met en tête de liste de ses « *maîtres-mots* » – alors qu'elle n'est pas explicitement mentionnée lors du CISR du 19 décembre 1981 –, va constituer une des grandes orientations de la nouvelle politique de sécurité routière.

Cette coloration « décentralisatrice » répondait à la Mode qui était incontestablement à la « *décentralisation* » à l'époque⁹⁸⁰. Elle résultait aussi d'impératifs techniques liés à la décentralisation des réseaux ainsi que de la conception de l'accident comme résultant principalement de dysfonctions du « *facteur humain* » ou d'un concours de circonstances mettant principalement en cause l'infrastructure.

On a vu que Gerondeau restait évasif à ce sujet en 1979. Il avait pourtant pleine conscience de la toute récente problématique née de la décentralisation du réseau national entre 1972-1976. Comment mobiliser les collectivités locales sur les réseaux desquelles on comptait désormais plus des deux tiers des tués ? Même si la répression des infractions restait une tâche régaliennne, la nouvelle localisation administrative de la plupart des accidents entraînait une participation – ou une ingérence ? – très accrue des élus dans ce domaine. Sans compter que les collectivités étaient seules responsables des aménagements de sécurité de leurs infrastructures, et qu'il fallait les inciter à les étudier, à les financer et à les entreprendre.

Curieusement, Gerondeau ne fait qu'une citation discrète des « *Comités départementaux de la sécurité routière* » institués en 1973 comme auxiliaires des préfets⁹⁸¹.

Ce sont ces *Comités départementaux de la sécurité routière*, modifiés, auxquels on va assigner les tâches de gestion des « *programmes RÉAGIR et OBJECTIF – 10 %* » dont on voudra faire le pivot principal de la politique de sécurité routière, et que nous examinerons

La première moitié (12 août) est ainsi titrée « *Tous responsables* » : la rédaction du journal y a clairement vu une nouvelle conception des accidents. Un contrepoint y est apporté au deuxième paragraphe par une *coquille* étonnante (il est improbable que ce soit un *lapsus calami* de l'auteur) : « *Dans notre pays, la prise de confiance des risques de la circulation automobile a cependant été tardive.* » Le « *compositeur* » de l'article n'avait-il pas « *confiance* » dans cette « *prise de conscience* » affirmée ? Ou même dans une prise de conscience future ?

Le titre de la seconde partie (13 août) « *L'éducateur et le gendarme* », avec son intertitre « *Une règle du jeu plus claire* » pointe l'enchevêtrement entre l'éducation, la répression et la politique de « *dépénalisation* » – le terme est écrit en italique – qui est esquissée.

⁹⁸⁰ « *La décentralisation date de 1981* » déclarait péremptoirement à l'auteur – un peu surpris... – un des témoins qui tenait un poste de décision à cette époque. Rappelons que le terme est déjà utilisé sous Napoléon III.

⁹⁸¹ *La mort inutile*, page 246.

plus loin.

La mobilisation et la responsabilisation réclamées par Mauroy vont en fait occuper la première place dans la « *deuxième génération de politique de la sécurité routière* » en remplacement :

- de la répression qu'on ne désirait pas augmenter ;
- et de la communication dont on a vu qu'elle avait rapidement trouvé ses limites.

C'est cette nouvelle orientation qui frappera le plus les observateurs de l'époque comme Jean-Pierre Galland⁹⁸² :

« Plus qu'une nouvelle politique, se dessine et s'affiche, au tout début des années 80, une nouvelle manière d'appréhender la sécurité routière de la part de l'État et particulièrement de la part de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières dont les pouvoirs viennent d'être renforcés : il s'agit là d'un véritable revirement dont le degré ultime peut se résumer dans une phrase, injonction largement diffusée dans les années 82-83 : "La sécurité routière, c'est l'affaire de tous."

Le discours le plus souvent tenu à l'époque par les pouvoirs publics [...] est le suivant : la politique des grandes mesures répressives a fait ses preuves pendant quelques années, mais il est difficile et non souhaitable d'aller plus loin dans cette direction, il faut par contre maintenant responsabiliser les Français au problème des accidents de la route et faire que la sécurité routière devienne l'affaire de tous. »

Cette responsabilisation des usagers sera recherchée :

- au travers de corps intermédiaires, qui remplaceront les « médias » ;
- elle sera, elle aussi, « décentralisée ».

Les « *Commissions RÉAGIR* » issues des « *Comités départementaux de la Sécurité routière* » vont donc se voir chargées de l'essentiel de la « *responsabilisation de tous* ».

On peut imaginer que cette formule parut logique au nouveau délégué interministériel Pierre Mayet, que ses fonctions passées de *directeur de l'aménagement foncier et de l'urbanisme* avait habitué à travailler avec des instances locales complexes réunissant des fonctionnaires locaux et de l'État, des élus, des représentants d'associations et des intervenants privés (urbanistes, architectes et aménageurs).

C'était cependant négliger le fait que si cela marchait pour l'urbanisme, problème localisé par essence, cela n'était peut-être pas adapté à la politique nationale de sécurité routière.

La « formation à l'école » et la « préparation à la conduite » vont être la dernière grande préoccupation de la « *deuxième génération de politique de la sécurité routière* ».

Ici encore, on prend le contre-pied des années 1970-1981 en en faisant une priorité.

Nous verrons que les modifications envisagées vont se heurter à de vives résistances ; le système des auto-écoles en sortira renforcé. Il y aura quand même un acquis avant 1985, l'apprentissage anticipé de la conduite.

⁹⁸² J.-P. Galland, *Trois façons d'appréhender la Sécurité routière*, op. cit., page 121. C'est nous qui soulignons.

Jean-Pierre Galland est un agent contractuel de l'État qui a débuté sa carrière comme spécialiste de sécurité routière de 1979 à 1986 à la *Cellule d'exploitation et de sécurité* (CDES) des Hauts-de-Seine. Il est devenu en 1986 chercheur à la *Délégation à la Recherche et à l'Innovation* du ministère, puis à l'École nationale des Ponts et chaussées. Avant d'être chercheur, il a donc été un « *acteur de terrain* », témoin direct de la transition entre les politiques d'avant et d'après 1982 sur laquelle son témoignage est fiable.

La recherche des causes des accidents ne faisait pas partie de la formulation des « *maîtres-mots de la deuxième génération de politique de la sécurité routière* » de l'article de Pierre Mayet d'août 1983. Pourtant, elle constitue un complément fondamental aux principes que nous avons analysés ci-dessus.

Les origines de la baisse brutale du « *chiffre annuel des tués de la route sur lequel se cristallisait le débat relatif à la politique de sécurité routière* » selon la formulation de Barjonet et ses collègues⁹⁸³, puis de sa stagnation restait une énigme irritante. Cette question ne fit pas l'objet des analyses statistiques qu'aurait nécessité la situation ou, plutôt, celles-ci furent rejetées⁹⁸⁴ (on reviendra sur le sujet dans notre *chapitre 12*).

Citons pour illustrer notre propos une proche collaboratrice de Pierre Mayet⁹⁸⁵ :

« À partir de 1978, le nombre annuel des morts se maintiendra aux alentours de 12 500. Ce qui, rapporté à l'évolution du trafic signifierait que la proportion des tués diminue puisque, pendant ce temps, la circulation ne cesse d'augmenter. Le hic, c'est que le seul chiffre incontestable serait, hélas, celui des morts [...] »

Quant à la courbe, qu'on nous montre perpétuellement ascendante, du trafic, elle ne résulte que d'évaluations obtenues à partir des comptages (sur les seules routes nationales et autoroutes) et de pures hypothèses en zones urbaines (où l'on ne sait pas mesurer le trafic)... »

Il faut dire que chaque groupe de chercheurs de l'ONSER avançait une évaluation totalement exagérée des gains en faveur de « son domaine » – entendons la « *règle d'or* » (alcool, vitesse ou ceinture et casque) ou telle autre « *grande mesure* » (aménagement de la voirie, autoroutes, sécurité passive, etc.) dont il s'occupait spécifiquement. Il était donc très difficile de baser des politiques futures sur des discours *a priori* aussi discordants.

De plus, les origines des accidents restaient très contestées, entre l'incrimination prioritaire des comportements en général, celle des seuls « *conducteurs à risque* », ou la mise en cause principale des infrastructures et des véhicules et de leur entretien⁹⁸⁶.

⁹⁸³ Barjonet et alii, *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, op. cit., pages 86-87.

⁹⁸⁴ L'auteur fut attaché à la délégation interministérielle de la sécurité routière de juin 1982 à février 1983, comme chargé de mission pour les « *Recherches, études et statistiques* » (Annuaire 1982-1983, page 52). Il eut notamment à connaître des travaux de l'ONSER et du SETRA sur les aspects statistiques des évolutions passées et en cours. Il peut donc témoigner lui-même de l'état de cette question à ce moment précis.

Avec le statisticien de la délégation, Yves Systemans, l'auteur réalisa en fin 1982 une étude tentant une « *synthèse statistique* » sur ces questions, en proposant un « *modèle de l'évolution passée* » et une « *prospective* » – médiocre, il faut le dire, du fait des mauvaises prévisions d'évolution du trafic (on ne prévoyait plus de nouvelles constructions d'autoroutes à l'époque).

Des résumés assez complets de ces études ont été publiés. Voir Jean Orselli, *L'efficacité des mesures de sécurité routière*, in revue *TEC* n°58 et n°59, mai et juillet 1983, et une « *réponse* » du directeur de l'ONSER dans *TEC* n° 60, *Courrier des lecteurs*. Malgré ce mouvement d'humeur, l'ONSER entreprit quelques modélisations pour la délégation, qui ne s'intéressa cependant que peu de temps à ce type d'études.

Voir Jean Orselli, Yves Systemans, *L'efficacité des mesures de sécurité routière*, in *Modélisation de l'insécurité routière, Actes du séminaire 1991-1993*, éditions Paradigme, 1993.

⁹⁸⁵ Monique Fichelet, *La nouvelle politique de sécurité routière en France et la question des sanctions pénales*, in *Déviante et Société*, Genève, volume 8, N°1, 1984 (pages 103-114), première phrase page 103 et note 6 page 112-113. Monique Fichelet était chargée de mission auprès du Délégué interministériel à la *sécurité routière*.

On notera l'indication expresse qu'il s'agit du rejet récent d'un type d'analyse effectuée « *perpétuellement* » auparavant, « *l'évolution du nombre de morts rapporté au trafic* ». À remarquer aussi l'affirmation vigoureuse que seul le chiffre des morts serait « *incontestable* » – entendons ici « *en termes de communication* ».

Or, le type d'analyse que rejetait Monique Fichelet était, malheureusement, la seule voie d'accès à une compréhension des variations de l'insécurité routière.

⁹⁸⁶ Ces trois types d'attitudes coexistaient parmi les chercheurs, en liaison avec leurs positions propres dans le

D'où l'idée de relancer des recherches sur les « *causes des accidents* » en reprenant la formule des « *études détaillées d'accidents* » que l'ONSER effectuait dans son laboratoire de Salon-de-Provence⁹⁸⁷.

Ce seront donc des « *études d'accident*⁹⁸⁸ » qui fourniront l'objet de base de la réunion des corps intermédiaires dans les « *Commissions RÉAGIR* », dont on voulait qu'ils assurent une « *mobilisation et la responsabilisation – décentralisée – des usagers* ».

Pourtant, Gerondeau avait clairement affirmé l'inanité pratique de la recherche des « *causes* » de l'accident, face à l'importance des « *remèdes* » qu'on pouvait y apporter⁹⁸⁹ :

« *Il existe par contre une attitude fondamentalement différente, qui ne s'attache plus à la recherche de la "cause" immédiate des accidents, mais à celle des remèdes possibles.* »

Et il avait aussi désigné comme le principal de ces « *remèdes* », « *le respect des trois règles d'or* » qui ne pouvait guère être d'origine locale. Cette leçon sera oubliée jusqu'au début des années 2000.

III-4 LA RESPONSABILISATION : RÉAGIR ET OBJECTIF –10 %.

La mise en œuvre des principes que nous venons d'analyser va se faire – si on laisse de côté la « *formation à l'école* » et la « *préparation à la conduite* » – à travers deux grandes opérations, les programmes « *RÉAGIR* » et « *OBJECTIF –10 %* »⁹⁹⁰. Après une période d'essai fin 1982, ceux-ci furent officialisés par deux *Circulaires* d'avril et mai 1983⁹⁹¹.

Ces deux programmes sont étroitement liés par une double finalité : que les collectivités locales proposent et réalisent des actions de sécurité routière sur leur territoire, et que ces actions entraînent la responsabilisation de l'ensemble des usagers.

domaine. Toute « *synthèse* » était difficile dans le climat de compétition de l'époque.

⁹⁸⁷ Pierre Mayet, dans un entretien avec l'auteur en 2008, a clairement relié les modalités du « *programme RÉAGIR* » à sa visite du laboratoire des *études détaillées d'accidents* de Salon-de-Provence.

⁹⁸⁸ Précisons que les « *enquêtes RÉAGIR* » sont bien plus sommaires que les « *études détaillées d'accidents* » que pratiquaient l'ONSER ou le Laboratoire Peugeot-Renault. Leur finalité était plus « *sociale* » que scientifique, la durée de l'enquête bien plus courte, et leurs exécutants étaient des amateurs qui restaient peu expérimentés du fait du faible nombre d'enquêtes qu'ils avaient pratiquées. Les buts des *études détaillées d'accidents* étaient, entre autres, de définir des « *accidents types* » et de scruter les défauts des véhicules et de leurs équipements.

⁹⁸⁹ *La mort inutile*, page 248.

⁹⁹⁰ Sur le début des programmes, les documents les plus complets sont deux colloques de l'ATEC :

- *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière "L'affaire de tous"*, 20-21 avril 1983. Voir aussi son compte-rendu in *Revue TEC* n° 56, 1983.
- *Annales du Congrès international ATEC, L'insécurité routière*, 9-13 juin 1986. Voir notamment : Jean-Luc Maurice (sous-directeur à la DSCR), *La sensibilisation des usagers, RÉAGIR et OBJECTIF –10 %*, in Volume 1.

Nombreux articles dans la *Revue du comité de la Sécurité Routière*, notamment :

- *Dossier RÉAGIR*, n° 35, octobre 1982, pages 18-22.
- *Dossier Reportage sur le colloque « – 10 % » du 6-7 février 1985*, n° 44, mars 1985, pages 7-10.
- Aussi : n° 36 (*Enquête RÉAGIR sur un accident ordinaire*), 40 (*Dossier RÉAGIR An 1*), 41 (*Dossier CISR sur RÉAGIR et OBJECTIF –10 %*), 68 (*Plans départementaux*), 79 (*Portrait d'un IDSR*),

Aussi : Monique Fichelet, *La nouvelle politique de sécurité routière en France et la question des sanctions pénales*, in *Déviance et Société*, Genève, volume 8, N°1, 1984 (pages 103-114).

J.-P. Galland, *op. cit.*, pages 122-123.

⁹⁹¹ Les deux programmes avaient été présentés au CISR du 13 juillet 1982. Voir les *Circulaires* des 20 avril et 9 mai 1983 ci-après.

La meilleure présentation résumée qu'on puisse en faire est celle qu'en donna Pierre Mayet dans *Le Monde*, en août 1983⁹⁹².

Il commence par une déclaration sur la conception de l'accident et des remèdes à y apporter qui sous-tendent la nouvelle politique de sécurité routière⁹⁹³ :

« Un accident est avant tout un enchaînement malheureux de circonstances particulières et locales. Même si l'analyse fait apparaître a posteriori des causes répétitives et des profils d'accidents comparables – qui peuvent faire l'objet de mesures générales, – l'essentiel de l'action, préventive ou corrective, ne se conçoit efficacement qu'au plus près de l'usager, sur la route ou en ville. Là, c'est aux collectivités locales - communes et départements – et aux services publics territoriaux de prendre l'initiative et de trouver des solutions adaptées. Aussi, deux programmes prioritaires ont été décidés dans ce sens, dès 1982, par le comité interministériel de la sécurité routière. »

Cette présentation liminaire des deux programmes articule déjà les idées-clés suivantes : « circonstances locales », « recherche des causes », « solutions adaptées à trouver par les collectivités locales » « au plus près de l'usager ».

On espère aussi – ou surtout ? –, à travers ces programmes, modifier « le vouloir collectif sur la sécurité routière » et instaurer « la responsabilité et la participation des citoyens ».

Jean-Pierre Galland résume lapidairement l'articulation des programmes *RÉAGIR* et *OBJECTIF -10 %* avec la politique générale de « responsabilisation » ainsi⁹⁹⁴ :

« On voit à travers les procédés mis en place que l'objectif général de responsabilisation des usagers qui sous-tend l'ensemble de la politique est ici provisoirement ciblé sur des intermédiaires, agents de l'État ou élus locaux à partir desquels il est espéré que la mobilisation fasse tache d'huile. »⁹⁹⁵

LE PROGRAMME « RÉAGIR ».

Le programme *RÉAGIR*⁹⁹⁶ est présenté ainsi par Pierre Mayet⁹⁹⁷ :

« RÉAGIR par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier est un programme qui engage sur l'ensemble du territoire près de 3 000 inspecteurs départementaux de la sécurité routière, regroupés en commissions d'enquêtes pluridisciplinaires ; se retrouvent ainsi, complémentaires et solidaires, des médecins, des policiers et des gendarmes, des ingénieurs de l'État ou des villes, des pompiers, d'autres experts de l'administration ou des professions, des experts choisis parmi les militants d'associations agissant pour la prévention des accidents de la route ;

⁹⁹² Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, op. cit., in *Le Monde*, 12 et 13 août 1983. Voir aussi la communication de Pierre Mayet in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière “L'affaire de tous”*, 20-21 avril 1983.

⁹⁹³ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, op. cit., 12 août 1983. C'est nous qui soulignons.

⁹⁹⁴ Jean-Pierre Galland, op. cit., pages

⁹⁹⁵ *Ibidem*, page 123.

⁹⁹⁶ 9 mai 1983. *Circulaire du ministre des transports aux préfets*. Relative à la sécurité routière (mise en œuvre du programme *RÉAGIR*). Une expérimentation sur 12 départements avait été conduite depuis le 1^{er} novembre 1982. *RÉAGIR* est l'acronyme de « Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier ».

Le responsable de sa mise en œuvre à la Délégation était l'ingénieur des ponts et chaussées Jean-Paul Morel.

⁹⁹⁷ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, op. cit., in *Le Monde*, 12 août 1983.

ensemble, ils analysent tous les facteurs et toutes les hypothèses du déroulement plausible des accidents mortels sur lesquels ils se penchent ; ensemble, ils préconisent les mesures qui leur semblent pouvoir réduire les risques encourus.

Les collectivités, les services, les associations auxquels ils appartiennent, ne manqueront pas de trouver dans les analyses et les propositions contenues dans près de 10 000 enquêtes annuelles sur les accidents mortels une matière essentielle pour leur action. La synthèse des résultats et des propositions sera rendue publique, notamment à l'échelle de chaque département. RÉAGIR veut modifier en profondeur et durablement le savoir et le vouloir collectifs sur la sécurité routière. »

Il s'agissait, évidemment, d'une transformation profonde des anciens *Comités départementaux de la sécurité routière* institués en 1973, dont on peut indiquer les points saillants en ce qui concerne leur fonctionnement, leur composition et leurs missions.

Les « *analyses approfondies et systématiques des accidents* » qui n'étaient qu'une des tâches prescrites aux anciens Comités départementaux sont maintenant l'activité principale des *Commissions RÉAGIR*, dont doivent découler toutes les réflexions et les actions.

La réunion des *chefs de services* des administrations départementales de l'État, qu'était le *Comité départemental de la sécurité routière*, se trouvait remplacée par l'instance départementale de gestion des « *commissions d'enquêtes pluridisciplinaires* » composées de fonctionnaires subalternes et de volontaires civils.

La participation de représentants des collectivités locales et d'experts extérieurs aux administrations de l'État – préconisée avec précaution auparavant – est maintenant, non seulement institutionnelle, mais consubstantielle à la conception de *RÉAGIR*.

Le processus de « *synthèse des résultats [des enquêtes] et des propositions* » doit remplacer la réflexion de l'administration départementale sur les aménagements d'infrastructures, les réglementations locales, les secours, la communication adaptées aux particularités locales, qui étaient les objectifs dévolus aux Comités départementaux.

« *La mobilisation et la responsabilisation* » étaient donc au cœur de *RÉAGIR* : elles sont supposées découler du rassemblement des bonnes volontés que connotent dans le texte de Pierre Mayet les termes « *regroupés* », « *ensemble* », « *modifier le savoir et le vouloir collectifs* »⁹⁹⁸.

Nous reviendrons sur cet élément qui est tout aussi présent dans le programme « *OBJECTIF –10 %* », et nous ferons plus loin une analyse des devenir de ces deux programmes.

LE PROGRAMME « OBJECTIF –10 % ».

Ici encore, l'article de Pierre Mayet expose clairement la finalité de ce programme⁹⁹⁹.

« OBJECTIF –10 % est une politique contractuelle dans laquelle l'État propose aux élus responsables des départements et des villes d'atteindre un objectif de réduction annuelle de 10 % du nombre des accidents corporels qui se produisent sur leur territoire. D'ores et déjà, nombre de ces collectivités ont manifesté leur volonté de s'engager avec l'État dans une prise en charge locale de la sécurité routière. Il est clair

⁹⁹⁸ Nous avons souligné ces termes dans le texte cité ci-dessus.

⁹⁹⁹ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, op. cit., in *Le Monde*, 12 août 1983.

pour elles que les aménagements de sécurité de leur réseau routier ne peuvent suffire à eux seuls pour atteindre un tel objectif ; il leur faudra donc, comme il le faut au niveau national, démultiplier leur action et faire appel à la responsabilité et à la participation de leurs concitoyens. »

La filiation avec la politique d'aides aux communes pour les « *plans de circulation* » mises en place par la *Circulaire* du 16 avril 1971 est évidente. Les différences sont les suivantes :

- les aides sont maintenant ouvertes aux départements et non aux seules communes ;
- la sécurité routière, qui n'était qu'une des préoccupations des plans de circulation, devient l'objectif principal ; dans la pratique, ce seront les mêmes techniques qui seront appliquées ;
- la « *contractualisation* » des aides de l'État, qui fournit son nom au programme, affirme un souci d'efficacité. On verra que ce fut un faux-semblant, le programme ayant fonctionné à guichet ouvert sans réel contrôle des résultats.

« *La mobilisation et la responsabilisation* » sont aussi au cœur du programme *OBJECTIF -10 %*, comme en témoigne la réitération de l'appel à la « *démultiplication* » et à la « *responsabilité et à la participation des citoyens* »¹⁰⁰⁰.

La mécanique prévue était complexe¹⁰⁰¹. La collectivité, d'au moins 50 000 habitants regroupés, recevait une subvention de l'État initiale de 100 000 francs ou de 1 franc par habitant plafonnée à 500 000 francs, plus des « *primes* » en fonction des réductions du nombre des accidents effectivement réalisées¹⁰⁰². Le seuil de -10 % était calculé sur le nombre d'accidents corporels sur une année glissante comparée à celui sur les 12 mois immédiatement antérieurs. Il n'y avait pas de « *contrat* » avec formalisation expresse des engagements.

La collectivité était aussi supposée s'engager sur divers moyens de réflexion et de diffusion des résultats¹⁰⁰³ :

« il est souhaitable que les collectivités prennent des dispositions pratiques qui permettent de mesurer et de coordonner les résultats de leur action [...] avec les moyens suivants :

- *la création d'un recueil statistique des accidents corporels permanent et fiable,*
- *la mise en place d'une instance de coordination des actions locales en faveur de la sécurité routière [présidée par un représentant de la collectivité et comportant], outre les services de la collectivité concernée, les forces de l'ordre compétentes sur son territoire. Le président de la structure de coordination pourra y faire participer toute administration, organisme ou association qu'il jugera utile [...],*
- *[pour les communes] l'intention de rendre compte publiquement en détails, dans un rapport annuel à large diffusion, de leurs actions et réalisations [...] et, pour les départements, [...] de rendre compte d'une politique active d'aides [...] aux communes [n'ayant pas leur propre contrat] »*

¹⁰⁰⁰ Voir la phrase soulignée dans le texte de l'article de Pierre Mayet cité ci-dessus.

¹⁰⁰¹ *Circulaire* du 20 avril 1983.

¹⁰⁰² *Ibidem*, p. 5-6. La prime était de « 20 000 F par accident corporel sur les territoires relevant de la compétence de la Gendarmerie et de 10 000 F sur les territoires relevant de la compétence de la police nationale. La différenciation de ces valeurs est justifiée par le fait que la gravité moyenne des accidents est supérieure en rase campagne à celle observée en milieu urbain. »

¹⁰⁰³ *Ibidem*, page 4.

On remarquera que les « *Instances de coordination départementale* » de *RÉAGIR* et *OBJECTIF –10 %* jouent à peu près le même rôle que les anciens « *Comités départementaux de la sécurité routière* ».

DEVENIRS ET EVALUATIONS DE *RÉAGIR* ET *OBJECTIF –10 %*.

La politique mise en place en 1982-1983 va se prolonger sans changement notable, si ce n'est un épuisement progressif. *RÉAGIR* continue ainsi jusque vers 2004 selon les départements. *OBJECTIF –10 %* va subsister jusqu'en 1993 (avec quelques modifications en 1989). Il sera remplacé par les subventions liées aux *Plans départementaux d'actions de sécurité routière* (PDSAR).

Le budget total de *RÉAGIR* et *OBJECTIF –10 %* n'a cessé de décroître ; il était de 100 MF en 1985, de 80 MF en 1988 et tombe à 19 MF en 1996¹⁰⁰⁴. Soit en valeur constante 2008 : 24 M€ en 1985, 18,5 M€ en 1988, et 3,4 M€ en 1996.

L'histoire des programmes *RÉAGIR* et *OBJECTIF –10 %* n'a pas été faite.

Notamment, on cherche en vain dans les recherches de l'INRETS – du moins celles publiées dans sa revue *Recherche, Transports, Sécurité (RTS)* – des articles de la même nature socio-historique que celle des travaux de l'ONSER sur lesquels nous ne sommes appuyés pour la période des *grandes mesures* des années 1970¹⁰⁰⁵.

Le recours aux « *témoignages* » – ou plutôt aux « *opinions* » – des milliers d'acteurs du programme *RÉAGIR* ne saurait être d'un grand secours. L'auteur, qui s'y est essayé, n'a rencontré que des « *jugements* » très tranchés¹⁰⁰⁶.

On dispose toutefois d'éléments officiels d'évaluation des deux programmes.

ÉVALUATION D'*OBJECTIF –10 %*.

Le système complexe mis en place par la *Circulaire* du 20 avril 1983 fut allègrement détourné par les collectivités avec – il faut le dire – la complicité du ministère de l'équipement qui n'affecta qu'un seul agent pour le suivi de l'opération comme il le précisera à la Cour des Comptes.

Le programme fait l'objet d'observations féroces de la Cour des Comptes en 1987¹⁰⁰⁷. Sous

¹⁰⁰⁴ Un nouvel article budgétaire a remplacé celui d'*OBJECTIF – 10 %* en 1994.

¹⁰⁰⁵ Curieusement, il n'existe pas d'évaluation ou d'articles historiques sur ces sujets dans les revues *TEC* et *RTS*. On peut penser à une certaine prudence des chercheurs vis-à-vis de ces programmes officiels.

¹⁰⁰⁶ Les « *experts* » des *Commissions RÉAGIR*, fonctionnaires ou volontaires civils, sont toujours positifs, n'émettant généralement que des critiques de détail (on néglige les accidents de bicyclette, etc.). Leur discours est toujours teinté d'idéologie. S'ils vont jusqu'à aborder le manque de résultats effectifs et de moyens, cela n'entraîne généralement pas la remise en cause du programme.

Les ingénieurs de l'équipement qui n'ont pas participé directement à *RÉAGIR* portent le plus souvent un jugement très négatif sur la minceur des résultats obtenus face à « *l'usine à gaz* » qu'était le programme et à l'importance des moyens qui y furent consacrés.

¹⁰⁰⁷ *Les défaillances dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière*, in *Rapport de la Cour des Comptes de 1987*, pages 82-84. Ce texte et la *Réponse du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports*, sont conservés à la Documentation de la DSCR (Boîtes d'archives).

l'intertitre « *Une action associant les collectivités locales menée sans précaution* », la Cour analyse ainsi le fonctionnement du programme qui avait reçu 191,8 millions de francs de 1982 à septembre 1986 :

« Cette action a été engagée, puis poursuivie, sans que soient clairement précisées les réalisations à prendre en compte – améliorations des infrastructures, campagnes auprès du public – et sans que soient levées toutes les ambiguïtés sur la méthode de comptage des accidents. [...]

En l'absence d'une définition détaillée des critères caractérisant une opération de sécurité [...] les travaux les plus divers, exécutés parfois avant le début de l'opération, ont été pris en considération. L'administration a accepté comme seule justification de ces travaux un compte-rendu publié dans un bulletin municipal ou un article les relatant paru dans la presse. Elle n'a même pas toujours exigé qu'une décomposition de leurs coûts soit produite. [...]

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que des “dotations de réalisation d'objectifs” aient été versées sans que les dossiers fassent apparaître une action précise en faveur de la sécurité routière : c'est le cas pour les villes de Bourges, Montluçon, Nîmes, Villeurbanne, les groupements de communes de Meyzieux-Décines et Roanne, les départements de l'Isère et du Lot.

Bien plus, c'est de façon irrégulière qu'une dotation de réalisation d'objectifs de 10,5 MF a été attribuée à la préfecture de police et à la Ville de Paris, alors que la diminution des accidents corporels n'a jamais atteint 10 % dans la capitale. »

Faute d'éléments, la Cour des Comptes ne put s'interroger sur l'efficacité de l'opération.

La réponse du ministère, embarrassée, élude la question de la vérification des réalisations et des résultats statistiques et précise que 90 départements et 100 communes ou groupements de communes ont adhéré au programme. En 1989, le Délégué admit même que¹⁰⁰⁸ :

« OBJECTIF –10 % ne demande qu'un engagement “moral” des collectivités ».

En fait, le programme avait fonctionné comme un simple guichet, la déclaration d'intention de la collectivité suffisant à déclencher la subvention sur la base de quelques coupures de presse, ou même sans dossier de résultats.

En fin 1989, l'État avait distribué 426 millions de francs.

Il semble que les opérations d'amélioration des infrastructures aient utilisé la plus grande partie des subventions. Toutefois, il nous est impossible de préciser ce point car – pas plus que la Cour des Comptes – nous n'avons trouvé de répartition entre les dépenses liées à l'infrastructure et les autres opérations (fonctionnement de *RÉAGIR*, formation, communication, enseignement, soutien aux associations).

Dès 1989, la formule est devenue intenable, l'irréalité statistique étant la règle :

« OBJECTIF –10 %, qui ne demande qu'un engagement “moral” des collectivités, connaît un véritable succès puisque 214 collectivités représentant plus de 90 % de la population y adhèrent. Mais [...] 87 % des collectivités engagées l'atteignent au moins deux fois, 27 collectivités trois fois, 5 quatre fois et une... cinq fois ! »¹⁰⁰⁹

Est-il besoin de préciser que la sommation de ces résultats « *sur 90 % de la population* »

¹⁰⁰⁸ *Revue du Comité de la Sécurité Routière*, n° 68, septembre-octobre 1989. Dossier, pages 9-12. Citation p. 9.

¹⁰⁰⁹ *Ibidem*, page 9.

était incompatible avec la diminution globale du nombre des accidents¹⁰¹⁰.

Une *Circulaire* du 26 juillet 1989 met en place des « *Programmes locaux de sécurité routière* »¹⁰¹¹, qui prévoient l'établissement de « *contrats* » sur la base de projets détaillés, avec un système à peine différent du précédent : ouverture aux collectivités de 30 000 habitants, financement paritaire État-collectivité, dotation de l'État initiale de 1 franc par habitant plafonnée à 800 000 francs, et « *primes* » en fonction des réductions du nombre des accidents effectivement réalisées. Un « *contrat type* » détaillé est annexé à la *circulaire*. La durée du programme couvrait des contrats signés en 1990, 1991 et 1992, donc terminés au plus tard en janvier 1994. Il ne fut pas renouvelé et l'article budgétaire correspondant fut supprimé dès 1994¹⁰¹².

La formule des subventions directes aux collectivités destinées en majorité à des travaux comme *OBJECTIF -10 %* avait vécu.

En fait, un nouveau programme, les « *Plans départementaux d'actions de sécurité routière* » (PDASR), était venu en 1987 recouvrir l'ensemble *RÉAGIR* et *OBJECTIF -10 %*. Ses crédits déconcentrés (subventions) ne concernaient plus que « *les actions de formation, sensibilisation et éducation* ». C'est dans ce nouveau cadre que d'autres crédits déconcentrés seront mis en œuvre pour un montant 6 à 7 fois plus faible.

ÉVALUATION DE *RÉAGIR*.

Une très intéressante évaluation du programme *RÉAGIR* a été réalisée en 1996 par l'ingénieur général des Ponts et chaussées Bruno Grange¹⁰¹³. Elle fournit bon nombre

¹⁰¹⁰ Il serait impossible de traiter cette question à fond faute de données. Notons que, sur la France entière, la diminution du nombre des victimes d'accident corporel n'avait été que de 15 % entre 1983 et 1988. Ce qui exclut que la diminution de 10 % ait été atteinte au minimum 2 fois en moyenne (comme le voudraient ces résultats). En fait, outre tricheries et passe-droits (le cas de Paris cité par la Cour des comptes), la variabilité aléatoire venait suppléer au faible niveau des baisses sur longue durée.

¹⁰¹¹ 26 juillet 1989. *Circulaire du ministre de l'équipement aux préfets. Contrat de programmes locaux de sécurité routière entre l'État et les collectivités locales.*

Voir aussi le *Dossier de la Revue du Comité de la Sécurité Routière*, n° 68, septembre-octobre 1989.

¹⁰¹² Chapitre 44-43, art. 11. Signalons que les collectivités locales recevaient à l'époque et continueront à recevoir diverses autres subventions pour leurs routes.

¹⁰¹³ Ce *Rapport* se situe dans une réflexion générale sur les risques dans les transports. Un *Rapport* de Claude Abraham de février 1993 avait été « *chargé d'examiner les structures et les organisations mises en place pour traiter les problèmes de sécurité des transports dans les administrations* » et de proposer la création d'une « *autorité administrative* » indépendante, compétente pour tous les accidents aéronautiques, maritimes, routiers ou collectifs. Sur une demande du secrétariat d'État aux transports du 13 novembre 1995, le « *groupe de pilotage* » présidé par Claude Bozon est constitué le 8 février 1996. Elle avait été précédée de travaux préparatoires.

Les 4 *Rapports* la concernant ont été versés aux Archives nationales par le CGPC (versement 7 514, art. 39) :

– *Rapport du groupe de pilotage chargé d'animer une réflexion sur le développement et le contrôle de la sécurité dans les transports*, présidé par Claude Bozon, affaire n° 95-222, 1^{er} août 1996.

– *Rapport du groupe de travail chargé d'une réflexion sur la place des enquêtes techniques et administratives et le statut et les moyens des enquêteurs dans les accidents de transports*, présidé par Jean-Yves Hamon, affaire n° 95-222-1, 8 février 1996.

– *Rapport du groupe de travail chargé d'évaluer les suites données au rapport portant sur l'amélioration de la sécurité dans les transports terrestres*, présidé par Bruno Grange, affaire n° 95-222-2, 26 juillet 1996.

– *Rapport du groupe de travail relatif à la procédure « R.É.A.G.I.R. »*, présidé par Bruno Grange, affaire n° 95-222-3, 26 juillet 1996, 33 pages plus des annexes.

d'éléments sur son fonctionnement effectif.

De 1984 à 1995, 15 000 « *inspecteurs départementaux de sécurité routière* » (IDSR) avaient été formés, dont 8 000 en activité en 1996. Leur formation initiale se faisait lors d'un stage de 2 jours. Le *Rapport* n'indique pas leur répartition entre fonctionnaires d'État (policiers, gendarmes, pompiers, médecins, agents des directions départementales de l'équipement) et autres IDSR (agents des collectivités locales, civils divers).

Ils avaient réalisé 30 600 enquêtes de 1984 à 1995. Une enquête mobilisait 3 IDSR et durait 1,5 à 2 jours en moyenne.

Il apparaît que le pourcentage d'enquêtes a concerné seulement, sur la période 1984-1995, 29,1 % des accidents mortels et 25,7 % des tués (36,7 % et 32,2 % sur la période 1984-1987). On était donc très loin de l'objectif affiché en 1983 de traiter 100 % des accidents mortels.

Le *Rapport* n'était certes pas destiné à préparer des changements de fond. D'ailleurs, sa conclusion exprime clairement ce qu'on attendait d'elle (en caractères de taille 20 !) :

« *La proposition fondamentale du groupe de travail est d'afficher haut et clair que le programme RÉAGIR sera poursuivi et qu'un second souffle lui est donné.* »

Malgré ce volontarisme – qui ne fut d'ailleurs pas suivi –, on peut y lire une critique assez féroce de RÉAGIR¹⁰¹⁴ :

« *Les difficultés sont apparues clairement dans les propos des personnes auditionnées. Elles sont exprimées en termes volontairement très critiques dans le respect de ces propos, pour en faire les racines d'un nouvel élan, un 2^{ème} souffle de RÉAGIR, lequel passera par la mobilisation des acteurs, la suite donnée aux propositions en termes de moyens et de définition d'actions mobilisatrices aux niveaux national et local.* »

D'autres critiques transparaissent tout aussi clairement « en creux » dans certaines des « *Propositions* » de détail du *Rapport* qui insiste notamment sur¹⁰¹⁵ :

- le fait que « *la mobilisation des IDSR en place, très forte à l'heure de leur désignation en tant que volontaires, s'est émoussée avec les années ou s'émousse rapidement pour les nouveaux. C'est là un constat sévère* » ;
- la « *mobilisation des acteurs [... est un] état d'esprit qu'il faut sans cesse développer* » ;
- une meilleure « *désignation des IDSR par ceux qui ont un intérêt à l'amélioration de la sécurité routière [... car] un IDSR ne doit pas être une personne en fin de carrière ou retraitée, mais une personne active pouvant faire bouger l'organisme auquel il appartient* ».

Le *Rapport* fait aussi des « *Propositions* » de détail qui reprenaient en fait les directives

Nous ne nous référons qu'au *Rapport R.É.A.G.I.R.* de Bruno Grange, le *Rapport général* de Claude Bozon ne faisant que reprendre et résumer ses conclusions.

Le *Rapport Grange sur R.É.A.G.I.R.* fut produit par un groupe de travail composé exclusivement de membres de la DSCR et du CGPC, plus un représentant de la direction des transports terrestres et un de l'INRETS.

Il semble que les attendus du *Rapport Grange* déplurent fort à la DSCR et le *Rapport* ne fut pas publié, ou du moins fut-il mis sous embargo durant un temps (témoignages divers dont celui d'Yves Durand-Raucher).

¹⁰¹⁴ *Ibidem*, page 13.

¹⁰¹⁵ *Ibidem*, pages 21 à 24 et 26 à 28. Notons aussi la proposition de se centrer sur les accidents du travail et de motocyclettes, afin que le choix des accidents enquêtés soit mieux ciblé (on était à un taux de 25 %) ; le *Rapport* étant d'avis que les relais des entreprises et des associations de « motards » seraient plus efficaces.

initiales de RÉAGIR, preuve que celles-ci avaient dû être largement perdues de vue :

- la recommandation de faire des « *rapports opérationnels* » ;
- la recommandation de « *sortir les rapports de la confidentialité* »¹⁰¹⁶ ;
- la nécessité de « *suites données concrètes au plan local* », notamment l'organisation de la « *diffusion des rapports d'enquêtes* » et la présentation de « *synthèses au plan départemental* » ;
- l'importance de « *suites données concrètes et suivies au plan national* », etc.

Enfin, la qualification des IDSR semble avoir été très médiocre, notamment du fait de leur non professionnalisme : 15 000 IDSR ont effectué environ 30 000 enquêtes par groupe de 3, ce qui donne une moyenne de 6 enquêtes seulement par IDSR. Certes, certains IDSR ont réalisé plus d'enquêtes, mais on peut fortement douter d'une « expertise » acquise lors d'une session de formation initiale de deux jours, suivie d'un « apprentissage » comportant aussi peu d'enquêtes. Le *Rapport* reconnaît d'ailleurs que¹⁰¹⁷ :

« *Sans faire d'eux des spécialistes des enquêtes, ce qui serait contraire au souci de participation des IDSR aux missions globales des organismes auxquels ils appartiennent, la participation de chacun aux enquêtes devrait être plus fréquente.* »

Sur l'efficacité du programme, le *Rapport* s'en tient à quelques généralités sur « *la modification profonde et bénéfique des approches de la sécurité routière* » sans expliquer ce qui avait bien pu changer¹⁰¹⁸. Les conclusions strictement localisées au lieu de l'accident pouvaient avoir quelque intérêt. Par contre, les statistiques sur « *les facteurs d'accidents* » généraux n'apportaient rien de neuf par rapport aux connaissances des années 70.

Comme nous l'avons indiqué plus haut, un nouveau programme, les « *Plans départementaux d'actions de sécurité routière* » (PDASR), était venu en 1987 recouvrir l'ensemble RÉAGIR et OBJECTIF -10 %. L'évaluation de Bruno Grange évite de traiter ouvertement de l'articulation de RÉAGIR et des PDASR qui ne faisaient pas l'objet de sa lettre de mission.

En fait, la vraie conclusion du *Rapport Grange* était que les PDASR, en principe destinés uniquement à des actions de « *formation, sensibilisation et éducation* » n'étaient pas à la hauteur des ambitions de l'action locale et qu'il fallait recréer l'équivalent d'OBJECTIF - 10 % pour relancer les actions d'amélioration des infrastructures en rétablissant un budget équivalent à celui de 1985 pour l'ensemble RÉAGIR plus OBJECTIF - 10 %¹⁰¹⁹ :

« Des moyens financiers doivent être dégagés. À défaut il faut avoir le courage d'afficher qu'on abandonnera la procédure RÉAGIR et donc les OBJECTIFS pour

¹⁰¹⁶ *Ibidem*, page 22. La *Circulaire RÉAGIR* de 1983, sans assurer une publicité totale des rapports des IDSR, avait prévu une diffusion, notamment aux maires des communes concernées.

¹⁰¹⁷ *Ibidem*, page 24. Le *Rapport* propose de porter le nombre d'IDSR de 3 à 4 par enquête, d'allonger la formation initiale de 2 à 3 jours, de « *mobiliser les services de l'équipement pour monter l'exemple* ». Des « *reportages* » sur des IDSR dans la *Revue de la Sécurité routière* montrent que les IDSR non fonctionnaires ou agents des collectivités semblent avoir consacré bien plus de temps à des activités associatives et prosélytes qu'aux enquêtes proprement dites.

¹⁰¹⁸ *Ibidem*, pages 12-13. Quelques unes de ces généralités : « *on a changé les mentalités* » ; « *la prévention porte non seulement sur l'infrastructure mais aussi sur tous les éléments jusqu'à l'organisation des secours* » ; « *des changements de ton dans la presse locale* » ; « *la mobilisation au plan local a facilité la prise de décisions nationales* » ; « *la formation des IDSR est estimée excellente par ceux qui en bénéficient* » (cf. les critiques sur cette formation faites plus loin).

¹⁰¹⁹ *Ibidem*, page 30. Les mots soulignés et **en gras** de la citation le sont dans le *Rapport Grange*.

lesquels elle a été créée. [...]

Les crédits déconcentrés affectés pour les Plans départementaux d'actions de sécurité routière (actions de formation, sensibilisation et éducation) et le fonctionnement de RÉAGIR d'une part (ch 37-06 art. 21), et pour l'action partenariale avec les collectivités locales d'autre part (ch 44-43, art. 11) qui n'existe plus depuis 1994) étaient en 1985 de 100 MF, en 1988 de 80 MF. Ils sont descendus en 1996 à 19 MF.

Il est indispensable de revenir à un chiffre de l'ordre de 100 MF, valeur 1985, soit 185 MF aujourd'hui. Ce sont bien là les conditions de la mobilisation [...]

S'agissant des améliorations d'infrastructures, les crédits d'initiative locale doivent être largement utilisés pour donner suite aux propositions des rapports d'enquête et ils doivent être adaptés aux besoins. »

Le groupe de travail n'aurait pu être plus clair sur son jugement sur l'inefficacité de RÉAGIR considéré isolément des subventions d'OBJECTIF – 10 %.

Au passage, le Rapport Grange posait une critique fondamentale sur l'efficacité des Plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Après 1996, le programme RÉAGIR va continuer à agoniser jusqu'en 2004 malgré les propositions de la Commission Grange.

Un Rapport de 2001 de l'inspecteur général de l'équipement Claude Robert confirme, 5 ans après Bruno Grange, l'obsolescence de RÉAGIR, de l'avis même de ses principaux utilisateurs, les *directions départementales de l'équipement (DDE)*, dans ces termes¹⁰²⁰ :

« Un programme RÉAGIR en déclin.

Rappel : L'évaluation du programme RÉAGIR n'entre pas dans le champ de la présente étude. Celle-ci se limite à la participation des DDE et à l'usage qu'elles font des résultats.

Le fait d'être IDSR et de participer à des enquêtes RÉAGIR est en soi un facteur de mobilisation appréciable selon certaines DDE. Par ailleurs, les DDE disposent d'un effectif important d'IDSR qu'elles s'attachent à maintenir. Nombre d'IDSR se plaignent pourtant de ne pas être sollicités, d'autant que les motivations du choix par la préfecture des accidents soumis à enquête ne sont pas toujours lisibles.

Cependant, de l'avis général, le programme **RÉAGIR s'essouffle et manque de dynamisme**, pour deux raisons principales :

- Il ne permet pas (ou plus) une étude approfondie des mécanismes **et des causes d'accidents** (alors que les exigences deviennent plus fortes).
- Faute de coordination suffisante, la démarche ne peut être partagée de façon satisfaisante. Le contenu de la formation d'IDSR est également parfois mis en cause.

Les résultats des enquêtes RÉAGIR (pas toujours connus des services de la DDE) ne contribuent donc plus à l'extension des connaissances et ne sont pas utilisés pour élaborer des actions. »

On va encore réformer RÉAGIR périodiquement. On l'informatisera pour tirer des 25 000

¹⁰²⁰ Évaluation de l'action des DDE dans le domaine de la sécurité routière, par Claude Robert, président de l'instance d'évaluation, Rapport pour la direction de la sécurité de la circulation routières, 19 pages plus les annexes, mai 2001. Citation pages 17-18. L'intertitre (gras souligné), les soulignements et les caractères gras sont dans le texte original.

enquêtes réalisées une base de données regroupant 6 000 enquêtes « *intéressantes* »¹⁰²¹.
Il sera enfin supprimé en 2004 (voir ci-après).

LES PLANS DEPARTEMENTAUX D' ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE.

La mise en place en 1987 des *Plans départementaux d'actions de sécurité routière* peut apparaître en première analyse comme un trompe-l'œil, car elle apportait peu de changements. Il s'agissait de mieux coordonner les actions¹⁰²² :

« *Pour donner plus de cohérence aux opérations de sécurité routière et renforcer la coordination des initiatives prises par les partenaires publics et privés, le Gouvernement a décidé l'élaboration dans chaque département d'un Plan départemental d'actions de sécurité routière* »

Les programmes *RÉAGIR* et *OBJECTIF -10 %* sont conservés.

La *Circulaire* commence par rappeler – ce qui devait être oublié – que « *pour chaque enquête RÉAGIR, les conclusions relatives aux infrastructures seront systématiquement portées à la connaissance du maire ou du président du conseil général.* »

Après le rappel de la longue liste des « *services de l'État compétents* » et de celle des « *partenaires les plus directement intéressés* » (élus, magistrats, médecins, associations, journalistes, etc.), la *Circulaire* prescrit l'établissement d'un « *plan annuel d'actions* » à partir des propositions présentées par les collectivités locales et en indique les conditions d'élaboration.

L'animation du programme annuel devait être assurée par « *un sous-préfet chargé de la sécurité routière* » à côté des chefs de service et du « *coordinateur départemental RÉAGIR* » existant.

La *Circulaire* se termine enfin par l'invocation rituelle :

« *La sécurité routière est l'affaire de tous.* »

La *Circulaire* de lancement des PDASR en 1987 fut suivie chaque année d'une « *Circulaire relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière* » analysant les évolutions récentes et redéfinissant des objectifs.

Il paraît probable que la création des plans départementaux était destinée à être suivie par des réformes plus importantes. Mais, le changement de majorité en 1988 va amener la prolongation du programme *OBJECTIF - 10 %* jusqu'en 1994, et le maintien du *statu quo* pour *RÉAGIR*.

Quelques nouveautés apparurent au cours du temps. La plus intéressante est certainement l'établissement d'un « *Plan de contrôle départemental* » censé coordonner les diverses polices.

Une réforme va supprimer *RÉAGIR* en 2004 et le remplacer par le programme « *Enquêtes comprendre pour agir* » (ECPA)¹⁰²³. Les enquêtes sont désormais très peu nombreuses, moins de 300 par an contre 2 000 par an au début des années 1990. Ces enquêtes se rapprochent des « *études détaillées d'accident* » classiques de l'ONSER et mobilisent des équipes de

¹⁰²¹ *Circulaire* du 13 novembre 2001, avec mise en service de l'informatisation en 2002.

¹⁰²² 11 août 1987. *Circulaire du Premier ministre aux préfets relative au Plan départemental d'actions de sécurité routière (décision du comité interministériel de la sécurité routière du 11 février 1987).*

¹⁰²³ 30 janvier 2004. *Circulaire relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière.*
23 août 2004. *Circulaire relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière.*

6 personnes réunissant toutes les compétences (policier, psychologue, spécialiste des entretiens, expert automobile, ingénieur routier et analyste des enjeux).

Les *Plans départementaux d'actions de sécurité routière* sont réformés et prennent le nouveau nom de programme « *Agir pour la sécurité routière* »¹⁰²⁴.

Les crédits sont fortement remontés depuis le début des années 1990 jusqu'à 12 millions € en 2008 (ch. 44-43 art. 10 et ch. 37-06 art. 21). On est toutefois encore loin des budgets antérieurs (en valeur constante 2008) : 24 M€ pour 1985 et 18,5 M€ pour 1988.

I-5 LES AUTRES MESURES DE LA NOUVELLE POLITIQUE (1981-1985).

UNE COMMUNICATION SECONDAIRE, MAIS PERSISTANTE.

La *responsabilisation* du public était désormais recherchée selon deux voies distinctes :

- à travers des intermédiaires, agents de l'État ou élus locaux impliqués dans RÉAGIR ou OBJECTIF – 10 %, dont on espérait que la mobilisation fasse tache d'huile ;
- mais aussi de façon classique par la *sensibilisation* directe des usagers.

Les *circulaires* concernant RÉAGIR et OBJECTIF – 10 % prévoyait une décentralisation de la communication, les préfets étant invités à utiliser les médias locaux, sur lesquels un tarif préférentiel était appliqué.

En fait, la communication nationale par les médias classiques va continuer¹⁰²⁵. Les instructions du CISR de décembre 1981 étaient restées vagues à ce sujet :

« *Le Premier Ministre a demandé qu'un nouveau style soit adopté pour l'information des usagers, et qu'il soit fait appel à la persuasion plus qu'à la répression et au catastrophisme.* »

La délégation et la DSCR disposent toujours de moyens importants, car la communication publique bénéficie jusqu'en 1986 d'un tarif égal à 35 % du tarif commercial de la publicité sur la télévision.

Les principaux changements vont concerner les thèmes de la communication. L'information sur les trois règles d'or, qui représentait l'essentiel auparavant, commence à être supplantée par des slogans généraux du type « *La sécurité, c'est l'affaire de tous* ».

On rechercha un accord avec les constructeurs automobiles pour qu'ils évitent de mentionner les vitesses de pointe. Il fut signé par les constructeurs français en 1984. Six mois plus tard, le ministre Paul Quilès crut bon de protester contre une publicité de Citroën :

« *comportant comme seul message le chiffre 200 au dessus du visage d'une célèbre artiste noire* » (200 km/h évidemment...).

Le ministre fut obligé de faire amende honorable en se rendant au Salon de l'Auto dans le véhicule en question¹⁰²⁶.

¹⁰²⁴ Ces actions sont très diverses : elles peuvent concerner les enquêtes, les actions de formation, sensibilisation et éducation, mobilisation des jeunes (programme LABEL VIE) et des entreprises, les contrôles, les aménagements de sécurité urbains, le cadre de vie, etc.

¹⁰²⁵ Voir Camille Picard, *op. cit.*

¹⁰²⁶ Citation de F. Gentile, *op. cit.*, page 94. Les constructeurs français firent valoir que l'accord n'avait pas été signé par les importateurs de voitures étrangères. Ceux-ci le signeront d'ailleurs en 1988. Cette affaire dut frapper tous les responsables, car elle nous fut mentionnée par Pierre Mayet lors de son interview.

On demanda que les films et séries télévisées ne montrent plus de personnages roulant sans ceinture. On organisa encore quelques « opérations » spécifiques avec l'aide de la Prévention Routière et des grands médias.

La collaboration avec la Prévention Routière, à l'organisation déjà décentralisée, continua, celle-ci développant son implication dans les actions locales (elle fournit nombre d'Inspecteurs départementaux de la sécurité routière) et s'impliquant toujours autant dans la formation des jeunes et dans les campagnes de sensibilisation aux mauvais comportements.

L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE.

François Gentile estime, à juste titre, que¹⁰²⁷ :

« Une réforme profonde dans la formation des conducteurs est l'un des deux objectifs de la nouvelle politique décidée en décembre 1981 par le Comité interministériel de sécurité routière. »

L'examen de passage du permis, avec son très faible taux de réussite et sa très mauvaise image dans l'opinion, témoignait de la crise profonde du système entier. L'émiettement extrême de la profession des auto-écoles était un des facteurs les plus préoccupants.

Les réformes entreprises après 1970 sur les permis pour motocyclettes et poids lourds butaient sur celle du permis B pour voitures particulières. La *Commission* créée en 1975 n'avait guère apporté de solution, et Gerondeau et Forget, le patron du SNEPC, apparaissent très hésitants dans leurs écrits de 1979 (que nous avons cités plus haut).

Néanmoins, le délégué interministériel, maintenant maître par l'intermédiaire de la DSCR de l'organisation de l'enseignement de la conduite et du passage du permis, va s'attaquer à la réforme avec enthousiasme. Il exprime ses orientations ainsi en 1982¹⁰²⁸ :

« Il est indispensable d'établir rapidement un projet d'ensemble de réformes du système actuel de la formation du conducteur, aujourd'hui entièrement déterminé par l'examen du permis de conduire et non par des objectifs de formation. Une telle réforme doit permettre d'amplifier la formation à la conduite en la répartissant plus complètement avant le permis de conduire et très largement après, sous forme de formation continue. »

Dans son article d'août 1983, il apporte quelques précisions¹⁰²⁹ :

- l'émission de « l'hypothèse d'une licence d'apprentissage délivrable dès l'âge de seize ans [...] permettant d'acquérir une première expérience de la conduite sous le contrôle strict et la responsabilité d'accompagnateurs adultes » ;
- l'élaboration d'un « véritable code de la conduite issu directement de la pratique quotidienne et de la communication sociale, expression reconnue et aboutie du bon comportement sur la route. »

¹⁰²⁷ François Gentile, *op. cit.*, page 86. L'autre « objectif » est, bien entendu, la sensibilisation des usagers.

Le Compte-rendu du CISR du 19 décembre était fort peu précis : « Le Ministère des Transports engagera avec les professionnels des auto-écoles une large concertation afin de déterminer les mesures susceptibles d'améliorer la cohérence du système d'enseignement et l'efficacité de la préparation au permis de conduire, afin de réduire la proportion des accidents imputables aux nouveaux conducteurs. »

¹⁰²⁸ Pierre Mayet, in *Revue du comité interministériel de sécurité routière*, n° 34, juillet 1982.

¹⁰²⁹ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, in *Le Monde*, 13 août 1993.

Lors d'un entretien avec l'auteur, Pierre Mayet a évoqué les grandes difficultés qu'il avait rencontrées tant avec le Syndicat des auto-écoles qui manifestaient contre les premières expériences d'apprentissage anticipé de la conduite, qu'avec le syndicat des examinateurs du *Service national des examens du permis de conduire* (SNEPC) et même avec ses propres subordonnés du bureau des permis de conduire¹⁰³⁰.

Reproduisons ici les commentaires très vifs de François Gentile sur ces réactions corporatistes qui reflètent bien les propos de Pierre Mayet¹⁰³¹ :

« La réflexion, la concertation et l'expérimentation ont été nécessaires pour aboutir dans un domaine où les difficultés ne tiennent pas seulement au fait qu'on veut agir sur l'être humain, mais aussi aux inerties et aux intérêts catégoriels de plusieurs professions en cause.

Le milieu des auto-écoles se trouve précisément en crise économique : depuis 1979, le nombre des permis délivrés a commencé à décroître [...] Or, les auto-écoles, qui n'étaient que 400 en 1939 et 800 en 1950, dépassent les 12 000 au début de l'année 1982, avec un effectif de 19 000 enseignants. L'accès au métier est réputé facile. Chaque année, 10 000 candidats se présentent au Certificat d'aptitude professionnelle pédagogique, et 4 000 l'obtiennent. Il est urgent de le réformer : c'est fait en 1979, avec la création du Certificat d'aptitude professionnelle à l'enseignement de la conduite (CAPEC)¹⁰³², qui fait descendre le nombre des candidats à 4 500 en 1982, dont seulement 25 % sont reçus. [...]

De même, les inspecteurs du permis de conduire, au nombre d'environ 850, dépendants d'un service national et regroupés dans des structures syndicales spécialisées, manifestent une méfiance certaine à l'égard de toute solution qui diminuerait leur rôle, en particulier contre le projet de conventionnement des auto-écoles dont ils contrôlèrent les activités, mais qui seraient habilitées à délivrer elles-mêmes le permis.

Ce contexte ne favorise guère l'adhésion du milieu des enseignants de la conduite aux projets annoncés par l'administration, en particulier à la création d'une École nationale de formation à la conduite, prévue pour le 1er janvier 1984 ; elle ne verra pas le jour. [...]

L'innovation, pourtant, est à l'ordre du jour et l'administration met à l'essai les méthodes les plus audacieuses, testant même le recours aux simulateurs de conduite utilisés pour la formation des pilotes d'avion. Après beaucoup d'espairs déçus, on en vient à essayer sur un échantillon de jeunes âgés de seize ans une formation plus classique mais étalée sur deux ans ; elle donne de bons résultats. Aussi la formule est-elle mise à l'essai en juin 1984 dans deux départements, puis dans une vingtaine à la fin 1986, avant d'être généralisée [...] sous le nom d'Apprentissage anticipé de la conduite (AAC). »

L'Apprentissage anticipé de la conduite – que le langage courant a baptisé « *Conduite accompagnée* » – commence par une formation d'une vingtaine d'heures en auto-école à

¹⁰³⁰ Entretien avec l'auteur, mars 2008. La question de l'enseignement de la conduite fut très longuement développée au cours de cet entretien non directif, et son expression semblait témoigner d'un vécu conflictuel très vivement ressenti. Sa plus grande satisfaction fut, semble-t-il, les innovations dans les méthodes d'apprentissage.

¹⁰³¹ François Gentile, *op. cit.*, pages 87-88. Rappelons que Gentile, Délégué général de la Prévention Routière depuis 1980, est alors au cœur du système. Lui et ses collaborateurs comme Roche sont très proches de la DSCR et participent aux expérimentations (Piste d'essai de Montlhéry) et à l'élaboration du « *Code de la conduite* ».

¹⁰³² Sur le CAPEC, voir le *Décret modifiant le Code de la route* n° 83-1242 du 28 décembre 1983.

l'issue de laquelle l'élève peut conduire à condition d'être accompagné d'un adulte de plus de 28 ans et titulaire du permis depuis au moins 3 ans. Deux entretiens pédagogiques ont lieu en auto-école. Le permis est délivré à 18 ans sous réserve d'un kilométrage parcouru minimum.

Il fut d'abord conçu hors du réseau routier sur la piste d'essai de Montlhéry malgré les manifestations des moniteurs d'auto-école soutenus par les examinateurs du permis. Il sera ensuite expérimenté dans les Yvelines et dans l'Essonne, avant d'être étendu à tous les départements en trois étapes de 1986 à 1988¹⁰³³.

La délégation avait mené d'autres expérimentations qui n'aboutirent pas – ou bien plus tard. Alors que Gentile parle seulement « *d'espoirs déçus* », la Cour des Comptes se montra nettement plus sévère en ce qui concerne les recherches sur l'enseignement de la conduite¹⁰³⁴. Sous le sous-titre « *Des tentatives infructueuses quoique coûteuses d'amélioration de la formation à la conduite automobile* », la Cour critique :

- « *1. L'échec de l'unité expérimentale de Montlhéry* » qui devait constituer le prototype d'une « *école nationale de formation à la conduite* » et fit l'objet d'une convention très avantageuse pour la Prévention Routière qui mit à disposition de la DSCR son centre de Montlhéry et certains de ses agents ;
- « *2. Des méthodes de formation insolites* » ; étaient notamment visés les essais de transposition des méthodes de formation des pilotes d'avion d'ailleurs initiées du temps de Gerondeau en 1977.

Un *Décret* du 30 décembre 1983 supprima le *Service national des examens du permis de conduire* (SNEPC) qui avait jusque-là le statut d'établissement public à caractère administratif et transféra au ministère des transports « *la mise en œuvre des dispositions relatives à l'organisation des examens du permis de conduire. [Celui-ci] fait subir aux candidats les épreuves réglementaires.* »¹⁰³⁵ Le ministère de l'intérieur gérait les permis eux-mêmes. Ce texte mit fin à l'indépendance du SNEPC.

Une réforme interne de la DSCR créa en 1983 un « *Service de la formation du conducteur* » englobant l'ancien « *Bureau du contrôle de l'aptitude des conducteurs* » – qui assurait la tutelle du SNEPC, mais aussi la conception des permis – et en restreignit l'activité à la seule gestion des examens¹⁰³⁶.

L'élaboration du *Code de la conduite* fut confiée en 1983 à un groupe de travail animé par Michel Roche¹⁰³⁷. L'ambition du groupe dépassa la simple rédaction d'un Code. Il élaborait une classification des comportements, une typologie des « *situations de circulation* », un manuel

¹⁰³³ 18 mai 1984. *Circulaire relative à l'expérimentation de nouvelles modalités de formation et de contrôle de la formation à la conduite automobile.*

27 janvier 1986. *Circulaire sur la mise en place de l'apprentissage anticipé de la conduite dans 22 départements.*

30 septembre 1987. *Circulaire : extension de l'apprentissage anticipé de la conduite.*

3 mai 1988. *Circulaire : généralisation de l'apprentissage anticipé de la conduite.*

¹⁰³⁴ *Les défaillances dans la mise en œuvre de la politique de sécurité routière*, in *Rapport de la Cour des Comptes de 1987*, pages 82-84. Ce texte et la *Réponse du ministre de l'équipement*, sont conservés à la Documentation de la DSCR (Boîtes d'archives).

¹⁰³⁵ 30 décembre 1983. *Décret relatif à la dissolution du service national des examens du permis de conduire et à sa répartition entre les ministères des transports et de l'intérieur.*

¹⁰³⁶ C'est ce Bureau qui, aux dires de Pierre Mayet, était très réticent aux changements.

¹⁰³⁷ Voir Michel Roche, *Code de la route et Code de la conduite*, in *Annales du Congrès international ATEC, L'insécurité routière*, 9-13 juin 1986, volume 8. On y trouve aussi des communications sur des manuels analogues à l'étranger.

Roche, est mis à la disposition de la DSCR par la Prévention Routière, puis continuera comme contractuel.

pour les candidats au permis moto « *Les motards, leurs motos et les autres* », des dossiers documentaires dont « *La ceinture de sécurité, une habitude à prendre* », et un « *Code de la conduite, Aide-mémoire des automobilistes* » destiné aux « *automobilistes, même chevronnés* » et aux formateurs et informateurs, enseignants de la conduite et journalistes. Il fut publié en juillet 1986¹⁰³⁸ avec l'aide de l'éditeur des Codes Rousseau. Cette entreprise poursuit cette œuvre avec le manuel « *Code Rousseau de la route* » régulièrement actualisé.

La création d'un organisme spécialisé dans la formation à l'enseignement de la conduite vit le jour sous une forme privée – et non pas publique, comme on l'envisagea – avec la création, en 1983, de l'*École Nationale de la Sécurité Routière* (ENSER) à Nevers. Elle prendra une forme semi-publique en 1993.

En définitive, beaucoup de choses vont rester de ce bouillonnement : les nouvelles méthodes d'apprentissage, les simulateurs, le « *Code de la conduite* », l'apprentissage anticipé de la conduite.

Le milieu des auto-écoles sort renforcé de ces conflits, même s'il continue à se diviser entre grands réseaux et très petites entreprises.

Les conflits avaient bloqué les vellétés de renouveler profondément le permis, comme d'aller vers une formation continue ou des solutions à l'américaine sans examen comme certains le préconisaient¹⁰³⁹.

L'amélioration du passage du permis de conduire sera temporaire, puis posera des problèmes récurrents jusqu'à la date où nous écrivons¹⁰⁴⁰.

REGLEMENTATIONS NOUVELLES ET DESUETUDE DES REGLES D'OR.

Durant la mise en place de la deuxième génération de la politique de sécurité routière, « *les mesures législatives ou réglementaires nouvelles deviennent moins fréquentes*¹⁰⁴¹ ». Il y eut quand même des textes importants.

On confirma les trois règles d'or. Mais, sans mettre en œuvre les moyens nécessaires à leur respect.

L'année 1981 avait été marquée par une effervescence journalistique sur la proposition de nouvelles règles de circulation, dont la sempiternelle « *priorité à gauche* »¹⁰⁴² et, bien sûr, l'abrogation des règles « *liberticides* » sur la vitesse, la ceinture et les codes en ville la nuit. Le

¹⁰³⁸ *Code de la conduite, Aide-mémoire des automobilistes*, La Documentation française, 1986. Les trois catégories de destinataires (automobilistes, enseignants, journalistes) sont indiquées sur le prior d'insérer.

¹⁰³⁹ Il est remarquable que le *Congrès international ATEC, L'insécurité routière*, des 9-13 juin 1986, avec ses 11 volumes et sa petite centaine de communications, fasse l'impasse sur les réformes du permis de conduire acquises ou en cours depuis 1982. On doit y voir une réserve volontaire vis-à-vis d'un sujet brûlant.

Le volume 6 « *Formation et sécurité* » comporte 5 communications sur la formation des scolaires, et deux communications sur le permis de conduire, dont une anglaise, et l'autre de Claude Blanchard, directeur de l'ENSER concernant la recherche sur le « *Développement d'épreuves de contrôle* » pour l'examen.

¹⁰⁴⁰ En avril 2008, les auto-écoles manifestaient en bloquant la circulation dans Paris pour protester contre les délais de présentation à l'examen et les projets de réforme de l'examen.

¹⁰⁴¹ François Gentile, *op. cit.*, page 67.

¹⁰⁴² Cette campagne va persister jusqu'en 1982. Voir « *La priorité à gauche bloquée par l'administration* » in *Le Journal du dimanche*, 2 août 1981, et d'autres coupures sur le sujet (*Le Figaro*, 20 août 1981 ; *France-Soir*, 22 octobre 1982 ; *Le Parisien libéré*, 27 octobre 1982) – Documentation DSCR, boîtes d'archives.

gouvernement ne prit pas immédiatement position. Finalement, le CISR du 19 décembre 1981 maintint expressément les limitations de vitesse, le port obligatoire de la ceinture « *aux places avant* » et le port du casque.

Cette confirmation des trois règles d'or ne va pas s'accompagner des mesures de contrôle nécessaires. Le tableau ci-dessous, extrait d'une *Conférence de presse* du nouveau ministre de l'équipement – de droite – Pierre Méhaignerie, en fin 1986, montre que le taux de port de la ceinture a diminué dramatiquement de 1981 à 1985¹⁰⁴³. On notera tout particulièrement qu'il est divisé par 2,5 dans les grandes agglomérations de province (54 % à 24 %) et dans l'agglomération parisienne (57 à 19 %), là où le port de la ceinture est le plus utile, beaucoup plus que sur les autoroutes.

Tableau 21. Évolution des taux de port de la ceinture de sécurité (en %) de 1980 à 1986.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986*
Autoroutes de liaison	94	92	90	81	80	77	71
Autoroutes de dégagement	95	84	83	70	67	63	56
Routes nationales	88	83	79	75	72	67	63
Routes départementales	80	74	68	72	71	68	64
Grandes agglomérations de province	54	45	33	32	31	24	24
Agglomération parisienne	57	36	31	27	20	19	22
Taux de port moyen ¹⁰⁴⁴	74	67	66	59	57	53	51

* Sur six mois.

Cette baisse du respect du taux de port de la ceinture de sécurité – il en va de même pour le casque – est lié à une baisse de la répression concernant ces deux règles. On verra aussi plus loin que le taux de répression des excès de vitesse va baisser notablement.

La répression de l'alcool au volant sera, par contre, à peu près maintenue, après une baisse passagère du taux de répression¹⁰⁴⁵.

Le CISR avait aussi relancé l'application de la *Loi* de 1978 en indiquant que : « *Le Ministre de l'Industrie prendra les dispositions nécessaires pour homologuer les appareils mesurant directement la teneur d'alcool dans l'haleine.* » Ce ne fut, semble-t-il, pas simple¹⁰⁴⁶.

L'homologation des « *alcoomètres* » est enfin réalisée, non sans un ultime cafouillage, par deux *Arrêtés* du ministre chargé de la santé en mars 1983 et août 1984¹⁰⁴⁷.

¹⁰⁴³ Source : *Conférence de presse du 22 octobre 1986. Éléments de l'intervention de M. Méhaignerie.* (Documentation DSCR. Boîtes d'archives).

¹⁰⁴⁴ Ce « taux moyen », cité dans la source, non explicité, n'a guère de signification réelle, mais il constitue une série homogène qui permet d'illustrer la diminution du port de la ceinture.

¹⁰⁴⁵ La différence des politiques entre, d'une part, la répression de l'alcoolisme – poursuivie – et, d'autre part, celles du non-port de la ceinture et du casque et des excès de vitesse – très négligées – est certainement à relier aux positions différentes sur ces deux sujets exprimées par le parti socialiste avant 1981.

¹⁰⁴⁶ Lors de son interview de mars 2008, Pierre Mayet a insisté sur les difficultés et les obstructions qu'il avait rencontrées pour faire aboutir cette homologation.

¹⁰⁴⁷ 21 mars 1983. *Arrêté du ministre de la santé relatif à l'homologation des appareils de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré (ou éthylotest de l'air expiré)*, avec deux cahiers des charges. Cet arrêté distingue les éthylotest de la « *catégorie A utilisable une seule fois* » et ceux de la « *catégorie B, utilisables plusieurs fois* » – en clair les « *éthylomètres* ». Curieusement, cet arrêté est signé du seul ministre de la santé, avec « *l'avis conforme* » des ministres de l'intérieur, des transports, de la justice et de la défense. Seul manque le ministre de l'industrie à qui le CISR du 19 décembre 1981 avait confié la responsabilité de l'affaire !

Avec les formalités d'homologation et les délais de fabrication, la *Loi* de 1978 ne commença à pouvoir être appliquée qu'en 1985. On pouvait, enfin, commencer à faire des contrôles sans passer par la présence d'un médecin. Toutefois, les contrôles préventifs vont mettre longtemps à se développer.

En décembre 1983, une nouvelle *Loi relative au contrôle de l'état alcoolique* abaisse le seuil d'alcoolémie et caractérise le délit¹⁰⁴⁸ :

« par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,80 g pour 1000 ou par la présence dans l'air expiré d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,40 mg par litre ».

En 1982, les limites de vitesse par temps de pluie sont abaissées à 80, 100 et 120 km/h au lieu de 90, 110 et 130 km/ par temps sec¹⁰⁴⁹.

La dernière règle importante concernant la circulation modifie, en 1983, la priorité aux « carrefours à sens giratoire ». Elle est désormais attribuée aux usagers déjà présents sur le carrefour et non à ceux qui y entrent comme auparavant¹⁰⁵⁰. Mais on préserve la possibilité de conserver la priorité à droite en la signalant¹⁰⁵¹.

Le port du casque est enfin étendu aux passagers des cyclomoteurs en 1984¹⁰⁵².

Les très grosses motocyclettes de plus de 100 CV sont interdites¹⁰⁵³. Cette réglementation sera constamment tournée, leur moteur étant généralement facile à débrider.

Citons encore, pour cette période :

- la première mesure de contrôle technique obligatoire pour les véhicules particuliers de plus de 5 ans d'âge faisant l'objet d'une transaction. Toutefois, il ne comportait pas d'obligation de réparations¹⁰⁵⁴ ;
- un nouveau cahier des charges pour les dispositifs de protection des enfants (sièges et

La rédaction imparfaite de ce premier arrêté nécessita la prise d'un texte modificatif un an après :

8 août 1984. *Arrêté du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale modifiant l'arrêté du 21 mars 1983 relatif à l'homologation des appareils de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré (ou éthylotest de l'air expiré)*. Les appareils de la catégorie B sont maintenant définis comme « *lesquels comportent un dispositif électrique utilisable plusieurs fois* ». Deux nouveaux cahiers des charges y sont joints.

¹⁰⁴⁸ *Loi n° 83-1045 du 8 décembre 1983 relative au contrôle de l'état alcoolique*. Le projet de loi est déposé au Sénat. Il est voté par celui-ci le 10 novembre 1983 et par l'Assemblée nationale le 28 novembre 1983.

¹⁰⁴⁹ 30 juillet 1982. *Décret modifiant le Code de la route n° 82-1134*. Vitesses maximales par temps de pluie.

¹⁰⁵⁰ 6 septembre 1983. *Décret modifiant le code de la route*. Articles 1^{er} et 4.

¹⁰⁵¹ La préfecture de police refusera longtemps d'appliquer la priorité aux entrants dans les giratoires.

¹⁰⁵² 30 novembre 1984. *Décret modifiant le code de la route*. Article 2 modifiant l'article R. 53-1.

¹⁰⁵³ 30 novembre 1984. *Décret modifiant le code de la route*. Article 13 modifiant l'article R. 169. On distingue les « *motocyclettes* » d'une puissance inférieure à 100 CV, les « *motocyclettes légères* » dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ (ou une puissance de 13 CV) et les « *cyclomoteurs* ».

3 décembre 1984. *Arrêté relatif aux conditions d'application de l'article R. 169 du code de la route*. Son article 7 porte interdiction de réception au 1^{er} janvier 1985 et de vente au 1^{er} janvier 1986 pour les motocyclettes de plus de 100 CV. L'article 5 précise : « *Le moteur des motocyclettes doit être conçu et réalisé de telle sorte que les éléments déterminant la puissance de celui-ci ne puissent être modifiés aisément en vue d'un accroissement de cette puissance.* » Mais, c'était sans compter avec l'imagination des constructeurs (surtout japonais).

¹⁰⁵⁴ 4 juillet 1985. *Arrêté*. Contrôle obligatoire des véhicules de plus de 5 ans d'âge faisant l'objet d'une transaction.

8 juillet 1985. *Circulaire*. Contrôle obligatoire des véhicules de plus de 5 ans d'âge faisant l'objet d'une transaction.

ceintures)¹⁰⁵⁵. Ceux-ci ne sont toujours pas obligatoires.

Signalons enfin la *Loi Badinter*¹⁰⁵⁶ qui établit une présomption de responsabilité totale de l'automobiliste pour tous les accidents concernant des piétons ou des cyclistes.

LE RAPPORT SUR LES POIDS LOURDS (1982-1983).

Une « *Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds* » est réunie sur l'initiative du ministre Charles Fiterman qui en confie la présidence à Pierre Mayet¹⁰⁵⁷.

La chronologie, telle qu'elle ressort du *Rapport*, est intéressante dans sa bizarrerie : les décisions réelles furent prises en Conseil des ministres bien avant la fin des travaux de la *Commission*¹⁰⁵⁸. En effet, le terrible accident de Beaune du 31 juillet 1982, avec ses 53 morts brûlés vifs dont 44 enfants, accéléra la prise des mesures.

Le *Rapport* « *Pour une meilleure sécurité de la circulation des poids lourds* » est déposé en avril 1983. À sa lecture, il apparaît clairement que la question de la sécurité n'était pas le but principal de l'opération, comme l'annonçait le ministre lors de la séance d'ouverture¹⁰⁵⁹ :

« J'ai jugé opportun de diviser les actions possibles en trois grands thèmes : les actions concernant les véhicules, les actions concernant l'usage des infrastructures et notamment du réseau autoroutier et les actions concernant les conditions de travail.

*[...] Je souhaite que soient constitués 3 sous groupes [...] »*¹⁰⁶⁰

En ce qui concerne les véhicules, on peut citer : la limitation de la vitesse maximum par construction ; l'amélioration du freinage et de la sécurité active ; l'amélioration de la protection et du confort des occupants et la sécurité des véhicules très âgés.

Pour ce qui est des infrastructures, il conviendra d'étudier l'accueil sur les autoroutes, les problèmes de péages (niveau et conditions), les reports de trafic consécutifs aux interdictions des traversées d'agglomération et les problèmes posés par ces interdictions et les adaptations éventuelles de l'infrastructure et de ses équipements.

¹⁰⁵⁵ 11 juin 1985. Arrêté relatif au transport des enfants dans les voitures particulières.

¹⁰⁵⁶ 5 juillet 1985. Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

¹⁰⁵⁷ « *Pour une meilleure sécurité de la circulation des poids lourds* », *Rapport à M. le Ministre des Transports présenté au nom de la Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds par M. Pierre Mayet*, Ministère des transports, 353 pages, avril 1983, (au CDAT).

¹⁰⁵⁸ Lors de son entretien avec l'auteur, Pierre Mayet a confirmé que cette Commission visait surtout la réforme des conditions de travail des chauffeurs. La chronologie des travaux est la suivante :

- 13 avril 1982 : une « *première réunion plénière de la commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds* » se tient sous la présidence de Charles Fiterman ;
- 31 juillet 1982 : accident de Beaune ;
- 4 août 1982 : « *décision du Conseil des ministres* » d'imposer le limiteur de vitesse par construction en poids lourds de plus de 10 tonnes ;
- septembre 1982 : le rapport de la *commission d'enquête sur l'accident de Beaune* de M. Vacquier ;
- 18 octobre 1982 : 2^{ème} réunion plénière de la Commission sur la sécurité des poids lourds ;
- 8 décembre 1982 : « *décisions du Conseil des ministres concernant spécifiquement les poids lourds et des véhicules de transport en commun de personnes* » ;
- 21 février 1983 : fin des travaux de la Commission ; le *Rapport* est publié en avril 1983.

¹⁰⁵⁹ *Pour une meilleure sécurité de la circulation des poids lourds*, *op. cit.*, page 2.

¹⁰⁶⁰ *Ibidem*, voir les listes de membres. Les 3 sous groupes sont présidés par 3 hauts fonctionnaires du ministère des transports : Gascoin pour les infrastructures, Gauvin pour les véhicules, Lejuez pour les conditions de travail.

Pour ce qui est enfin des conditions de travail, il faudra définir les critères à prendre en compte tant aux points de vue juridique et réglementaire que financier, progresser dans la formation professionnelle, dans l'intervention des travailleurs et la protection sociale des conducteurs, notamment en cas de suppression d'autorisation de conduite pour raisons médicales. »

De fait, les 66 « propositions » du *Rapport* s'intéressent beaucoup plus à l'amélioration des conditions de travail ou de circulation des poids lourds qu'à la sécurité du véhicule ou aux mesures de sécurité spécifiques sur les infrastructures les concernant. En témoigne la répartition de ces 66 « Propositions » selon les trois thèmes¹⁰⁶¹ :

- « *Infrastructures* » : 16 propositions dont :
 - o accueil sur les autoroutes, 3 propositions,
 - o péages, 3 propositions,
 - o déviations d'agglomérations, 4 propositions (information, choix des déviations, construction de rocade, aires d'accueil),
 - o actions sur les infrastructures : 6 propositions dont trois réellement sécuritaires (descente dangereuse, prévention des risques dus au brouillard, modification de la conception du raccordements des voies lentes),
- « *Véhicules* » : 7 propositions très techniques sur le freinage, la visibilité ou les statistiques du parc et des parcours ; une seule proposition concernant les autres usagers avec « *la réduction de l'agressivité frontale de l'avant des poids lourds* »,
- « *Conditions de travail* » : 43 propositions.

Le contrôle-sanction n'est envisagé dans les « *Conditions de travail* » qu'en relation avec les réglementations propres aux poids lourds ; aucune mention n'est faite des contrevenants aux réglementations de sécurité ordinaires, notamment les limites de vitesse.

Notons, enfin, que les analyses statistiques proposées dans le *Rapport* relèvent toutes des comparaisons les plus simplistes entre l'implication des poids lourds et celle des véhicules particuliers dans les accidents corporels ou le nombre des tués¹⁰⁶².

Nous reviendrons sur cette question au *Chapitre 12 IV-3*.

Les « *mesures sécuritaires* » prises pendant les travaux de la *Commission* ou à leur issue, seront finalement peu nombreuses si l'on excepte les effets indirects des améliorations des conditions de travail ou du développement des autoroutes et déviations autoroutières :

- les limites de vitesses sont abaissées par temps de pluie ; ce fut une conséquence de l'accident de Beaune qui eut lieu sur chaussée mouillée (*Arrêté* du 30/7/1982)
- le limiteur de vitesse devient obligatoire pour les poids lourds neufs (90 km/h entre 10 et 19 tonnes, 80 km/h au dessus de 19 tonnes) et les autocars (100 km/h avec antiblocage et 90 km/h sans antiblocage)¹⁰⁶³ ;
- les chronotachygraphes doivent être conformes au « *modèle européen* » défini en

¹⁰⁶¹ *Ibidem*, pages 26-30.

¹⁰⁶² *Ibidem*, Voir les pages 7-8 : comparaison brutale entre les kilomètres parcourus et les accidents impliquant les poids lourds et les véhicules particuliers ; page 37, le *sous-groupe Infrastructures* ose affirmer avec le plus grand cynisme que « *les poids lourds sont moins dangereux que les véhicules légers au kilomètre parcouru* » ; pages 282-292 : ce sous-chapitre, rédigé par le commandant de Gendarmerie Rivière ne comporte pas d'analyses, mais uniquement des statistiques brutes ne concernant que la Gendarmerie ...

¹⁰⁶³ 26 août 1983. *Arrêté relatif à la limitation par construction de la vitesse maximale des véhicules automobiles dont le poids est supérieur à 10 tonnes*.

- 1970¹⁰⁶⁴ ;
- la circulation des poids lourds de 3,5 tonnes en charge ou de plus de 7 mètres n'est autorisée que sur les 2 voies de droite lorsque la chaussée compte 3 voies ou plus¹⁰⁶⁵ ;
 - les autocars transportant des enfants sont interdits de circulation lors des grands départs¹⁰⁶⁶.

UNE REPRESSION DURABLEMENT DIMINUEE.

De nouveaux principes sont revendiqués en matière de répression¹⁰⁶⁷ :

« Mais il faut proposer au public une règle du jeu plus claire : un citoyen de bonne foi, qui a commis une faute banale dans un instant d'inattention, ne comprend pas très bien pourquoi il est déféré devant un tribunal, qu'il vient d'ailleurs encombrer. Il est sans doute nécessaire de concevoir aujourd'hui une vaste "dépenalisation" des petites infractions, allégeant ainsi les tâches de la justice pour lui permettre de se concentrer et de concentrer sa rigueur sur les délits les plus graves. D'un côté, la conduite en état d'ivresse, les comportements de risque délibérés seraient déférés devant la justice avec ce que cela comporte d'exemplarité et de sévérité. De l'autre, la masse des petits écarts serait traitée immédiatement et simplement par des amendes et des interdictions provisoires de conduite de faible durée ou subordonnées à un recyclage adapté : ceci relève de la compétence ordinaire des services de contrôle placés sous l'autorité des commissaires de la République.

Une telle clarification relève de la loi et devrait permettre une meilleure prise de conscience des conducteurs de l'engagement de leur responsabilité et des conséquences de leur comportement. »

Encore une fois, la *deuxième génération de politique de la sécurité routière* subordonne ses modalités à la « *responsabilisation des conducteurs* ».

Les « *projets de permis à points* » sont absents de cette énumération. De fait, ils ne referont vraiment surface que vers la fin des années 1980. Lors du CISR du 9 avril 1984, Pierre Mayet annonce qu'un permis à point est à l'étude, et pourrait être mis en application en 1985 ; mais l'affaire n'avancera pas¹⁰⁶⁸.

Dans la pratique, le programme de « *dépenalisation* » des petites infractions et d'« *exemplarité et sévérité* » envers les comportements les plus dangereux ne sera pas non plus appliqué avant 1985.

Il formera, cependant, la base de la politique ultérieure en matière de contrôle-sanction.

Le garde des sceaux organisa enfin, par un *Arrêté* du 29 décembre 1983, le « *casier des*

¹⁰⁶⁴ 1^{er} mars 1982. *Circulaire relative à l'obligation d'installation et d'utilisation des appareils de contrôle (chronotachygraphes de modèle national)*. Elle impose la mise en conformité de ces appareils selon le règlement CEE n° 1463/70 de 1970, qui prévoyait une date limite au 1^{er} janvier 1980. On avait 2 ans de retard.

¹⁰⁶⁵ 6 septembre 1983. *Décret modifiant le code de la route*. Article 2.

¹⁰⁶⁶ On prendra des arrêtés *ad hoc* chaque année.

¹⁰⁶⁷ Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, in *Le Monde*, 13 août 1983. C'est nous qui soulignons.

¹⁰⁶⁸ Voir Sophie Bouretz, *La Naissance du permis à points*, in *Revue RTS* n° 53, pages 13-14. On fera une étude d'ensemble de l'histoire du permis à points en II-3 ci-après.

contraventions de circulation » jadis prévu par la *Loi* du 24 juin 1970, qu'il s'était bien gardé de mettre en application¹⁰⁶⁹. Ce *casier* était toutefois très imparfait, car il ne mentionnait pas les suspensions administratives et ne concernait que :

« toute personne qui a fait l'objet d'une des décisions suivantes :

- condamnation pour l'une des contraventions prévues par les articles R. 232 et R. 233-1 al. 1^{er} lorsqu'une peine d'emprisonnement ou de suspension du permis a été prononcée¹⁰⁷⁰ ;
- condamnation pour l'une des contraventions [...] concernant les conditions de travail dans les transports routiers [...] et [...] les fraudes concernant] les appareils destinés à faciliter le contrôle des conditions de travail. »

L'homologation des « *éthylomètres* » prévus par la *Loi* de 1978 est enfin réalisée, comme nous l'avons vu en 1983 et 1984¹⁰⁷¹. Avec les formalités d'homologation et les délais de fabrication, la *Loi* de 1978 ne commença à pouvoir être vraiment applicable qu'en 1985.

Entre-temps – on l'a vu aussi –, la *Loi relative au contrôle de l'état alcoolique* du 8 décembre 1983 avait abaissé la limite supérieure du taux d'alcool à 0,80 g pour 1 000 dans le sang, ou 0,40 milligrammes par litre d'air expiré.

Le montant de la « *consignation* » pour les contraventions de police et les délits est réévalué en 1985¹⁰⁷².

Un *Décret* alloue aux communes – et en partie aux départements – une part du produit des amendes de police en matière de circulation routière, essentiellement les amendes de stationnement ; ces sommes étant utilisés au financement des transports en commun de surface, des chemins de fer, des plans de circulation et des parcs de stationnement¹⁰⁷³.

Les taux de répression restent bas de 1981 à 1985 par rapport à ceux de 1975, à l'apogée de la politique de contrôle de la circulation (voir l'*Annexe A 34*).

On voit sur le tableau-ci-dessous que :

- le taux de répression de la conduite sous l'influence de l'alcool chute dès 1980, en attente des éthylotests, et ne remonte qu'en 1986 ;
- le taux de répression des excès de vitesse chute en 1981 puis ne bouge guère ;
- le taux de suspension du permis s'effondre en 1975 – sous l'effet de l'amendement Bignon –, puis remonte lentement. Mais, cet indicateur est insuffisant, car la durée maximum de suspension est passée de 3 ans à 1 an à partir de 1975. La répression par la suspension de permis reste donc très inférieure à ce qu'elle était avant 1975.

¹⁰⁶⁹ 29 décembre 1983. Arrêté relatif au casier des contraventions de circulation. Notons que cet arrêté vise l'article L. 22 du *Code de la route*, la *Loi* du 24 juin 1970 ayant été abrogée.

¹⁰⁷⁰ Il s'agit des infractions aux sens uniques, limitations de vitesse, règles de croisements et dépassements, règles de priorité, usage des dispositifs d'éclairage et signalisation, stationnement en zone de visibilité limitée, etc.

¹⁰⁷¹ *Arrêtés du ministre chargé de la santé* des 21 mars 1983 et 8 août 1984.

¹⁰⁷² 17 octobre 1985. *Arrêté pris pour l'application de l'article L. 28 du Code de la route*.

¹⁰⁷³ 22 février 1985. *Décret 85-261 relatif à la répartition du produit des amendes de police en matière de circulation routière*.

Tableau 22. Taux de procès verbaux ou suspensions administratives du permis par an pour 100 véhicules automobiles (particuliers et utilitaires) de 1971 à 1987.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1980	1981	1983	1986	1987
Alcool	0,25	0,31	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,28	0,27	0,26	0,23	0,29	0,31
Vitesse	3,60	5,23	4,91	5,10	5,44	5,51	5,60	5,13	4,21	3,63	4,05	3,98	3,83
Suspensions	0,87	1,06	1,43	1,31	1,51	0,55	1,01	0,96	1,07	0,83	1,00	1,07	1,24

Nous avons vu ci-dessus que le taux de port de la ceinture s'était effondré de 1980 à 1985, surtout dans les grandes agglomérations où il avait été divisé par 2,5 en 5 ans. C'était, évidemment, l'effet du laxisme instauré en matière de répression des infractions la concernant. Il en allait, évidemment, de même en ce qui concerne le port obligatoire du casque qui venait juste d'être instauré en 1979 pour les cyclomoteurs¹⁰⁷⁴.

La « *deuxième génération de la politique de sécurité routière* » est donc en place en 1985. On va voir que cette politique va peu évoluer jusqu'en 2002, malgré la naissance d'interrogations sur sa pertinence dès 1989.

¹⁰⁷⁴ On ne dispose pas d'un indicateur d'*exposition au risque* à peu près fiable pour les deux-roues motorisés (l'évolution des parcs est peu représentative de celle des trafics réels). Aussi ne peut-on pas établir des ratios de répression par véhicule.

II L'échec de la responsabilisation (1985-2002).

En 1987 [...] la Direction de la circulation et de la sécurité routières prend son régime de croisière.

François Gentile, 1994 ¹⁰⁷⁵

La part des infractions détectées par les forces de police et de Gendarmerie est très faible et donne aux conducteurs un sentiment d'impunité.

Livre Blanc sur la Sécurité routière, 1989 ¹⁰⁷⁶

INTRODUCTION : UN « REGIME DE CROISIERE » ?

Dans l'épigraphe ci-dessus, François Gentile qualifie, de façon politiquement correcte, de « régime de croisière » le déroulement de la *deuxième politique de la sécurité routière* après 1987. De fait, avec le mandat de Pierre Denizet, premier successeur de Pierre Mayet d'août 1985 à décembre 1987, on entre dans une phase d'immobilisme presque complet¹⁰⁷⁷.

En 1996, Yvon Chich, qui appelait jadis, en 1979, « à l'émergence et à la consolidation d'un nouveau système de valeurs relatif à l'usage de l'automobile et à la sécurité », parlera lui aussi d'un ton désabusé de :

« *politique de sécurité routière "de croisière" (un peu plus exigeante que le seul "fil de l'eau")* »¹⁰⁷⁸.

On compte extrêmement peu de mesures réglementaires nouvelles, si ce n'est quelques compléments aux anciennes grandes mesures, comme l'extension de la ceinture aux places arrière et aux véhicules utilitaires en 1989, une baisse de la vitesse limite en agglomération à 50 km/h en 1991.

Seul, le *permis à points* peut-être tenu comme la grande mesure acquise durant ces vingt années. Nous y reviendrons en détail.

¹⁰⁷⁵ François Gentile, *La sécurité routière, op. cit.*, page 68.

¹⁰⁷⁶ *La sécurité routière, Livre Blanc présenté au Premier ministre, 1989, page 32.*

¹⁰⁷⁷ Durant le passage de Pierre Denizet à la DSCR, de 1985 à 1987, il se passe en fait peu de choses. Comme l'expose F. Gentile (*op. cit.*, page 86) :

« *Pierre Denizet poursuit les actions de son prédécesseur, tout en s'attachant à améliorer l'arsenal législatif contre l'alcool au volant : loi du 17 janvier 1986 autorisant le retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique et loi du 10 juillet 1987 renforçant les peines prévues pour les cas d'alcoolémie au volant.* »

¹⁰⁷⁸ Yvon Chich, *À la recherche de "l'ardente obligation"*, in *Routes, espace incertain, Dossier IHESI, Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 25, 234 pages, 1996. Citation page 11.

La politique de *responsabilisation* se poursuit avec les opérations *RÉAGIR* ou *OBJECTIF -10 %* (et ses succédanés), dont on a examiné, en I-4 ci-dessus, le devenir et les évaluations sur toute la période jusqu'en 2004.

Plusieurs lois vont durcir les modalités de la répression de la conduite sous l'influence de l'alcool, comme nous le verrons ci-après.

D'autres lois imposent des pénalités de plus en plus fortes à certains comportements jugés très graves, mais elles concernent extrêmement peu de cas. Le but – non avoué – est de servir à une communication rafraîchie, dans la poursuite de l'inaccessible *prise de conscience* des usagers.

II-1 UNE BAISSÉ RÉGULIÈRE DE L'INSECURITÉ ROUTIÈRE.

LA LENTE DIMINUTION DU NOMBRE DES TUÉS.

L'amélioration de la sécurité routière reste importante tout au long de la période de 1980 à 2001. On enregistre ainsi les variations suivantes entre ces années extrêmes :

- une augmentation de 72 % de la circulation,
- une baisse de 38 % du nombre de tués,
- une division par 2,79 du ratio « *nombre de tués divisé par la circulation* ».

Si l'on se penche un peu plus sur le détail, cette évolution est caractérisée par :

- une croissance très régulière de la circulation, qui s'accélère un peu lors de la fin de la crise de l'énergie en 1986, ceci jusqu'en 1992, puis reprend avec un rythme un peu plus faible jusqu'en 2001 ;
- une décroissance relativement lente du nombre des tués, marquée par des variations d'une année sur l'autre en plus ou en moins, et qui ralentit encore à partir de 1995.

Le tableau suivant indique l'évolution des trafics, du nombre des tués à 6 jours et du ratio « *nombre de tués par milliards de véhicule.km* ».

Tableau 23. Évolution du trafic, du nombre de tués et de « l'indice tués sur trafic » (1980-2001).

	Trafic (milliards véh.km)	Tués	Tués/milliard véh.km		Trafic (milliards véh.km)	Tués	Tués/milliard véh.km
1980	317,125	12 510	39,45	1991	443,603	9 617	21,68
1981	330,309	11 962	36,21	1992	454,095	9 083	20,00
1982	338,059	12 030	35,59	1993	455,000	9 052	19,89
1983	346,440	11 677	33,71	1994	465,300	8 533	18,34
1984	353,899	11 525	32,57	1995	476,400	8 412	17,66
1985	357,142	10 447	29,25	1996	482,400	8 080	16,75
1986	368,743	10 961	29,73	1997	491,700	7 989	16,25
1987	376,870	9 855	26,15	1998	507,000	8 437	16,64
1988	402,584	10 548	26,20	1999	523,100	8 029	15,35
1989	413,951	10 528	25,43	2000	525,800	7 643	14,54
1990	430,270	10 289	23,91	2001	545,400	7 720	14,15

La figure suivante représente ces évolutions entre 1980 et 2001 avec des échelles adaptées, l'échelle indiquée à gauche correspondant au nombre annuel de tués.

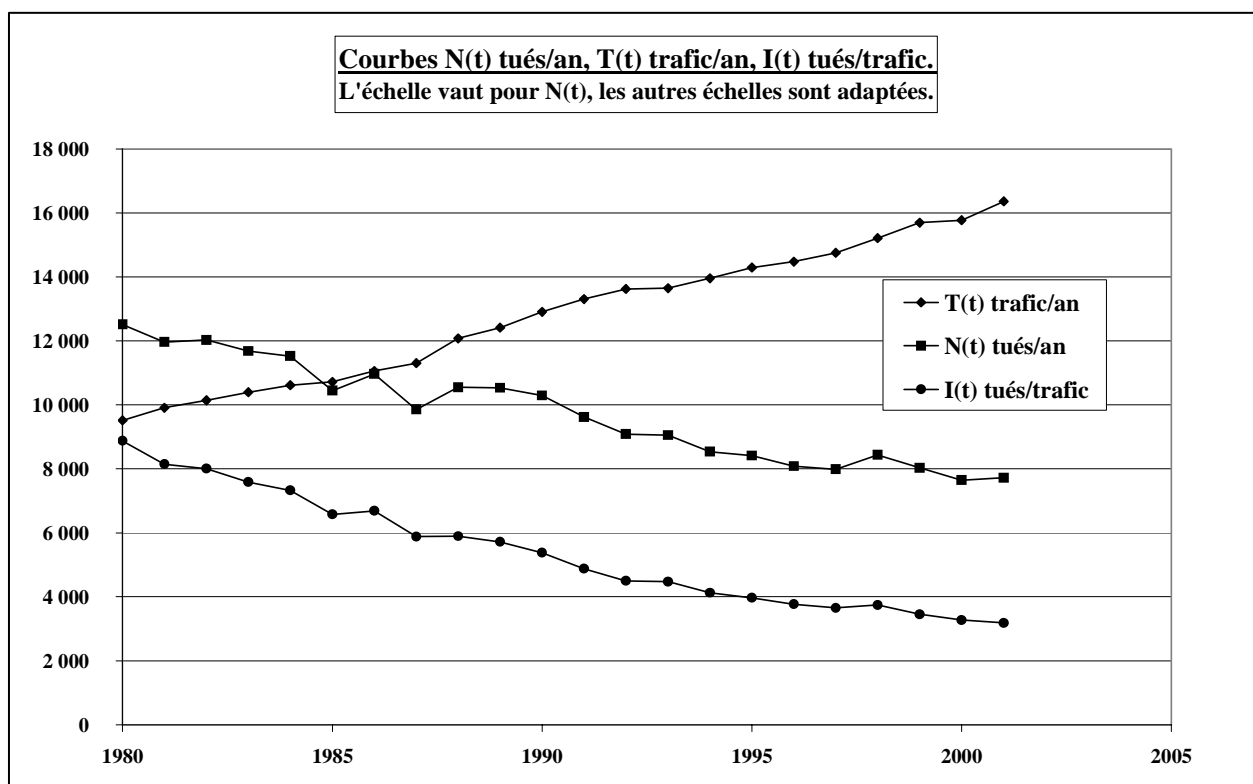


Figure 2. Évolution du trafic, du nombre de tués et du taux de tués rapporté au trafic (1980-2001).

Cette décroissance régulière, malgré ses petites variations, semble satisfaire l'opinion publique pendant longtemps. Il en va de même pour les gouvernements successifs, à l'exception, peut-être, du gouvernement de Michel Rocard en 1988, qui va installer un équivalent de la *Table Ronde* de 1969 avec la « *Commission de la Sécurité routière* » de 1989, mais dont on verra que les propositions ne furent guère suivies.

Les « *petites variations* » du nombre de tués¹⁰⁷⁹, sur lesquelles se fixent – sinon une Opinion atone – l'Administration et la presse, sont en fait parfaitement explicables par des variations aléatoires, comme on le verra au *Chapitre 12*. Néanmoins, comme l'exprimaient déjà Barjonet et ses collègues à propos des variations durant la période de croissance 1960-1972, ces petites variations continueront à faire l'objet d'un discours gouvernemental dramatisé, dans l'espoir d'obtenir enfin la *responsabilisation* des usagers, dogme fondamental de la *deuxième politique de la sécurité routière* décidée en 1981.

LE PARADOXE D'UNE INACTION ACCOMPAGNEE D'UNE AMELIORATION DE LA SECURITE.

Si l'on pose l'hypothèse que les actions recensées durant toute cette période ont eu des effets mineurs, on peut s'interroger sur l'origine de la diminution continue de l'insécurité

¹⁰⁷⁹ Il s'agit des oscillations autour de la courbe moyenne.

routière. Comme nous l'avons indiqué dans l'*Introduction* à notre *Troisième Partie*, il faut tenir compte de facteurs de baisse du nombre de tués totalement indépendants du comportement des usagers :

- la baisse du trafic des véhicules vulnérables, bicyclettes et deux-roues motorisés¹⁰⁸⁰,
- la diminution du taux d'occupation des automobiles particulières¹⁰⁸¹,
- le développement continu des autoroutes et voies rapides, trois à quatre fois moins accidentogènes que les voiries classiques¹⁰⁸²,
- la proportion toujours croissante de « *conducteurs expérimentés* », cette qualification ne s'acquérant vraiment qu'au bout d'une douzaine d'années¹⁰⁸³,
- l'amélioration des secours et du traitement des blessés¹⁰⁸⁴.

Le « régime de croisière de la Direction de la sécurité et de la circulation routières », dont parle François Gentile, comportait donc des facteurs de baisse continue totalement indépendants de l'action de la Direction et/ou d'une quelconque amélioration des comportements des usagers-conducteurs. Ce qui explique l'apparent paradoxe d'une inaction s'accompagnant d'une baisse du ratio « *nombre de tués divisé par le trafic* » et du « *nombre de tués* » lui-même.

Le lecteur déjà un peu averti des questions de sécurité routière – notamment par la lecture des *Bilans annuels* de l'*Office national interministériel de la sécurité routière* (ONISR) – peut s'étonner de l'affirmation encadrée ci-dessus.

En effet, il existe toute une littérature, issue essentiellement de la Direction de la sécurité et de la circulation routières – via ses satellites ONISR et SETRA – qui relie chaque accélération ponctuelle à la baisse du nombre de tués à un « événement » supposé l'avoir déclenchée. Ledit événement pouvant être, au choix : une mesure réglementaire mineure, une campagne de communication, une catastrophe censée avoir sensibilisé l'opinion, une nouvelle « *Loi* » fulminante créant de nouvelles peines qui aurait, elle aussi, réveillé l'opinion, etc. Ce type d'événements se répétant au rythme de 4 à 5 par an, rien de plus facile, évidemment, que de relier chaque accélération ponctuelle à la baisse à un événement proche, dans le plus pur arbitraire.

¹⁰⁸⁰ Le trafic des bicyclettes diminue entre 1980 et 2000 de 4 milliards de véhicule.km par an à 2,75. Celui des deux-roues motorisés diminue de 11 milliards de véhicule.km par an à 7,10. Voir des détails au *Chapitre 12*.

¹⁰⁸¹ Plus le véhicule est rempli, plus le nombre de victimes sera élevé à nombre d'accidents égal.

Les taux d'occupation, très difficiles à mesurer, sont mal connus ; mais on peut se référer à la répartition des tués. Le rapport de l'ensemble « *conducteurs plus passagers tués* » par rapport au nombre des « *conducteurs tués* » diminue de 1,67 en 1980 à 1,40 en 2001. Soit une diminution de 16 %. Même si une partie de cette diminution est due à des évolutions dans le port de la ceinture aux places arrière, il n'en reste pas moins que la plus grande partie est simplement due à la diminution du taux d'occupation. Voir des détails au *Chapitre 12*.

¹⁰⁸² Rappelons que le ratios de tués par rapport au trafic est de l'ordre du tiers sur les autoroutes et voies rapides par rapport aux routes ordinaires ou aux voies urbaines. La proportion du trafic sur autoroutes et voies rapides augmente de 13,7 % du trafic total en 1980 à 20,6 % en 2001. Un calcul simple avec un coefficient de 1 pour les trafics ordinaires et 0,33 pour le trafic sur autoroute aboutit à un facteur de diminution imputable au développement de la part du trafic autoroutier de 11 % entre 1980 et 2001. Voir des détails au *Chapitre 12*.

¹⁰⁸³ Les effets de la variation de ce facteur sont difficiles à exposer sommairement – comme les précédentes – dans le cadre d'une note de bas de page. On se reportera donc au *Chapitre 12* pour un exposé complet de cette problématique.

¹⁰⁸⁴ Il existe peu d'études sur le sujet dans le monde, et aucune en France. Il n'échappera cependant pas au lecteur de bon sens que l'augmentation de la « durée de vie ordinaire » due au progrès de la médecine pendant les deux décennies 1980 et 1990 a dû avoir son pendant dans la « durée de vie des accidentés de la route ». Voir le *Chapitre 12*.

Pour compléter le tableau :

- on attribuait la baisse sur la longue durée à « *l'effet cumulatif* » de ces effets ponctuels (ou d'un certain nombre d'entre eux) ;
- on interprétait les ralentissements de la baisse (ou les hausses momentanées) à un « *relâchement des comportements* ».

Faute d'une recherche indépendante, à l'Université ou à l'INRETS, ce schéma explicatif a pu perdurer jusqu'à aujourd'hui.

Pourtant, à la suite de controverses à propos de « *l'effet de l'attente de l'amnistie présidentielle* », une commission d'experts statisticiens réunie en 2002 a pu conclure à l'impossibilité d'attribuer les « *petites variations du nombre des tués* » à des causes précises du simple fait de la « *variabilité aléatoire* » inhérente à la faible taille du « *nombre de tués* »¹⁰⁸⁵.

Nous reviendrons en détail – et de façon illustrée à l'usage de l'honnête homme non statisticien – sur cette question au *Chapitre 12, I-1 La « désaisonnalisation » et l'impossible « analyse conjoncturelle »*.

II-2 UNE ORGANISATION ADMINISTRATIVE STATIQUE.

L'organisation administrative mise en place en 1980-1982 va rester inchangée en théorie.

Toutefois, en juin 1988, le *secrétaire d'État chargé des transports fluviaux et routiers* auprès du ministre des transports, Georges Sarre¹⁰⁸⁶, est chargé de la sécurité routière par délégation de son ministre ; il le restera cinq ans jusqu'en mars 1993¹⁰⁸⁷.

Les ambitions de celui-ci vont modifier en pratique le système.

« *N'ayant guère d'autres attributions, le secrétaire d'État va ravir au délégué interministériel, qui l'assumait traditionnellement, la fonction de "Monsieur Sécurité routière" auprès des médias et de l'opinion.* »

Cette appréciation de François Gentile¹⁰⁸⁸ reflète bien le statut mineur du secrétaire d'État en matière de sécurité routière, ainsi que la dégradation du statut du délégué interministériel. Ce dernier sera remplacé en mai 1990 par le préfet Jean-Michel Bérard.

Dans la pratique, le fonctionnement du *Comité interministériel de la sécurité routière* (CISR), censé être convoqué au moins une fois par an par le premier ministre, va aussi changer¹⁰⁸⁹. Les CISR deviennent plus rares¹⁰⁹⁰. Il n'y aura ainsi que 4 CISR de 1981 à 1985,

¹⁰⁸⁵ *Amnistie présidentielle et sécurité routière, Rapport* d'un groupe d'experts réuni à l'ONISR, présidé par Yves Page, septembre 2002.

¹⁰⁸⁶ Georges Sarre (né en 1935), inspecteur des Postes, milite à Force Ouvrière puis entre à la SFIO en 1964. Cofondateur du CERES (Centre d'études, de recherches et d'éducation socialiste), il est premier secrétaire de la Fédération de Paris du Parti socialiste (1969-1971), député européen en 1979, député de Paris en 1981-1988, puis 1993-2002. Il a créé en 1992 le Mouvement des Citoyens avec Jean-Pierre Chevènement, et en deviendra le président en 2001 (il participera à ses avatars ultérieurs). Conseiller de Paris dès 1977, il est Maire du 11^{ème} arrondissement de 1995 à 2008.

¹⁰⁸⁷ Dans un premier temps, cette délégation est informelle ; elle sera régularisée officiellement en avril 1992. Michel Rocard, premier ministre en 1988, qui tente de donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière, ne restera pas très longtemps en fonction. Il ne rétablira pas au profit de Georges Sarre le rôle qu'avait tenu Jacques Baumel auprès de Chaban-Delmas. Sarre se maintiendra, pourrait-on dire, par défaut.

¹⁰⁸⁸ F. Gentile, *op. cit.*, page 68.

¹⁰⁸⁹ *Décret* du 21 avril 1982.

¹⁰⁹⁰ Une collection des comptes rendus des CISR (non indexée) est conservée à la Documentation de la DSCR.

puis 7 seulement sur les 15 années 1986-2001. La période la plus creuse correspond à la période Georges Sarre : on ne réunira pas de CISR pendant 4 ans entre le 21 décembre 1989 et le 17 décembre 1993.

Cette rareté des CISR est évidemment liée au faible nombre de décisions nouvelles. D'autant que les CISR font toujours l'objet d'une opération de communication qui ne peut, sous peine de ridicule, se faire sans un programme un peu substantiel. On multipliera donc les « *Points presse* », notamment au prétexte d'annoncer et commenter les statistiques des victimes. C'est ainsi que durant la période 1988-1994, on en viendra à trois Points presse par an, tandis qu'on ne tiendra que deux CISR en six ans.

Alors qu'en 36 ans de 1945 à 1981, la sécurité routière avait été traitée par cinq responsables seulement – les directeurs des routes Rumpler, Coquand et Dreyfus, puis Eisenmann et Gerondeau –, les 20 années 1981-2001 verront se succéder six délégués interministériels (et directeurs de la DSCR) sous douze ministres différents¹⁰⁹¹.

Durant la période 1981-2001, les CISR ont été tenus aux dates suivantes : 19 décembre 1981, 13 juillet 1982, 9 avril 1984, 20 novembre 1985, 11 février 1987, 27 octobre 1988, 21 décembre 1989, 17 décembre 1993, 26 novembre 1997, 2 avril 1999, 25 octobre 2000. Il faudrait y ajouter l'importante Réunion interministérielle du 21 juillet 1983. Plusieurs Réunions Interministérielles eurent lieu les 6, 14 et 20 février 1992 afin de préparer un nouveau CISR. Leur compte-rendu fait apparaître des dissensions importantes entre les différentes administrations, les ministères du budget, de l'intérieur et de la justice s'opposant à un certain nombre des mesures proposées. Un projet de CISR fut élaboré en avril 1992, mais le CISR ne fut pas tenu (tous ces documents sont à la Documentation de la DSCR). Le changement de majorité législative de 1993 rouvra la tenue des CISR.

Après 2002, le gouvernement Raffarin va tenir des CISR à un rythme beaucoup plus rapproché : 18 décembre 2002, 31 mars 2003, 9 juillet 2003, 13 janvier 2004, 7 juillet 2004, 24 janvier 2005.

¹⁰⁹¹ Le tableau ci-dessous indique les gouvernements, les ministres et les délégués avec leurs dates de nomination.

Gouvernement	Ministre	Nommé le	Délégué-Directeur-DSCR	Nommé le
Mauroy	Charles Fiterman	24/06/1981	Pierre Mayet	24/03/1982
Fabius	Paul Quilès	20/07/1985	Pierre Denizet	07/08/1985
	Jean Auroux	21/09/1985		
Chirac	Pierre Méhaignerie	20/03/1986	Pierre Graff	12/12/1987
Rocard	Louis Mermaz	13/05/1988		
	Maurice Faure	22/06/1988		
	Michel Delebarre*	23/02/1989	Jean-Michel Bérard	25/06/1990
	Louis Besson*	22/12/1990		
Cresson	Paul Quilès*	17/05/1991		
Bérégoovoy	Louis Bianco/Georges Sarre*	05/04/1992		
Balladur	Bernard Bosson	31/03/1993		
Juppé	Bernard Pons**	19/05/1995	Alain Bodon	13/09/1995
Jospin	Jean-Claude Gayssot	05/06/1997	Isabelle Massin	22/07/1998
Raffarin	Gilles de Robien	17/06/2002	Rémy Heitz	26/02/2003
de Villepin	Dominique Perben	03/06/2005	Cécile Petit	22/11/2006

* Georges Sarre, secrétaire d'État chargé des transports routiers et fluviaux, coiffe la DSCR depuis 1988 (informellement au début) et officiellement en avril 1992 (le ministre étant alors Louis Bianco).

** Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports, coiffe la DSCR sous l'autorité de Bernard Pons.

À Pierre Mayet, ingénieur des ponts et chaussées (voir son curriculum plus haut), succédera en 1985 Pierre Denizet, administrateur civil du ministère de l'équipement, puis, en 1987, un autre ingénieur des ponts et chaussées, Pierre Graff. Aucun des trois, malgré son appartenance à la sphère de l'équipement, n'avait, comme Christian Gerondeau, d'expérience antérieure dans le domaine de la circulation et de la sécurité routières.

Pierre Graff (né en 1947) fait une carrière classique en DDE (1973-1986), puis est conseiller technique au cabinet du ministre de l'équipement Pierre Méhaignerie qui le nomme à la DSCR. Pierre Denizet (né en 1947) avait mené une carrière politique au Parti socialiste, notamment auprès de Louis Mermaz.

Les délégués sont tous de nouveaux venus dans le domaine de la sécurité routière, voire du transport et des routes en général, comme le fait remarquer François Gentile¹⁰⁹² :

« En mai 1990, le délégué interministériel est à nouveau changé, comme pour manifester que ce poste, s'il a été occupé pendant neuf ans par son premier titulaire, doit rejoindre la norme administrative en étant confié à des intervalles plus courts, à des fonctionnaires non spécialisés. »

On peut noter une autre nouveauté par rapport à la période antérieure : l'orientation politique connue de la plupart des délégués coïncide avec celle de la majorité au pouvoir dans le système d'alternance qui s'est établi en 1981.

II-3 LES MESURES REGLEMENTAIRES.

LES NOUVELLES REGLEMENTATIONS.

L'apprentissage de la conduite avait fait l'objet de réflexions qui débouchèrent sur la mise en place de l'*Apprentissage anticipé de la conduite* (AAC) entre 1982 et 1988. Pourtant son succès reste mitigé :

« en 1992, [...] l'AAC] ne « représente [que] 8,5 % des premières demandes du permis de conduire pour la catégorie B »¹⁰⁹³.

Pourtant cette formule se révélait extrêmement fructueuse pour la sécurité¹⁰⁹⁴ :

« une étude réalisée en 1990 [...] sur 2 800 jeunes ayant suivi la formation par la conduite accompagnée montre que leur implication dans les accidents est trois à quatre fois moins élevée que celle des jeunes ayant suivi les formules traditionnelles. »

Les projets de « *permis probatoire* » qui auraient constitué pour ceux qui n'avaient pas accès à l'AAC un succédané de celui-ci, ne seront jamais menés à bien¹⁰⁹⁵. Ils auront même un effet pervers en retardant la création du permis à points pendant quelques années (ou en servant de justification à des attermolements...). Finalement, on se contentera d'étendre l'*Apprentissage anticipé de la conduite* en supprimant la limite d'âge en 1991. Ce qui ne résolvait pas le cas des jeunes gens qui « *ne se trouvent pas placés dans des conditions familiales propres à une telle démarche* »¹⁰⁹⁶.

Viendront ensuite deux préfets, Jean-Michel Bérard en 1990 et Alain Bodon en 1995. Enfin, Isabelle Massin, qui avait mené une carrière administrative et politique, complétera la série en 1998. Les délégués Rémy Heitz, nommé en 2003, et Cécile Petit, nommée le 22 novembre 2006 sont des magistrats.

Aucun de ces 5 derniers délégués n'avait d'expérience particulière de la sécurité routière.

¹⁰⁹² *La sécurité routière, op. cit.*, 1994, page 68. C'est nous qui soulignons. Gentile, en contact direct par ses propres fonctions avec les délégués depuis 1970, oppose clairement le « *premier titulaire* », Gerondeau, aux suivants quand il parle de « *hauts fonctionnaires non spécialisés* ». Notons qu'il a une très claire prescience, dès 1994, de la poursuite de ce choix de hauts fonctionnaires non spécialistes comme délégués.

¹⁰⁹³ *Bilan de la politique de sécurité routière 1988-1992*, page 24. Ce document fut établi en vue d'un CISR qui n'eut finalement pas lieu (Documentation de la DSCR, Archivage des CISR).

¹⁰⁹⁴ *Ibidem*.

¹⁰⁹⁵ Il ne faut pas confondre les projets de « *permis probatoire* » de cette époque – qui visaient à établir une procédure de « passage de permis simplifié » permettant au conducteur novice d'utiliser une voiture sous certaines conditions particulières (usage de véhicules peu puissants, ne pas boire d'alcool, ne pas rouler la nuit, etc.) avant l'obtention du permis définitif – avec le « *permis probatoire* » instauré par la *Loi* du 12 juin 2003, article 11, qui vise simplement à durcir la procédure du permis à points pour les conducteurs novices pendant 3 ans en ne leur accordant que 6 points au départ au lieu de 12 et en les obligeant à repasser l'épreuve pratique si leur permis est suspendu.

¹⁰⁹⁶ Le *Livre Blanc* constatait cette carence et préconisait un permis probatoire ouvert aux conducteurs n'ayant

Les réglementations évoluent très peu.

Revenons brièvement sur les indications déjà données plus haut à propos de la réglementation concernant les « *trois règles d'or* ».

La limite de vitesse en agglomération est abaissée de 60 à 50 km/h en 1991.

Mentionnons aussi des textes concernant les vitesses des poids lourds comme la *Loi* du 1^{er} février 1995 créant un délit pour la modification du limiteur de vitesse et aggravant les peines pour les modifications du chronotachygraphe.

Enfin, nous examinerons plus loin diverses *Lois* ayant pour but de réprimer très sévèrement certains comportements jugés particulièrement dangereux mais probablement rares, et dont l'application pratique ne concernait que quelques délinquants.

Le port obligatoire du casque est étendu aux passagers des cyclomoteurs en 1984.

Le port obligatoire de la ceinture de sécurité est étendu aux véhicules utilitaires et aux places arrière des véhicules particuliers en 1989¹⁰⁹⁷.

Le contrôle de l'alcoolémie fait l'objet de nombreuses étapes après celle de la *Loi* de 1978 :

- l'homologation effective des « *alcoomètres* » en 1984 ouvre enfin la possibilité pratique de faire des contrôles préventifs ;
- la *Loi* du 8 décembre 1983 abaisse le taux d'alcoolémie délictuel de 1,20 à 0,8 g/litre de sang ;
- la *Loi* du 31 octobre 1990 est fondamentale, car elle permet aux polices de faire des contrôles préventifs de l'état alcoolique sans réquisition préalable du Parquet.
- enfin, quelques autres *Lois* ou *Décrets* durcissent les peines applicables aux délits de conduite sous l'influence de l'alcool, notamment :
 - o la *Loi* du 17 janvier 1986 prévoit la « *rétenion immédiate du permis sur place* » et une suspension du permis pour 6 mois, etc. ;
 - o la *Loi* du 10 juillet 1987 durcit les peines encourues, prévoit la confiscation du véhicule, etc. ;
 - o la *Loi* du 1^{er} mars 1994 créant un délit général de « *mise en danger d'autrui* » concerne notamment la conduite sous l'influence de l'alcool ;
 - o le *Décret* du 5 mai 1995 sur la forfaitisation de certaines contraventions prévoit entre autres une « *contravention forfaitaire* » pour un taux d'alcoolémie à 0,50 g/l de sang et le retrait de 3 points sur le capital du permis à points ;
 - o la *Loi* du 26 février 1996 étend diverses infractions (alcool, délit de fuite, etc.) à l'accompagnateur d'un élève conducteur.

Nonobstant, les controverses continueront sur le laxisme des tribunaux en matière de répression de la conduite sous l'influence de l'alcool, et diverses propositions d'instaurer une « *peine minimale obligatoire* » n'ont jamais abouti¹⁰⁹⁸.

Le contrôle technique des voitures particulières et petits utilitaires avec des obligations de

pas une famille pour les accompagner dans l'AAC. Voir pages 30-31 ; citation page 31.

¹⁰⁹⁷ Il faudra attendre 2003 pour une nouvelle extension : *Décret* du 14 mai 2003 étendant le port de la ceinture aux occupants des poids lourds et aux passagers âgés de moins de 13 ans dans les autobus et autocars légers.

¹⁰⁹⁸ La Chambre des députés vota une telle « *peine obligatoire minimale* » en première lecture de la *Loi* de 1987. Cette prescription ne fut pas retenue dans le texte final.

réparation, à l'étude depuis les années 1950, est enfin décidé en 1991¹⁰⁹⁹.

Plusieurs Lois ou Décrets vont créer des délits passibles de lourdes peines pour les infractions estimées les plus graves, mais dont la rareté fera qu'elles seront très rarement constatées et réprimées. Ce sont notamment :

- la *Loi* du 1^{er} mars 1994 créant un délit général de « *mise en danger d'autrui* » avec l'entrée en vigueur du nouveau *Code pénal* (articles 223-1 et 223-2). Ce délit ne se limite pas aux conduites à risques sur la route. Il est puni de très lourdes peines ;
- le *Décret* du 24 mars 1998 instaurant une contravention de 5^{ème} classe très onéreuse pour sanctionner « *l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h* » dit « *grand excès de vitesse* » ;
- la *Loi* du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière (dite « *Loi Gayssot* ») qui, notamment¹¹⁰⁰ :
 - o crée un « *délit de récidive de l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h* » ;
 - o instaure un « *dépistage systématique des stupéfiants* » pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel ;
 - o permet de mettre en œuvre la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de « *procès-verbal au vol* » pour excès de vitesse ou de franchissement de STOP ou de feu rouge sans interception¹¹⁰¹ ;
- la *Loi* du 15 novembre 2001 qui étend la rétention du permis sur place (déjà appliquée pour la conduite sous l'influence de l'alcool) aux excès de vitesse de plus de 40 km/h.

Ces textes seront peu utilisés, comme le montreront des évaluations de leur application. Mais, leur but était plutôt de servir à des opérations de communication dans cette période des années 1990 où la stagnation du nombre des tués suscite de très vives critiques alors que les gouvernements successifs, de droite comme de gauche, se refusent à prendre des mesures de répression, comme nous le verrons plus loin.

Seul l'établissement de la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule se révélera un outil fondamental en contribuant à faire régresser la pratique systématique de « *l'interception* », par les gendarmes notamment.¹¹⁰²

LE LIVRE BLANC SUR LA SECURITE ROUTIERE DE 1989.

Le « *Livre Blanc sur la sécurité routière* » de 1989 constitue une référence omniprésente dans de très nombreux écrits¹¹⁰³. Cette importance tient pour une grande part à l'absence

¹⁰⁹⁹ 15 avril 1991. *Décret modifiant le Code de la route*. Visite technique périodique des véhicules particuliers (après 5 ans puis tous les 3 ans) et utilitaires de moins de 3,5 tonnes (après 4 ans puis tous les 2 ans). L'échelonnement des premières visites est fixé selon l'âge des véhicules.

18 juin 1991. *Arrêté. Mise en place et organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes*. Définition des réparations obligatoires faisant l'objet d'une contre-visite (article 7 et Annexe I). Délivrance d'un « *récépissé* » et d'un « *macaron* » à apposer sur le pare-brise.

¹¹⁰⁰ La *Loi Gayssot* établit en outre la « *responsabilité pénale du possesseur du véhicule* », sauf s'il désigne le conducteur à qui il a confié le véhicule, et « *professionnalise* » encore plus l'enseignement de la conduite.

¹¹⁰¹ En fait, cela ne faisait que confirmer une très ancienne disposition générale du *Code pénal*, devenue plus ou moins obsolète. La responsabilité du propriétaire restait notamment appliquée aux contraventions aux règles du stationnement.

¹¹⁰² La question est moins simple qu'on ne l'a dit. On y reviendra en III-3 ci-après.

¹¹⁰³ Commission de la sécurité routière, *La sécurité routière, Livre Blanc présenté au Premier ministre*, la

d'autres documents officiels du même type¹¹⁰⁴. Il convient donc d'en rapporter ici la genèse, la teneur, la réception et les suites, tant pratiques que politiques.

Le *Livre Blanc* va fournir aux gouvernements successifs une sorte de catalogue non hiérarchisé dans lequel ils vont piocher des mesures parmi celles qu'ils jugeront les plus populaires – ou les moins impopulaires.

Il va aussi donner une légitimité nouvelle à certaines associations d'origine alors récente. Celles-ci y choisiront leur propre argumentaire auquel elles se tiendront jusqu'en 2002.

Michel Rocard, devenu premier ministre le 10 mai 1988, s'intéresse plus que ses prédécesseurs à la sécurité routière. Lors du *Comité interministériel de la sécurité routière* du 22 octobre 1988, la mise en place d'une commission de réflexion est décidée, à l'instar de la *Table Ronde* de 1969-1970. Rocard confie à Georges Sarre, secrétaire d'État auprès du ministre des transports, le soin de la réunir.

La *lettre de mission* du 16 novembre 1988 de Georges Sarre à l'ingénieur général des Ponts et chaussées Pierre Giraudet¹¹⁰⁵, désigné comme président de la Commission, en fixe la liste des membres et en limite strictement le champ de réflexion. On est très loin de l'ouverture de la *Table Ronde* de 1969-1970, tant en ce qui concerne le nombre des participants (elle ne compte que 13 membres) que par les thèmes étudiés.

La composition de la Commission est présentée comme une « *commission d'experts* »¹¹⁰⁶.

Or, sa composition est loin de témoigner d'une réelle expertise, à quelques exceptions près. François Gentile, qui en était, présente les membres de la Commission ainsi¹¹⁰⁷ :

« *Michel Rocard [...] décide la réunion d'experts [...]*

Sous la présidence de M. Pierre Giraudet, douze personnes parmi lesquelles un préfet [Jean-Claude Quyyollet], un magistrat [Marc Dreyfus], un médecin [Claude Got], un psychanalyste [Gérard Miller], un psychologue [Albert Mallet], deux anciens délégués à la sécurité routière [Christian Gerondeau et Pierre Mayet] et deux représentantes de familles de victimes [Christiane Cellier et Geneviève Jurgensen], se réunissent pendant cinq mois, avec des spécialistes des administrations concernées. »

Pour faire le compte, il faut ajouter le conseiller d'État Bernard Stirn et le député et ex-ministre Pierre Sudreau (au titre de président de la Fédération des industries ferroviaires).

Le *Rapporteur* est Pierre Graff, le délégué interministériel à la sécurité routière lui-même.

En pratique, seuls pourraient être qualifiés d'experts en sécurité routière Gentile,

Documentation française, 54 pages plus 106 pages d'Annexes, mai 1989.

¹¹⁰⁴ Les autres documents de réflexion des années 1981-2001 résultant d'une commande interministérielle sont beaucoup plus partiels et parfois faits dans l'urgence. Citons le *Rapport de la Commission « Vitesse et sécurité routière »*, présidée par Robert Namias, 15 décembre 1995, et le *Rapport de la Table ronde sur La formation des usagers de la route et la formation des conducteurs*, présidée par Jean Verré, 20 juin 1997.

Nous verrons qu'il existe d'autres réflexions ayant un statut inférieur, issues de membres de l'administration.

¹¹⁰⁵ Pierre Giraudet (né en 1919), polytechnicien, fait carrière en Algérie dans l'hydraulique et les ports de 1947 à 1960, puis dirige le Port du Havre (1961-1967) avant d'entrer aux Aéroports de Paris (1967-1971). Il est ensuite directeur général de la RATP (1971-1975), président-directeur général d'Air France (1975-1984). Retraité, il accumule les présidences et postes honorifiques d'organismes publics et les sièges d'administrateur de sociétés. Il sera président puis président d'honneur de la Fondation de France de 1983 à 1991.

¹¹⁰⁶ *Livre Blanc, lettre de mission* du 16 novembre 1988. Cette qualification de « *commission d'experts* » va être reprise à satiété par la suite.

¹¹⁰⁷ Gentile, *La sécurité routière*, page 69. C'est nous qui avons précisé les noms entre crochets.

Gerondeau, Mayet et Got, tous les autres, y compris l'ingénieur des Ponts et chaussées Pierre Giraudet, ne pouvant se targuer que d'expertises dans d'autres domaines¹¹⁰⁸.

Toujours dans la pratique, le rôle du délégué interministériel Pierre Graff, *rapporteur* de la Commission, appuyé notamment sur son prédécesseurs Gerondeau, semble avoir été déterminant dans l'orientation et la rédaction du *Livre Blanc*¹¹⁰⁹.

La Commission exclut donc les représentants traditionnels des automobilistes ainsi que ceux de l'industrie au profit de deux associations peu connues, plus la Prévention Routière¹¹¹⁰.

La composition totalement inédite historiquement de cette Commission, doit être considérée comme une innovation politique, certainement liée aux positions idéologiques du gouvernement et plus précisément à celles de Georges Sarre. Elle va introniser comme représentants des usagers les « *représentants des familles des victimes* », Mmes Cellier et Jurgensen auxquelles on peut rattacher le Pr. Got qui militait dans les mêmes milieux.

Le cadre proposé par la *lettre de mission* de Georges Sarre était limité¹¹¹¹ :

« *Cette commission est chargée de proposer au Gouvernement toute mesure susceptible d'améliorer la sécurité routière et devra en particulier réfléchir sur les moyens d'acquisition de progrès durables en la matière, ce qui implique, à mon sens, d'étudier tout particulièrement les problèmes liés au comportement du conducteur.* »

En fait, la Commission – ou du moins le *Livre Blanc* – va s'affranchir des indications de Georges Sarre et proposer un certain nombre de mesures débordant le cadre proposé. Elle sut notamment sortir de la mise en cause du seul « *comportement du conducteur* » en proposant une réflexion sur la répression qui ne portera malheureusement guère de fruits avant 2002.

Le *Livre Blanc* – outre l'inscription d'une série de mesures déjà décidées lors du CISR de 1988, notamment la réalisation du permis à points – fit donc quelques propositions inattendues et très novatrices¹¹¹².

¹¹⁰⁸ La façon dont Gentile qualifie les membres de la commission qu'il cite semble assez explicite de son sentiment à leur sujet. Pierre Giraudet est nommé en tant que *Président de la Fondation de France*, lointain écho de la représentation des associations évergètes. Il n'avait jamais touché à la sécurité routière ni de près ni de loin.

Le manque de compétence de Giraudet fut vivement relevé par les représentants des automobilistes et des transports en général (dont le directeur général de la SNCF Roger Guibert), par exemple lors d'une conférence devant le *Cercle des transports* tenue à l'Automobile-Club de France le 9 janvier 1990 (Archives Frybourg).

¹¹⁰⁹ Selon le témoignage à chaud de l'ingénieur des Ponts et chaussées Dominique Bouton, qui avait participé personnellement à la rédaction du *Livre Blanc*. Bouton, ancien sous-directeur à la DSCR, fit cette confidence en 1989 à l'auteur dont il était un collaborateur (au *Service des Études, de la Recherche et de la Technologie* du ministère des transports, lequel service était directement concerné par les suites du tout récent *Livre Blanc*).

¹¹¹⁰ Les associations concernées ne comptaient que quelques centaines de membres.

Gerondeau est présenté dans la liste des membres comme *Président* d'une fantomatique *Association pour la diffusion des techniques de sécurité routière*.

Rappelons que la Prévention Routière, représentée par Gentile, est sous la coupe des administrations à travers les sociétés d'assurance et les subventions de la DSCR (voir les remarques de la Cour des Comptes citées plus haut sur les accords DSCR-Prévention Routière des années 1981-1985).

¹¹¹¹ Georges Sarre continuait : « *J'émet, d'ores et déjà, le vœu que la commission aborde des thèmes qui soulèvent des problèmes de société [...] par exemple, les dispositions à prendre envers les alcooliques chroniques titulaires d'un permis de conduire, le rôle des compagnies d'assurance dans le comportement infractionniste des usagers, la conciliation entre la pratique de vitesses limitées et les possibilités offertes par la technique, la compatibilité des règles du droit pénal avec le contentieux de masse lié aux infractions routières.* »

¹¹¹² Le *Livre Blanc* résume ses propositions dans des *encadrés* que nous ne citerons pas mais que nous analysons

1. La création d'un « *Centre d'étude et d'information de la sécurité routière* » chargé d'améliorer la collecte des données statistiques et d'en fournir des « *interprétations incontestables* »¹¹¹³. Il serait organisé par le délégué interministériel, mais sous la houlette d'un « *indispensable [...] service scientifique de haut niveau*¹¹¹⁴ ». Le *Livre Blanc* précisait :

« *Ces connaissances seraient accompagnées, dans les deux cas [à l'usage des professionnels et du public], de comparaisons internationales faisant apparaître clairement la position de la France face à celles des autres pays et les tendances en cours. L'objectif est de diffuser, hors de toute influence et de toute passion, un savoir "vrai" et reconnu comme tel.* »

Enfin, il demandait que le *Centre* « *ne soit pas inclus dans les services de l'État* » et proposait de créer un « *Haut Comité de la sécurité routière [qui en] assumerait directement la responsabilité.* »¹¹¹⁵

2. Un « *Haut Comité de la sécurité routière* » s'appuyant sur le « *Centre d'étude et d'information* » et sur une « *agence de moyens pour la communication en faveur de la sécurité routière* », dont « *il assumerait directement la responsabilité* », « *aurait pour finalité générale de promouvoir un modèle de comportement automobile apaisé et civilisé* ». ¹¹¹⁶

3. La *Commission* proposait le choix entre une extension de l'*Apprentissage Anticipé de la Conduite* (AAC) et un « *permis provisoire* » ouvrant sur une période de 2 ans de « *formation probatoire* » dont la *Commission* soulignait que son application serait beaucoup plus générale que celle de l'AAC.

4. La principale innovation de la *Commission* par rapport à sa lettre de mission fut de ne pas se cantonner à l'amélioration du comportement du conducteur, mais de prôner de :

« ***Réviser en profondeur le système de contrôle et sanctions*** »¹¹¹⁷.

Voir l'*Annexe B, Illustration 242* qui reproduit l'encadré correspondant du *Livre Blanc*.

On reviendra sur ce sujet en traitant en détail de la répression entre 1986 et 2002. La *Commission* proposait notamment, et dans cet ordre :

- de « *confier la surveillance du réseau à des unités spécialisées de police de la route disposant d'un budget propre, d'un matériel et d'une formation adaptés à cette mission, d'effectifs suffisants pour assurer des contrôles efficaces* » ;
- « *l'organisation de la répression par la multiplication des appareils automatiques de détection des infractions* »,
- « *le recours aux amendes forfaitaires* » (en fait l'augmentation de ce recours) ;
- « *de multiplier les contrôles systématiques de l'alcoolémie, d'achever l'équipement en appareils de détection et d'être ainsi en mesure de fournir à la justice des*

ici, dans l'ordre d'apparition de ces encadrés. Nous n'indiquerons la page que pour les citations hors encadré.

¹¹¹³ Le *Livre Blanc*, pages 23 à 26, fait une critique en règle des statistiques « *peu accessibles* », soumises à un « *brouillage de l'information* », « *parfois franchement erronées* », « *qui comportent des lacunes* », etc.

¹¹¹⁴ Le *Livre Blanc* détaille les missions et le fonctionnement proposés pour le futur *Centre d'étude et d'information de la sécurité routière*. Cette citation et la suivante sont page 25.

¹¹¹⁵ *Ibidem*, page 29.

¹¹¹⁶ *Ibidem*, page 29.

¹¹¹⁷ *Ibidem*, page 32-35. Cet *intertitre* d'entrée dans les questions de répression marquait bien la nouveauté et l'importance que la *Commission* y accordait. Le résumé encadré concernant le contrôle-sanction est presque aussi long que la totalité des autres résumés encadrés.

éléments d'appréciation incontestables » ;

- « de rendre, pour les délits graves, la répression plus rigoureuse [...] par l'institution d'une peine de mise en danger de la vie d'autrui, par la stricte limitation des possibilités d'aménagement des suspensions de permis (permis blanc), et par la pratique plus systématique de la confiscation des véhicules » ;
- « de mieux prendre en considération les familles des victimes ».

Le *Livre Blanc* consacre un long développement dans les *Annexes* à des « *Réflexions sur le système de contrôle et sanctions* »¹¹¹⁸ qui développe les propositions concernant :

- la « *spécialisation fonctionnelle en matière de police et de circulation* »¹¹¹⁹,
- l'utilisation de « *la technique moderne des appareils de photographie au vol* »,
- la simplification du traitement des infractions constatées dans le cadre du permis à points,
- « *l'identification du contrevenant et la sanction du propriétaire du véhicule* »,
- l'amélioration de « *la perception immédiate des amendes* » par les moyens de paiement modernes, chèques et cartes bleues,
- les projets de *Lois* réprimant les comportements jugés les plus dangereux (mise en danger d'autrui, grands excès de vitesse),
- l'allègement de la procédure de contrôle de l'alcoolémie (la réquisition du Parquet encore nécessaire à l'époque sera supprimée en 1990), l'adaptation des peines,
- le maintien de la dualité des compétences administrative et judiciaire dans la suspension du permis.

5. Un ensemble de mesures concernait les véhicules particuliers et les poids lourds :

- « *installation de ceintures à enrouleur aux places arrière [et] obligation de systèmes de protection adaptés aux enfants* »,
- « *généralisation au niveau européen de la limitation de vitesse par construction des poids lourds*¹¹²⁰ » ;
- « *généralisation pour les poids lourds [...] du freinage de type ABS* ».

6. Des mesures diverses :

- un « *contrôle technique obligatoire périodique et indépendant de la sécurité des infrastructures* »,
- une limite de vitesse de 50 km/h en agglomération,
- « *de clarifier la perception des entrées d'agglomération, par des aménagements matérialisant sans ambiguïté la transition campagne-ville* ».

7. Une amélioration des secours : équipement en bornes d'appel, information du public sur les moyens d'alerte disponibles, généralisation du « 15 » pour les SAMU et le « *renforcement de l'utilisation commune des moyens de transport nécessaire à la rapidité des secours*¹¹²¹ »

8. La négociation d'une réglementation européenne des vitesses concernant les divers réseaux et les divers types de véhicules, notamment les deux-roues motorisés. Ce vœu pieux

¹¹¹⁸ *Ibidem, Annexes, Troisième Partie*, pages 147-159.

¹¹¹⁹ *Ibidem, Annexes, Troisième Partie, Chapitre 1, sous-titre*, page 149. C'est nous qui soulignons.

Nous reprendrons cette notion de « *spécialisation fonctionnelle* », qui se révèle très utile.

¹¹²⁰ Cette réglementation existait déjà en France ; il s'agissait de la faire étendre aux poids lourds étrangers.

¹¹²¹ Une *Loi* du 6 janvier 1986 avait prévu diverses mesures sur ce point, mais elles tardaient à être mises en application ; c'est cette inertie que la Commission visait dans ce sous-chapitre.

était destiné à satisfaire les constructeurs français d'automobiles et de deux-roues.

Ces propositions de base sont complétées et/ou explicitées par des « *Propositions d'actions complémentaires* »¹¹²². Parmi les mesures ainsi proposées, relevons :

- la demande « *d'avoir accès aux principaux résultats statistiques des assurances* »,
- la demande d'une meilleure coordination du suivi des alcooliques chroniques¹¹²³,
- des considérations sur « *la sécurité des véhicules* », notamment sur les dispositifs de protection à imposer à certains poids lourds,
- des mesures fiscales en faveur des véhicules particuliers les moins motorisés et de la « *boîte de vitesse automatique* » dont le *Livre Blanc* dénonce la « *pénalisation* »,
- une vague demande de « *réduire les accidents contre les obstacles fixes rigides* »¹¹²⁴,
- la généralisation de la « *priorité aux entrants* » dans les giratoires.

LES SUITES DU LIVRE BLANC.

Le *Livre Blanc* dut, par certains côtés, déplaire au Gouvernement – notamment par ses propositions sur le contrôle-sanction –, car celui-ci se garda bien de proposer au Parlement une discussion d'ensemble de celui-ci.

Pourtant, lors du vote de la *Loi* du 10 juillet 1989 (sur le permis à points), députés et sénateurs commentèrent largement le *Rapport Giraudet (Livre Blanc)*, qui venait d'être déposé, et que le ministre proposait de leur diffuser¹¹²⁵ et réclamèrent un débat d'ensemble. Finalement, les députés votèrent l'inscription dans ladite *Loi* d'un article 22 prévoyant¹¹²⁶ :

« *Le Gouvernement déposera, à la session d'automne du Parlement, un projet de loi de programme sur la sécurité routière, lequel sera examiné avant le 31 décembre 1989.* »

En fait, le gouvernement – ou plutôt Georges Sarre qui reste chargé de la sécurité routière jusqu'en 1993 – se gardera bien d'organiser un tel débat malgré les protestations des parlementaires d'opposition¹¹²⁷.

Dans l'immédiat, les suites qui furent données à ces propositions furent décevantes. Gentile

¹¹²² *Livre Blanc, Annexes, Deuxième Partie*, pages 133-159.

¹¹²³ Cela débouchera sur le dépistage systématique parmi les contrevenants par des marqueurs sanguins de l'alcoolisme chronique (hélas assez peu fiables).

¹¹²⁴ Bien que le *Livre Blanc* ait avancé que « *35 % des automobilistes avaient été tués dans des collisions avec des obstacles fixes dont 20 % étaient des arbres et 15 % [d'autres obstacles]* », il ne retint pas cette question parmi les propositions de premier rang, certainement du fait des polémiques anciennes à ce sujet.

¹¹²⁵ Lors de sa première prise de parole au sujet du projet de loi, le ministre de l'équipement Michel Delebarre avait imprudemment indiqué (*Débats de l'Assemblée nationale*, 10 mai 1989, page 731) :

« [Le Rapport Giraudet] recevra la diffusion la plus large. Dans le prolongement du débat organisé il y a quelques mois à l'initiative de la commission de la production et des échanges, je souhaite que votre assemblée retienne de ses recommandations celles auxquelles elle souhaite donner suite. » Coïncé par sa déclaration liminaire, il renouvellera son accord plusieurs fois, par exemple le 11 mai 1989, page 801.

¹¹²⁶ *Débats de l'Assemblée nationale*, 11 juin 1989, pages 815-816. L'amendement de Charles Fèvre (UDF) trouve une majorité incluant nombre de députés de gauche. Le ministre Michel Delebarre déclare que « *le Gouvernement n'est pas du tout hostile* » à cette initiative, tout en se déclarant d'un optimisme confiant : « *Nous entendons certains échos sur ce qui se passe dans l'ensemble du pays, sur une réelle prise de conscience [...]* ».

¹¹²⁷ *Débats de l'Assemblée nationale*, 2 octobre, pages 3 246-3248. Lors du vote de la *Loi du 31 octobre 1990* (sur la suppression de la réquisition du Parquet pour le contrôles préventifs d'alcoolémie), Charles Fèvre reproche à Georges Sarre de n'avoir pas engagé la discussion au Parlement prévue pour la fin 1989 : « *Si le Gouvernement n'applique pas la loi, de quelle autorité dispose-t-il pour la faire respecter par nos concitoyens ?* »

constatait ainsi en 1994 :

« On constate, quatre ans plus tard, que bien peu des recommandations de ce rapport ont été mises en œuvre, sinon trois qui n’y figuraient que parce qu’elles étaient prêtes à être décidées : l’extension aux places arrière de l’obligation du port de la ceinture de sécurité, l’institution de l’obligation du système de protection pour les enfants et l’abaissement à 50 km/h de la vitesse en agglomération. »

Il faut y ajouter le « permis à points » établi par une *Loi* votée en 1989 et dont l’application effective sera difficile jusqu’aux années 2000, comme nous le verrons plus loin.

Si l’on reprend les propositions dans leur ordre numéroté ci-dessus, on constate que peu d’autres propositions de la Commission seront appliquées avant 2002.

1. Le « Centre d’étude et d’information de la sécurité routière » ne verra jamais le jour tel que la Commission le proposait. Le service des statistiques de la sécurité routière avait en fait peu changé depuis les années 1970. En 1983, il était passé du SETRA à la DCSR, avec les mêmes moyens et le même patron, Michel Ledru, qu’avant 1970¹¹²⁸.

Sa transformation en « *Observatoire national interministériel de la sécurité routière* » en 1990 fut un simple changement de nom. Il ne fut pas doté de plus de moyens ; il perdit même Michel Ledru, remplacé par un administratif. Il ne fut pas doté de « *l’indispensable service scientifique de haut niveau* », pas plus qu’il ne réalisa de « *comparaisons internationales faisant apparaître clairement la position de la France* » ou n’évalua « *les tendances en cours* », toutes choses que le *Livre Blanc* lui avait assignées comme objectifs.

2. Le « Haut Comité de la sécurité routière » ne fut pas mis en place. Ce n’est qu’en fin 2001 que le ministre Jean-Claude Gayssot, aux abois, fit créer un « *Conseil national de la sécurité routière* »¹¹²⁹ (CNSR). Le nouveau gouvernement de droite en fit, sous la présidence de Robert Namias, Directeur de l’Information de TF1, un aréopage de 45 puis 52 membres comptant parmi eux Mme Bernadette Chirac, la femme du Président de la République.

Faute du *Centre d’étude et d’information* indépendant et scientifiquement innovant¹¹³⁰, le CNSR est dominé par la sphère de la communication, ce que symbolise bien la nomination à sa tête de Robert Namias, patron de télévision.

3. Le « permis provisoire » tombera dans l’oubli. On se contenta de supprimer la limite d’âge pour la conduite accompagnée (AAC), ce qui laissa une majorité des jeunes hors du système¹¹³¹. En 2008, d’après un *Audit* réalisé à cette date¹¹³², 70 % des candidats suivent la formation traditionnelle et leur taux de réussite à leur première présentation n’est que de 47 %,

¹¹²⁸ Le service des statistiques de la sécurité routière a porté les dénominations suivantes :

- jusqu’en 1982, « *Arrondissement ES 10 de la Division Exploitation et Sécurité* » du SETRA ;
- en 1983, ce service passe à la DCSR où il prend le nom d’ « *Observatoire de la sécurité routière* » ;
- en 1985, il est promu au titre d’ « *Observatoire national de la sécurité routière* » ;
- en 1990, enfin, il devient « *interministériel* » sans que cela change grand chose...

¹¹²⁹ *Décret* du 28 août 2001, *JO* du 1^{er} septembre. Le *Conseil national de la sécurité routière* fut « installé » le 25 octobre 2001, peu avant les élections. Son président était le député socialiste René Dosières. Le CNSR tint 3 séances avant les élections de 2002. Son site <http://www.securite-routiere.equipement.gouv.fr/cnsr> propose les compte-rendus détaillés des séances.

¹¹³⁰ Le CNSR est doté d’un « *Comité des experts* » peu nombreux, sept en juin 2007, – dont un unique expert en statistiques –, et comptant une majorité de fonctionnaires.

¹¹³¹ Rappelons que le « *permis probatoire* » instauré par la *Loi* du 12 juin 2003 vise simplement à durcir la procédure du permis à points pour les novices pendant 3 ans. Ce n’était pas ce que le *Livre Blanc* proposait.

¹¹³² *Audit sur la modernisation de l’apprentissage de la conduite et de l’examen du permis*, voir note suivante.

contre 70 % pour l'AAC.

Les réflexions sur la formation ne vont guère se poursuivre et le lobby des auto-écoles restera tout puissant. On compliquera encore l'examen du permis et on allongera la durée de l'épreuve de conduite. Nous ne traiterons pas de ces quelques modifications ni des propositions, récentes qui laissent de côté la réforme du système des auto-écoles.

Le « forfait de base », ou coût minimum officiel de l'apprentissage du permis, reste très élevé, de 1 200 à 1 300 € en 2008. Le coût moyen réel, compte tenu des « suppléments » réclamés par la plupart des auto-écoles et surtout des très nombreux redoublements, dépasse certainement largement les 2 000 €.

L'apprentissage et le passage du permis restent une plaie ouverte en 2008 ¹¹³³ .

4. La répression restera à un niveau très bas. Nous reviendrons sur cette question cruciale.

Georges Sarre fait état d'une expérience d'un an lancée en juillet 1990 en Picardie avec :

« *deux cents gendarmes supplémentaires affectés à des tâches de prévention et de contrôle, donc de dissuasion. Au vu des résultats, nous verrons s'il y a lieu de créer des unités spéciales de sécurité routière, comme le recommande la commission Giraudet.* »¹¹³⁴

Cette expérience, qui resta sans lendemain, ne correspondait en réalité pas aux propositions du *Livre Blanc*. Celui-ci préconisait des « unités spécialisées dans le contrôle », alors que Sarre parle ici de « prévention et contrôle, donc de dissuasion ».

Nous verrons plus loin que la Gendarmerie et la police nationale s'ingénierent à ne pas appliquer les propositions du *Livre Blanc* en ne mettant pas en place des « unités spécialisées » et en continuant à pratiquer des « interceptions » à l'ancienne au lieu d'utiliser les « appareils automatiques » – des radars munis d'un appareil photographique à très grand nombre de prises de vue – dont elles furent rapidement dotées. Seuls les CRS vont jouer le jeu et obtenir une grande efficacité des équipes spécialisées qu'ils consacreront à la répression des excès de vitesse.

Des *Lois* concernant les délits graves furent votées, réprimant *la mise en danger d'autrui* et *les grands excès de vitesse*, mais leur application restera très marginale.

5. Des mesures concernant la limitation de vitesse des poids lourds par construction furent

¹¹³³ Voir le *Rapport de la Table ronde sur La formation des usagers de la route et la formation des conducteurs*, présidée par Jean Verré, 20 juin 1997.

Le document le plus récent sur le sujet est : Dominique Lebrun, Michel Mathieu, Firmino Fraccaro, *Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis*, Conseil général des Ponts et chaussées, Affaire 005621-01, mai 2008. Ce rapport offre des statistiques assez complètes sur les nombres de permis, les taux de réussite, les coûts de l'enseignement, etc. Son champ est resté toutefois limité à l'organisation de l'examen lui-même. Même s'il affiche quelques propositions sur l'apprentissage, celles-ci restent extrêmement prudentes. On peut en voir l'illustration dans le fait que les auteurs exposent les systèmes observés lors de missions en Suisse et aux Pays-Bas, sans faire état du système américain qui est pourtant bien plus performant.

Nous avons signalé plus haut que les auto-écoles manifestèrent dès avril 2008 contre les propositions de l'*Audit* concernant la réforme de l'examen.

La comparaison de ces deux documents montre que la question n'a guère évolué de 1997 à 2008.

¹¹³⁴ *Débats de l'Assemblée nationale*, 2 octobre 1990, page 3 248. C'est nous qui soulignons. Cette information est donnée par Georges Sarre qui répond à Charles Fèvre sur l'inapplication du *Rapport Giraudet*. Nous n'avons trouvé aucun document sur cette expérience qui, de toute façon, ne fut pas poursuivie.

prises mais les limiteurs restent toujours faciles à frauder comme l'ont montré des affaires très récentes. L'ABS obligatoire pour les poids lourds devra attendre. Les mesures concernant la pose de ceintures à enrouleur aux places arrière et la protection des enfants furent prises avant 1994.

6. Le 50 km/h en ville fut établi en 1991. Le « *contrôle technique obligatoire et périodique de la sécurité des infrastructures* » ne sera mis en application que pour les routes nationales, tous les gouvernements ayant reculé devant son imposition aux collectivités locales dont les réseaux sont pourtant de loin les plus meurtriers.

7. L'amélioration des secours va se poursuivre.

8. Enfin, la « *réglementation européenne des vitesses* » n'est toujours pas d'actualité.

Les « *Propositions d'actions complémentaires* » n'eurent guère plus de succès ; en 2008 :

- l'« *accès aux statistiques des assurances* » est toujours très difficile ;
- les dispositifs de protection à imposer aux poids lourds ont à peine progressé ;
- la « *boîte de vitesse automatique* » reste pénalisée fiscalement ;
- la réduction « *des accidents contre les obstacles fixes* » reste un sujet de polémique.

Pour conclure sur l'application des propositions du *Livre Blanc*, on peut dire que, à part le permis à points et quelques réglementations prolongeant les anciennes, les gouvernements successifs ne retinrent entre 1989 et 2002 que des mesures à impact médiatique, comme la création du *Conseil national de la sécurité routière*, les *Lois* contre les délits graves, des mesures en faveur des victimes et des réformes plus ou moins efficaces dans la perception des amendes, tandis que les secours s'amélioraient malgré la compétition entre services.

Le cœur du *Livre Blanc*, ses propositions pour « *le choix d'une autre stratégie de répression, basée sur la fréquence des contrôles et l'automatisation des sanctions* », resta lettre morte jusqu'en 2002.

Le *Livre Blanc* fut le dernier grand exercice de réflexion globale sur la politique de sécurité routière avant le changement de politique de 2002.

On peut toutefois signaler deux commandes interministérielles plus tardives.

Le *Rapport de la Commission « Vitesse et sécurité routière »*, présidée par Robert Namias, 15 décembre 1994¹¹³⁵, qui collationnait les études classiques sur la limitation des vitesses, est surtout remarquable par le choix du patron de télévision Robert Namias pour présider ladite commission (on y reviendra).

Le *Rapport de la Table ronde sur La formation des usagers de la route et la formation des conducteurs*, présidée par Jean Verré, 20 juin 1997, se situe dans la ligne classique de la « *responsabilisation* » ; ses propositions sur l'apprentissage de la conduite n'eurent guère de

¹¹³⁵ Robert Namias, *Vitesse et sécurité routière, rapport au premier ministre*, La Documentation française, 207 pages, 1994. Cette commission, vite montée dans le contexte préélectoral de 1994-1995, réalisa un travail en deux mois sur la base d'Annexes volumineuses fournies par l'Administration. Le *Rapport* est particulièrement indigent sur la réalité de l'activité policière dans le domaine du contrôle des vitesses.

Voir aussi un recueil de travaux de l'INRETS de la même époque : S. Cohen, H. Duval, S. Lassarre, J.-P. Orfeuill, *Limitations de vitesse*, éditions Hermes, 1998.

suites.

On peut y ajouter le Rapport « *Gisements de sécurité routière* » publié en juin 2002 ; il résultait d'une initiative de la *Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques* (DRAST) du ministère chargé des transports. Nous reviendrons plus loin sur ce travail qui passa à côté des changements imminents de l'année 2002.

L'INSTAURATION DU PERMIS A POINTS.

Nous avons déjà indiqué les éléments de l'histoire du permis à points avant 1981 dans notre *chapitre 10 II-9* et nous l'avions laissé dans l'attente des résultats de la mission confiée par le ministre de la justice André Peyrefitte au député Étienne Pinte, son ancien suppléant, lequel n'avait toujours pas rendu son *Rapport* en 1981¹¹³⁶.

Nous avons vu aussi en *I-5* ci-dessus que Pierre Mayet avait annoncé la reprise des études sur le permis à points lors du CISR du 9 avril 1984¹¹³⁷. En 1985, le ministre des transports, en réponse à une question écrite, indiquait que son délai de mise en place serait important¹¹³⁸ :

« *Ce dispositif impliquerait [...] des contraintes de plusieurs ordres : la nécessité de démultiplier les contrôles et les relevés d'infraction afin d'assurer la crédibilité du permis à points ; la nécessité d'un équipement informatisé lourd, reposant sur un fichier des conducteurs [...] il serait] préférable, dans un premier temps [...] de concentrer les efforts sur une étape intermédiaire [...] envisagée] le permis probatoire.* »

Ces arguments vont être répétés à de multiples reprises dans les années suivantes.

L'attente de l'instauration du permis probatoire était évidemment simplement dilatoire.

Le fichier national des permis de conduire, outil indispensable pour le permis à points, était encore tenu manuellement dans beaucoup de départements. Son établissement, rappelons le, avait commencé du temps de Jacques Eisenmann, lorsque le ministère de l'intérieur avait obtenu pour ce faire « *8,4 millions de francs d'investissement et le recrutement de 87 agents nouveaux* »¹¹³⁹ sur le budget 1973. L'objectif avait manifestement été perdu de vue durant les

¹¹³⁶ Voir Sophie Bouretz, *La naissance du permis à points en France. Histoire d'une longue gestation*. In revue *RTS*, n° 53, octobre-décembre 1996, pages 3-17. Nous avons déjà présenté cette étude au *Chapitre 10 II-9*.

Voir aussi sa thèse, *Le permis à points, un instrument de normalisation des conduites*, thèse de doctorat en droit privé, soutenue le 3 juillet 1998, Université de Paris I. Directrice de thèse : M. Delmas-Marty. À l'INRETS cette thèse fut suivie par Michèle Guilbot.

La position que Sophie Bouretz revendique correspond, dit-elle, « *à un point de vue juridique et historique [...] et non aux] méthodes de la sociologie législative* » dont elle cite le spécialiste Philippe Robert, qui avait été le directeur de thèse d'Anne Kletzlen.

Cet auteur n'a consulté au CNAC que les archives du ministère des transports : cotes 860675 art. 97 à 100 (projets de permis à points 1973-1982) et 780378 art. 1 à 26 (réglementation sur le permis de conduire 1922-1974) spécialement les cartons R. 1170, 1171, 1172 et 1191. Elle signale que d'autres éléments peuvent se trouver dans les archives des ministères de la justice et de l'intérieur.

Son point de vue est donc assez proche du nôtre. Nous utiliserons largement les éléments qu'elle a recueillis.

¹¹³⁷ S. Bouretz donne les références d'articles de journaux et d'une intervention du sénateur Stéphane Bonduel regrettant lors de la séance du Sénat du 3 décembre 1984, p. 3 951 que « *cette décision semble avoir été suspendue* ».

¹¹³⁸ Réponse à la question écrite du député Georges Mesmin n° 65150, *Débats de l'Assemblée nationale*, 3 juin 1985, page 2 537.

¹¹³⁹ Voir Eisenmann. *Note au Premier ministre*, 2 juin 1972. Archives Eisenmann.

douze années qui s'était écoulées entre 1973 et 1985.

En avril 1988, le délégué interministériel Pierre Graff expliquait encore que le fichier n'était pas opérationnel¹¹⁴⁰. Nous n'avons aucun élément pour éclairer cette carence du ministère de l'intérieur : négligence, ralentissement volontaire, réaffectation des effectifs à d'autres tâches ou difficultés budgétaires.

Quant à la deuxième condition, l'augmentation du nombre de constatations d'infraction, il se heurtait aux craintes d'impopularité des divers gouvernements. C'était évidemment le motif principal ; Sophie Bouretz cite ainsi fort à propos la déclaration du député Frank Sérusclat lors du débat sur la *Loi* du 10 juillet 1989 qui décida enfin l'instauration du *permis à points*¹¹⁴¹ :

« *Voilà sept ou huit ans, en revenant du Canada, j'avais envisagé de déposer une proposition de loi sur ce sujet. Mais mon entourage et mes collaborateurs immédiats m'ont dit : Vous voulez donc ne pas être réélu ? Vous allez vous mettre tous les automobilistes à dos !* »

Un troisième problème se posait : comment ne pas encombrer les tribunaux et diminuer le nombre des recours ? La solution retenue fut l'extension de la procédure du paiement de l'amende forfaitaire (qui existait déjà). Le contrevenant serait poussé à payer l'amende forfaitaire par la forte minoration de son montant par rapport à celui de l'amende après passage au tribunal. Ce faisant, il renonçait à tout recours contre le retrait de point(s) prévu. Le système va longtemps mal fonctionner et être modifié à plusieurs reprises¹¹⁴².

Le Comité interministériel du 27 octobre 1988 va décider l'instauration du permis à points.

Le *projet de loi* est déposé en avril 1989 et rapidement voté par l'Assemblée le 11 mai, après une déclaration d'urgence. Son examen va cependant nécessiter de nombreuses séances au Sénat et à l'Assemblée et ne sera voté définitivement que le 1^{er} juillet par les deux chambres¹¹⁴³. Nous ne détaillerons pas ces débats, fort techniques.

Le Gouvernement va maintenir avec obstination la rédaction de son texte sur la partie concernant le permis à points, allant jusqu'à réclamer un vote bloqué (article 44-3) pour supprimer la fixation du nombre de points à 12 par l'Assemblée. Il admettra toutefois que la durée de la suspension, initialement prévue à un an, soit ramenée à 6 mois.

Notons que la majorité des députés – droite et gauche confondues – réclame le débat d'ensemble que laissait prévoir le *Livre Blanc*. Ils vont même faire inscrire dans la *Loi* un

¹¹⁴⁰ *Revue du Comité de la sécurité routière*, n° 61, mars avril 1988, page 12.

¹¹⁴¹ *Débats de l'Assemblée nationale*, séance du 14 juin 1989, page 1 533.

¹¹⁴² Nous n'examinerons pas les nombreux textes sur le sujet. Leur succession continue peut s'analyser soit comme une amélioration permanente, soit comme un manque de réflexion initiale. Sur les difficultés de mise au point de la procédure, voir en *III* ci-dessous.

¹¹⁴³ Le *Projet de loi* n° 618 est déposé à l'Assemblée le 19 avril 1989 par le ministre de l'équipement Michel Delebarre. Il sera suivi en grande partie par Georges Sarre.

Le projet est déclaré d'urgence le 2 mai 1989. *Rapports* n° 643 de Léo Grézard (Commission des lois) et Jean-Pierre Baeumler pour la commission des échanges.

Il est discuté lors des séances suivantes : 10 et 11 mai à l'Assemblée, 14 et 15 juin au Sénat. Après un *Rapport de la commission mixte paritaire*, il revient devant l'Assemblée le 27 juin. Le gouvernement demande alors un vote bloqué à l'Assemblée (article 44-3) pour supprimer la fixation antérieure par l'Assemblée du nombre de points à 12. Le projet est adopté par le Sénat et l'Assemblée le 1^{er} juillet 1989. La *Loi* est promulguée le 10 juillet.

Les débats ont été très vifs. Le « *Rapport Giraudet* », qui vient de sortir est évoqué et critiqué, notamment le 10 mai, par de nombreux orateurs (voir *Débats de l'Assemblée*, pages 729 à 758). Ils réclament une « *Loi-cadre relative à la sécurité routière* » et les députés votent en ce sens l'amendement n° 66 de Charles Fèvre (UDF) lors de la séance du 11 juin (pages 815-816) qui deviendra l'article 22 de la *Loi* du 10 juillet 1989

article 22 prévoyant un tel débat « *avant le 31 décembre 1989* ».

La *Loi* du 10 juillet 1989 comprenait en fait 4 chapitres :

- la refonte de la procédure de l'amende forfaitaire qu'elle étend notablement ;
- une réévaluation du taux des amendes ;
- la création du permis à points ; on notera que le capital de points n'était encore pas fixé, ni le barème des retraits, sauf pour certains délits réputés enlever la moitié du capital de points ;
- des dispositions diverses dont les plus notables étaient :
 - o la possibilité pour le tribunal de prescrire un « *travail d'intérêt général* » à titre de peine complémentaire pour certains délits ;
 - o la fixation d'une date limite d'entrée en vigueur du permis à points au 1^{er} janvier 1992.

Les gouvernements vont encore atermoyer – dépassant la date limite fixée par la *Loi* au 1^{er} janvier 1992 – puisque le *Décret* d'application ne sera pris que le 25 juin 1992¹¹⁴⁴.

À la lecture de ce *Décret*, on se demande pourquoi il avait fallu trois ans pour le préparer. En effet, il n'apporte presque rien qui n'ait été fixé la *Loi*, sauf le barème des retraits de points et des précisions sur le contenu de la formation destinée à la reconstitution partielle du capital de points. Il est accompagné d'autres textes définissant les modalités de reconstitution partielle des points¹¹⁴⁵.

Une *Circulaire* de la même date – glosant le *Décret* – demandait *in fine* aux préfets de « *provoquer une réunion de préparation du lancement [...] associant les parties prenantes* » et d'expliquer dans la presse locale la « *campagne nationale sur le permis à points relayée par les médias* »¹¹⁴⁶.

Mais il était évidemment un peu tard...

La publication du *Décret*, qui prévoyait un capital de 6 points, va entraîner une révolte des routiers qui vont bloquer les autoroutes des vacances pendant trois semaines en juillet. L'arrêt des transports de carburants bloque en fait une grande partie de la circulation ordinaire.

Ce mouvement partit de la base et la Fédération nationale des transporteurs routiers et les autres syndicats se révélèrent incapables d'agir. Le « leader » – ou du moins la figure que les médias hissèrent sur ce piédestal – était un simple chauffeur, Daniel Leiffet dit « Tarzan »¹¹⁴⁷. Il faudra dégager un des principaux barrages sur A6 au char d'assaut pour venir à bout de cette grève.

Diverses mesures sont prises pour calmer les routiers, notamment en suspendant les relevés d'infraction à partir des chronotachygraphes dès le 3 juillet¹¹⁴⁸.

¹¹⁴⁴ 25 juin 1992. *Décret pris en application de l'article L. 11 du Code de la route*. Permis avec 6 points.

¹¹⁴⁵ 15 juin 1992. *Décret ajoutant au Code de la route un article R. 246-1 créant un brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infractions*.

25 juin 1992. *Arrêté des ministres des transports et de l'intérieur*. Formation spécifique des conducteurs en vue de la reconstitution partielle du nombre de points initial de leur permis de conduire.

25 juin 1992. *Arrêté du ministre des transports*. Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infraction.

¹¹⁴⁶ 25 juin 1992. *Circulaire des ministres chargés des transports, de la justice, de l'intérieur et de la défense relative à la mise en place du permis de conduire à points*.

¹¹⁴⁷ Outre les articles de presse de l'époque, de nombreuses études de sociologie ont traité de cet épisode.

¹¹⁴⁸ 28 août 1992. *Circulaire des ministres des transports, de l'intérieur et de la défense*. Contrôle et répression des excès de vitesse des conducteurs de poids lourds. Suspension par télégramme du 3 juillet de tout relevé *a posteriori* d'infraction à partir des chronotachygraphes.

Un *Décret* du 23 novembre porta le nombre de points à 12, le barème de retrait fut totalement revu et notablement adouci, et l'application du permis à points repoussée au 1^{er} décembre 1992¹¹⁴⁹. Enfin, « *l'épreuve pratique traditionnelle de passage du permis* » prévue par le *Décret* du 25 juin est remplacée par « *un entretien pédagogique sur les causes et conséquences des accidents de la route.* »

Une note comique : la *Circulaire* d'application se targuait « *des résultats particulièrement encourageants obtenus au cours de l'été 1992 [...] les meilleurs enregistrés depuis que des statistiques sont établies en matière de sécurité routière (1956 [sic])* » ; ce qui n'avait guère dû être difficile puisque le trafic avait été pratiquement suspendu pendant près d'un mois...

Rappelons brièvement le fonctionnement retenu pour le permis à points français.

Le capital de 12 points est diminué de plein droit d'un certain nombre de points selon un barème établi par type d'infraction. Cette diminution est automatique dès lors qu'il y a condamnation définitive ou paiement de l'amende forfaitaire. Cette automaticité résout le problème du choix de l'autorité compétente, administrative ou judiciaire.

Lorsque le capital de points est épuisé, le permis est retiré de plein droit et :

« [le titulaire] *ne peut solliciter un nouveau permis avant l'expiration d'un délai de 6 mois [...] et sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais.* »¹¹⁵⁰

Il doit aussi passer à nouveau l'épreuve de connaissance du Code de la route, ce qui l'oblige en pratique à prendre des cours en auto-école.

Notons un fait très important : la *Loi* laisse subsister le retrait administratif du permis de conduire sous sa forme existante. Mais, du fait de l'automaticité du retrait des points par l'amende forfaitaire, son champ d'application est réduit d'autant.

Des dispositions sont prises pour que l'automobiliste puisse regagner des points en effectuant un stage – payant – dans un cadre défini réglementairement.

Si le titulaire n'a pas subi d'autre retrait de points durant trois ans, son capital était reconstitué de plein droit (il fut décidé plus tard que cette reconstitution serait faite au bout d'un an lorsqu'un seul point avait été retiré). De plus, les points perdus pour une contravention forfaitaire sont récupérés au bout de 10 ans, même si le titulaire du permis a subi d'autres retraits de points entre temps.

Les dispositions pratiques du permis à points vont être modifiées par la suite par divers textes réglementaires¹¹⁵¹, mais sur des détails mineurs jusqu'en 2002. Elles seront durcies par la *Loi* du 12 juin 2003 (art. 11) qui institue un « *permis probatoire* » pendant 3 ans pour les

¹¹⁴⁹ 23 novembre 1992. *Décret modifiant certaines dispositions du Code de la route.*
23 novembre 1992. *Circulaire relative au permis à points.*

¹¹⁵⁰ Ces divers examens sont l'occasion de tracasseries administratives et psychologiques (notamment l'examen psychotechnique, du niveau d'un joueur habitué de « *console de jeu vidéo* »). Elles sont régulièrement dénoncées, ainsi que leur coût très élevé, par les associations d'automobilistes. Rappelons que le demandeur ne passe pas à nouveau l'épreuve pratique du permis.

Notons que le coût d'une récupération de permis est très élevé, de l'ordre de 1 500 €, ce qui est source d'inégalité sociale et de conduite sans permis.

¹¹⁵¹ *Décret* du 27 mars 1993. *Arrêté* du 28 avril 1993. *Décret* du 5 mai 1994. *Décret* du 29 août 1995. *Décret* d'application de la *Loi* du 18 juin 1999 (récidive de dépassement de plus de 50 km/h). *Décret* du 24 octobre 2000. *Décret* du 23 novembre 2001. *Loi* du 3 février 2003 (stupéfiants). *Décret* du 31 mars 2003. *Loi* du 12 juin 2003. *Décret* du 11 juillet 2003. *Décret* du 6 décembre 2004.

nouveaux conducteurs avec un nombre de point réduit à 6 au lieu de 12¹¹⁵². La récidive de la perte de tous les points sur une période de 5 ans entraîne une suspension d'un an.

Malgré cette mise en application du système, la condition qu'avait énoncée le ministre des transports en 1995 ne va pas être satisfaite avant 10 ans :

« *Ce dispositif impliquerait [...] la nécessité de démultiplier les contrôles et les relevés d'infraction afin d'assurer la crédibilité du permis à points.* »

En effet, on l'a dit, la police nationale et la Gendarmerie – au contraire des CRS – ne vont pas appliquer les recommandations du *Livre Blanc* pour la multiplication des relevés d'infraction par la création d'*équipes spécialisées* et l'utilisation rationnelle des *appareils automatiques*. Le nombre d'infractions relevées va rester à peu près au même niveau entre 1992 et 2001. Par contre le système va avoir un redoutable effet pervers.

LE PARADOXE DE L'EFFONDREMENT DES SUSPENSIONS DE PERMIS (1992-2001).

Lorsque l'on examine la fréquence des suspensions de permis par véhicule, on découvre que celle-ci s'est effondrée à partir de 1992, étant presque divisée par un facteur 5 (voir l'*Annexe A 34*).

L'auteur, pourtant familier avec le domaine et sa littérature, n'a découvert ce phénomène extrêmement troublant qu'en travaillant à la présente thèse¹¹⁵³.

Il n'apparaît dans aucun rapport ou étude des ministères concernés. Les études à consonance universitaire sur la répression – dont celles de Claudine Pérez-Diaz ou le rapport Guyot¹¹⁵⁴ de 2002 – semblent ne jamais s'intéresser au « *niveau de la répression* » en termes quantitatifs ni, par conséquent, à son évolution¹¹⁵⁵.

Le tableau ci-après montre qu'une baisse du nombre total de retraits de permis (y compris par perte totale des points) s'amorce dès 1991 : on est tombé de 469 275 retraits en 1990 à 109 659 en 2001. Le « *ratio de suspensions de permis par véhicule par an* » est passé de 1,69 pour 100 véhicules en 1990 à 1,03 en 1992, puis il diminue encore pour se stabiliser autour de 0,30 entre 1997 et 2001.

On notera aussi le très faible nombre de permis invalidés par perte totale des points qui n'avait atteint que 13 410 suspensions en 2001¹¹⁵⁶.

¹¹⁵² De plus, si leur permis est suspendu, ils doivent passer à nouveau l'épreuve pratique du permis. Pendant la période probatoire, le permis est crédité de 2 points de plus par an si aucune infraction n'est commise. Enfin, la durée de probation est ramenée à 2 ans pour les titulaires d'un permis passé en conduite accompagnée.

¹¹⁵³ La statistique diachronique est un des outils les plus décapants qui soit dans le domaine de la sécurité routière. Il est possible que cette évolution ait été – plus ou moins – prévue dans le secret des cabinets, mais l'ampleur du phénomène a pour le moins été mal apprécié. Ce qui est certain c'est que cet effondrement de 1,69 à 0,29 retrait par an pour 100 véhicules entre 1990 et 1998 (on est encore à 0,31 en 2001) n'a fait l'objet d'aucun commentaire dans les *Bilans*, ni d'études (de l'INRETS, par exemple).

¹¹⁵⁴ Dossier *Gisement de sécurité routière*, 2 volumes, ISBN 2-11-093210-4, DRAST, 330 pages, juin 2002.

¹¹⁵⁵ Nous reviendrons au *sous-chapitre III* ci-après sur les problèmes posés par l'application à la sécurité routière des grilles de représentation des activités policières définies par l'école actuelle des sociologues de la police.

¹¹⁵⁶ Le tableau suivant est tiré de l'*Annexe A 34*.

Tableau 24. La baisse de la fréquence des suspensions de permis (1990-2001)

	1975	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Parc (milliers véhicules)	17390	27 758	28 460	28 830	29060	30040	30295	30755	31470	32310	33090	33813	34597
Retraits administratifs	261771	469275	390625	297883	183118	181442	154464	111988	93983	94954	110276	112910	109659
Ratio/100	1,51	1,69	1,37	1,03	0,63	0,60	0,51	0,36	0,30	0,29	0,33	0,33	0,32
Invalidation permis à points					603	3295	5213	8443	10387	11055	10548	11758	13410

Le phénomène est aisément explicable. En effet, nous avons vu que le champ d'application de la suspension administrative et judiciaire avait été considérablement réduit, puisque la plupart des contraventions faisaient l'objet d'un retrait de points. Il était donc normal que le nombre de retraits diminue si les pratiques policières restaient inchangées. Le nombre des suspensions de permis par épuisement des points ne pouvait se constituer que petit à petit. Mais, force est de constater que, neuf années après 1992, le rythme total des suspensions était resté extrêmement bas.

Le tableau ci-dessous compare (nombres et durées) :

- pour 1975, les « suspensions administratives » seulement, car on ne connaît pas le nombre des suspensions judiciaires « supplémentaires »¹¹⁵⁷ ;
- pour 2000, le total des suspensions classées selon qu'elles sont administratives ou dues à la perte totale des points.

Tableau 25. Comparaison des suspensions de permis sauf judiciaires pures entre 1975 et 2000.

	1975		2000	
	Nombre réel	Nombre ramené au parc auto de 2000	Suspensions	Nombre réel
moins de 30 jours	202 051	392 870		
de 31 jours à un an	51 783	100 700		
de 1 an à 3 ans	7 937	15 432		
			administratives, moins de 1 an	112 910
			par perte de points, pour 6 mois	11 758
Total	261 771	509 002	Total	124 668
Parc (milliers)	17 390		Parc (milliers)	33 813

Ainsi, en 2000, la procédure du permis à points n'avait abouti qu'à 11 758 permis invalidés pour 6 mois pour un parc de 33,8 millions de véhicules, soit 348 par millions de véhicules. Il faut y ajouter 112 910 suspensions administratives de durée inférieure ou égale à un an¹¹⁵⁸.

En 1975, en comparaison, il y aurait eu « à parc équivalent » 15 432 suspensions de 1 à 3 ans et 493 570 suspensions administratives de moins d'un an (dont probablement 10 000 à 20 000 de plus de six mois). Il faudrait ajouter à ces chiffres les suspensions purement judiciaires, soit peut-être 10 %.

¹¹⁵⁷ Rappelons que la sanction judiciaire entérine le plus souvent la suspension administrative, qu'elle peut aussi ne pas confirmer ou, au contraire, aggraver (éventuellement jusqu'à 3 ans). Le nombre de suspensions judiciaires non précédées d'une suspension administrative ne semble pas faire l'objet de statistiques, ni en 1975 ni en 2000.

¹¹⁵⁸ Leur nombre avait décliné jusqu'à 93 983 en 1997 ; il était un peu remonté à la suite d'une *Circulaire* interministérielle du 15 janvier 1999 demandant aux préfets d'exercer davantage leur pouvoir de suspension.

En résumé, il avait eu en 1975 (à parc équivalent) environ 5 fois plus de suspensions de moins de 6 mois qu'en 2000 et 2 à 3 fois plus de suspensions de plus de 6 mois (dont un tiers allant de 1 à 5 ans). La comparaison de ces chiffres est on ne peut plus parlante sur la déchéance du retrait de permis comme moyen de répression.

Une étude menée en 2000 sur le retrait effectif des points faisait apparaître un taux de traitement de moins de 50 % en moyenne¹¹⁵⁹ :

« La comparaison entre le nombre de procès-verbaux dressés au cours de l'année 1998, prise comme référence, et le nombre de dossiers constitués et traités en vue du retrait des points fait apparaître un taux de traitement de 45,9 % environ. Ce résultat est globalement meilleur que celui obtenu au 1^{er} semestre 1994 : le taux de traitement était alors assez faible : 36,12 %. »

Dans le détail, les taux sont très variables selon le type d'infraction, sans qu'on puisse y discerner de raison évidente, si ce n'est un laxisme certain envers les transporteurs routiers et une grande sévérité envers la conduite sous l'influence de l'alcool¹¹⁶⁰.

L'efficacité du système était donc très médiocre et son amélioration très lente.

On a largement fait état du caractère « éducatif » du permis à points, l'amélioration des comportements résultant pour une part de l'effet « épée de Damoclès » du permis à points ; il n'en reste pas moins que le nombre des conducteurs concernés chaque année par une suspension avait été divisé par 5 entre 1975 et 2000, et que les durées des suspensions les plus longues allaient jusqu'à 3 ans en 1975 contre 1 an seulement en 2000.

En conclusion, le permis à points fonctionnait très mal de 1992 à 2002 et avait eu l'effet particulièrement pervers de diminuer fortement le nombre de retraits de permis qui s'était difficilement reconstitué après l'effondrement dû à l'amendement Bignon de 1975.

II-4 LA LENTE EVOLUTION DES OPINIONS.

DES OPINIONS PEU MOTIVEES.

Même si la décroissance brutale du nombre des tués ne se poursuit pas au-delà de 1973, la baisse continue, malgré de petites variations en hausse, et cela semble satisfaire l'opinion. Ceci d'autant plus que l'appel à la responsabilisation et aux bons sentiments faisait l'objet d'un certain consensus au niveau politique, et que la baisse de la répression satisfaisait la fraction des automobilistes opposés aux mesures coercitives.

Pendant la période de croissance brutale du nombre des victimes qui commença en 1960,

¹¹⁵⁹ Jean-Pierre Giblin, *Contrôle automatique des infractions au code de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, n° 1999-0253-01, 10 juillet 2001. Voir l'Annexe 4, *Concordance entre les procès-verbaux d'infraction relevés et les retraits réels de points observés* (Note DSCR).

¹¹⁶⁰ L'étude met en lumière des taux de traitement très variables selon les types d'infraction. Elle constate que :
« pour les transports de marchandises [14,8%], le transport de matières dangereuses [10,3%] et le transport de personnes [7,4%], le taux de traitement est inférieur à 20 % » (les taux par catégorie sont entre crochets) ;
« les infractions pour le casque [...] ont eu un taux de traitement de 24,5 % » ;
« lorsqu'il s'agit d'alcoolémie, le taux est de 64 % [...] et 77 % dès lors qu'il y a eu jugement par les tribunaux ».

l'opinion – comme nous l'avons vu au *chapitre 10 II-3* – ne s'était finalement guère émue, sauf peut-être sur la fin. Pourquoi se serait-elle plus mobilisée après 1981, alors que le nombre de tués baissait régulièrement ?

En fait, l'opinion reste très divisée. Le *Livre Blanc* de 1989 présente ainsi les résultats de toute une série d'enquêtes sur « *l'opinion vis-à-vis de la sécurité routière* », avant de conclure sur sa diversité irréductible¹¹⁶¹ :

« *Comme on a pu l'observer, au-delà du consensus apparent sur les problèmes de sécurité routière, existent des clivages d'opinion souvent profonds ; quatre éléments sont déterminants pour les comprendre :*

- *l'âge, ou plus exactement le cycle de vie : l'évolution des opinions connaît une coupure importante entre les 25-45 ans, les 45-55 ans et les plus de 55 ans ;*
- *les catégories socioprofessionnelles. Deux tendances extrêmes s'opposent :*
 - o *l'une plus modeste, prudente et respectueuse des lois,*
 - o *l'autre, plus dynamique, individualiste, acceptant le risque et refusant les contraintes sociales rigoureuses ;*
- *les systèmes de valeurs éthiques, civiques et religieux... ;*
- *les usages sociaux de l'automobile : suivant les cas, l'automobile constitue :*
 - o *un élément indispensable à la vie courante, socialement valorisant et que l'on utilise avec plus de retenue,*
 - o *un instrument de progrès technique et un espace de liberté, compris et utilisé de manière plus individualiste. »*

L'enquête la plus troublante de cet ensemble (réalisée en 1988) montre que la grande majorité est incapable de situer le nombre annuel de tués ! Ce qui semble, pour le moins, ne pas témoigner d'un intérêt si répandu pour la question...

La distribution des réponses s'opère ainsi¹¹⁶² :

5 000-7 500	7 500-10 000	10 000-12 500	12 500-15 000	15 000-17 500	> 17 500	ne sait pas
9,2 %	17,5 %	28,3 %	15 %	8,2 %	6,5 %	15,4 %

LES ASSOCIATIONS ET LA « VICTIMISATION ».

Nous avons vu ci-dessus que la *Commission de la sécurité routière* mise en place en 1988, qui se voulait l'équivalent de la *Table Ronde* de 1969-1971, ne va pas faire appel aux associations traditionnelles ni aux représentants des industries concernées, mais va adouber comme représentants des usagers des « *représentantes des associations de familles de victimes* »¹¹⁶³.

Pourtant, ces associations étaient très récentes¹¹⁶⁴ et ne comptaient que peu de

¹¹⁶¹ *Livre Blanc*, Chapitre 3, *L'insécurité routière et l'opinion publique*, page 113-132. Citation page 132.

¹¹⁶² *Ibidem*, enquête *Infométrie*, page 117. Le nombre de tués avait été de 10 961 en 1986 et 9 855 en 1987. Le choix des classes, avec une coupure à 10 000, ne semble pas témoigner non plus d'une grande attention à la réalité des chiffres de la part de la société d'enquêtes en question (et de ses mandants ?).

Cette méconnaissance du nombre des tués par le public est d'ailleurs un phénomène européen. Voir Jean-Pierre Cauzard *et al.*, *Les conducteurs européens et la sécurité routière*, Paradigme, 1996.

¹¹⁶³ Nous adopterons ici cette définition de François Gentile, *La sécurité routière*, page 69. Gentile faisait partie lui-même des 13 membres de la Commission. Ces associations refuseront avec constance ce type de qualification.

¹¹⁶⁴ Les associations en question sont la *Ligue contre la violence routière* de Mme Jurgensen, fondée en 1983 et la *Fondation Anne Cellier* de Caroline Cellier, fondée en 1987. Voir une présentation au *Chapitre 9, VII-4*.

membres¹¹⁶⁵.

Ce parti avait certainement des motifs idéologiques propres aux organisateurs de la Commission, Georges Sarre notamment, et était lié à la déchéance des associations traditionnelles d'usagers¹¹⁶⁶. Mais il entérinait surtout l'importance d'un « *sentiment* » nouveau, la « *victimisation* ».

Même si le concept de « *victimisation* » a connu une fortune manifeste dans les médias et le discours courant, cette réalité reste mal explorée¹¹⁶⁷. Elle n'est évidemment pas limitée au domaine de la sécurité routière. Or, la victimisation va devenir une dimension de plus en plus envahissante du sentiment social et politique à partir des années 1990 en France et renforcer la position des *associations de familles de victimes*.

Généralement fondées par des parents de victimes d'accidents de la route, ces associations vont se multiplier, mais compteront très peu de militants, se développeront de façon individualiste, et ne se regrouperont que difficilement dans des collectifs assez informels, malgré les tentatives d'organisation de la Prévention Routière, qui n'avait d'ailleurs pas le même type d'adhérents¹¹⁶⁸.

Ayant de très faibles moyens, ces associations s'évertuèrent à se faire entendre par les médias modernes en dénonçant sans relâche l'inertie du politique¹¹⁶⁹ à l'occasion d'événements qui relançaient l'intérêt médiatique : « *amnistie présidentielle* » en vue, accident spectaculaire, coupable intouchable (le diplomate protégé par son immunité) et surtout en glosant périodiquement les statistiques d'accidents¹¹⁷⁰. L'objectif était la « *prise de*

¹¹⁶⁵ En 1990, la *Ligue contre la violence routière* revendique 2 500 adhérents, in « *Certaines peines peuvent apaiser les victimes* », interview de Mme Jurgensen, in revue *Justice et sécurité routière*, avril 1990.

¹¹⁶⁶ Le Touring-Club avait disparu, mais les Automobile-Clubs devaient compter près de 300 000 adhérents.

¹¹⁶⁷ « *Victimisation* » faisait pourtant l'objet de 572 000 citations sur Google en 2008.

Les dictionnaires usuels vendus en début 2008 ignorent le terme. Nous n'essaierons pas de le définir nous-même. On peut toutefois reproduire ici des éléments de la définition « *provisoire* » qu'en donnait Wikipédia à cette même date :

« *On nomme victimisation le fait de se considérer, ou de considérer quelqu'un comme une victime d'un acte ou d'un phénomène donné (agression, terrorisme, catastrophe naturelle, racisme, rejet social, etc.). On utilise parfois le terme lorsque cette considération est jugée abusive.*

Par extension, le terme désigne la tendance à conférer aux victimes un statut social et une attention exagérée, proche de la sacralisation.

De nombreuses associations de victimes (APEV : Association des Parents d'Enfants Victimes, SOS-Attentats,...) ont permis en France de faire évoluer la législation, afin qu'elle soit plus favorable pour les victimes. Bien entendu les victimes ne doivent pas garder le "statut de victime" et essayer de se reconstruire, sinon il y aura des risques de dérives.

Lorsque la victimisation devient trop importante dans une société, la victime gagne un statut social prestigieux, proche du sacré. »

L'article de Wikipédia continue en donnant quelques exemples d'effets pervers de la victimisation : fausses agressions alléguées par des personnes souhaitant accéder à ce statut sacralisé, ou « *faux souvenir inconscient recouvré* » afin d'éviter d'assumer ses propres échecs de vie. La sacralisation de la victime peut aussi l'empêcher de sortir de cet état psychologique de victime.

Nous ajouterons que l'extension de la victimisation touche les sociétés de tous les pays développés.

¹¹⁶⁸ Le collectif « *Arrêtons le massacre sur la route* » fondé en 2000 est le premier de ces regroupements ayant eu une certaine envergure. Outre la Prévention Routière, il ne comporte pourtant que 4 associations dédiées à la sécurité routière, contre un plus grand nombre d'associations généralistes (familiales, handicapés).

¹¹⁶⁹ Une des formules les plus fréquemment utilisée visait « *l'indifférence générale* », celle de l'Administration et surtout des politiques.

¹¹⁷⁰ Faute de moyens d'analyse propres, les gloses des associations sont simplistes : si le nombre de victimes a baissé, c'est que la prise de conscience avance ; s'il augmente, c'est qu'elle se dégrade.

conscience » de l'opinion – surtout celle des automobilistes –, qui va se faire attendre.

Leur discours comportait de nombreuses contradictions.

Même en ce qui concerne leur objectif originel¹¹⁷¹, l'établissement de « *peines qui peuvent apaiser les victimes* », elles n'arrivent pas à une demande cohérente.

Ainsi, Mme Jurgensen considère que :

« *Les délinquants de la route ne sont pas des délinquants ordinaires. La sanction, non plus, ne doit pas être ordinaire...* ».

« [Elle est] *pour la neutralisation, pendant aussi longtemps que nécessaire, des conducteurs qui représentent un danger. Il faut suspendre, retirer les permis, obliger à les repasser, confisquer les voitures, [...] retirer de la circulation les gens dangereux et ne les y remettre que lorsqu'on est sûr qu'ils ont compris.*

[Elle est] *contre les peines d'emprisonnement, les délinquants routiers [...] sont des gens généralement insérés qu'il est impensable d'exclure ou de rejeter de la société. [...] Quant aux alcooliques, ils n'ont rien à faire en prison : il faut les soigner.*

« [Elle] *juge les amendes "inopérantes"*.¹¹⁷² »

À cette demande, les pouvoirs publics vont répondre par des *lois* établissant des peines très sévères ou, au contraire des peines de substitution légères, comme des « *Travaux d'Intérêt Général* » (qu'on aura bien des difficultés à mettre en œuvre).

Les associations sont donc ainsi essentiellement préoccupées de la « sanction » ; elles critiquent vivement les faiblesses de la justice en cas d'accident ayant causé des dommages corporels, mais butent sur l'établissement des « *contrôles* » pour créer un système de prévention cohérent.

Leur vision du « *délinquant routier* » – comme l'illustrent les quelques citations ci-dessus – est donc éloignée de celle des Administrations de l'époque pour qui « *La sécurité est l'affaire de tous* ». Pourtant, les associations, reconnues dans leur participation à la Commission de 1988, se veulent proches de ces mêmes administrations.

Surtout, elles ont constamment hésité à mettre directement en cause la faiblesse des pratiques répressives de la police et de la Gendarmerie. À la place, elles préconisaient des mesures évitant ces questionnements : limites de vitesse de plus en plus basses (supposées faire baisser en proportion la vitesse des infractionnistes réguliers), la « *limitation de vitesse par construction* », des « *boîtes noires* » obligatoires pour tous les véhicules particuliers pour établir *a posteriori* les infractions ayant mené à l'accident.

Dans l'air du temps anti-automobile et écologique¹¹⁷³, elles ont aussi développé un discours ambigu vis-à-vis des deux-roues (et de leurs représentants comme la *Fédération*

¹¹⁷¹ Toutes les citations sont tirées de *Certaines peines peuvent apaiser les victimes*, interview commenté de Mme Jurgensen, présidente de la Ligue contre la violence routière, in revue *Justice et sécurité routière*, avril 1990.

Cet interview, fait à propos des « *Travaux d'Intérêt Général* », met au jour les contradictions sur la nature des peines, sévères ou éducatives, consécutives à des dommages corporels ou préventives, etc.

Ce bref mais intéressant article permet d'entrevoir la mécanique interne des oscillations de cette demande à la recherche d'un « apaisement », but ultime du deuil, que les contraintes de la justice ne pouvaient peut-être pas lui permettre d'apporter aux victimes, si tant est que l'apaisement puisse venir de l'extérieur.

¹¹⁷² Cette appréciation est clairement reliée dans l'article aux amendes après un accident ayant causé des victimes, et non aux amendes « préventives » pour une infraction aux réglementations.

¹¹⁷³ L'écologie politique a fait une entrée en force sur la scène gouvernementale en 1981.

*française des motards en colère*¹¹⁷⁴), véhicules qui fournissent pourtant une grande part des victimes, mais qu'il convenait de développer car écologiques. Pour les mêmes raisons, elles s'intéressaient peu à d'autres actions, comme la suppression d'obstacles de bord de routes ou les mesures d'amélioration des véhicules.

Enfin, elles n'ont tenu aucun discours sur les dangers spécifiques liés à la circulation des poids lourds.

Leur soutien par d'autres associations, notamment la *Fédération nationale des usagers des transports* (FNAUT), ont amené leurs porte-parole locaux communs – du fait de leur double appartenance – à des discours bâtarde, déformant souvent le discours sur la sécurité au profit d'un discours sur la mobilité.

Quoi qu'il en soit, leur position fondamentale d'« associations de familles de victimes » les mettait dans un courant social porteur. Leur mode d'action principal, en s'adressant directement au niveau politique à travers les médias, leur donnait une audience disproportionnée par rapport à la faiblesse de leurs troupes.

Leur insatisfaction permanente vis-à-vis des mesures prises par les pouvoirs publics témoignait d'une exigence d'amélioration de la sécurité routière qui n'était probablement pas une préoccupation fondamentale de la majorité de l'opinion. Mais, en personnalisant les victimes, elles ont peut-être offert aux médias, notamment à la télévision, une matière plus intéressante que les sempiternels commentaires sur les variations statistiques et exhortations à la responsabilité qui formaient la base du discours officiel.

Elles ont donc certainement eu une part non négligeable dans la constitution du mouvement qui mena au changement de politique de la sécurité routière de 2002.

LA MONTEE DU SENTIMENT GENERAL D'INSECURITE.

Il faut situer la mise en œuvre d'une politique de répression accrue en matière de sécurité routière en 2002 dans le courant d'un sentiment croissant d'insécurité en général dans l'opinion française. Ce lien a été fait aussi bien par la presse générale que par la presse spécialisée dans l'automobile.

Quelles qu'aient été les réalités des variations (complexes) des niveaux d'insécurité réelle, et les rétroactions des discours étatiques et médiatiques sur son développement, le sentiment d'insécurité a eu des expressions claires lors des débats politiques et électoraux à partir du début des années 1990.

La fortune politique et médiatique, au cours des années 1990, de l'expression « *insécurité routière* », à la place du traditionnel « *sécurité routière* », nous semble être une des marques les plus éclatantes de cette insertion dans un contexte plus général¹¹⁷⁵.

¹¹⁷⁴ La *Fédération française des motards en colère*, dont nous avons indiqué qu'elle se rattache par certains traits aux associations de familles de victimes, tient ses propres discours sur la sécurité, en plus de thèmes plus défensifs et plus spécialisés (sur les questions concernant les impôts, les assurances, la répression, etc.).

¹¹⁷⁵ On note, par exemple, que le terme « *insécurité routière* » est inconnu du *Livre Blanc* en 1989.

L'analyse textuelle de ce changement complexe reste à faire. Il serait d'abord intéressant d'en situer l'émergence dans le temps et son lieu d'origine. Quelques indications (qui ne sont que personnelles).

Cette nouvelle terminologie, très chargées émotionnellement, n'est guère « *discutable* » avec les quelques témoins avec qui nous avons pu nous en entretenir.

La connexion entre le sentiment d'insécurité et les évolutions de la politique de sécurité routière a évidemment été faite lors de travaux universitaires. Mais, il ne semble pas exister d'étude d'ensemble centrée sur ce sujet¹¹⁷⁶.

Nous nous dispenserons d'essayer d'analyser, ou même de donner ici une liste de ces travaux, du fait de l'inachèvement de ce corpus, de ses contradictions et de l'absence des « évaluations » des effets de cette nouvelle politique qui pourraient seules fournir une base concrète à des analyses d'un ordre plus conceptuel. Nous tenterons dans notre *Chapitre 12* d'esquisser une telle évaluation qui puisse au moins faire la part des effets de la nouvelle politique de sécurité routière et de ceux du ralentissement extrême de la croissance de la circulation, qui ne fut – et n'est – évidemment pas sans effet.

UN PLACE NOUVELLE POUR LES MEDIAS ET LA TELEVISION.

La presse s'était, bien sûr, toujours intéressée aux accidents de la route et à la politique de sécurité routière. Mais, l'apparition des médias audiovisuels, et surtout la montée en puissance de la télévision qui se diversifie avec la privatisation dans les années 1980, donne une nouvelle dimension aux questions de société, notamment en développant celles qui concernent l'individu, et notamment sa santé.

L'accident de la route va passer insensiblement de « *la politique de communication* » telle que l'avaient lancée Eisenmann et Gerondeau au « *sujet de société* » à part entière¹¹⁷⁷.

Avec le retour répétitif des grands départs et longs week-ends qui alimentent les journaux

Le terme *Sécurité* renvoie à des verbes d'action positive : *lutter pour* ; et aussi au résultat de ces actions au double sens de celui qui œuvre : *assurer*, et de celui pour qui on œuvre : *être en, se sentir en*.

Le terme *Insécurité* renvoie aussi à des actions : *combattre, diminuer* ; mais aussi à des verbes exprimant la passivité : *subir, être en butte à*. C'est certainement ce dernier sens d'une passivité liée à une déploration et à une dénonciation d'un tort immérité qui sont présents dans la fortune du terme « *insécurité routière* » dans les années 1990.

Il faudrait aussi se pencher sur certains avatars d'*insécurité routière*, comme la « *barbarie routière* » qui développent un sens déjà présent dans *insécurité*, celui de « *l'autre* » qui menace.

¹¹⁷⁶ La baisse brutale du nombre des victimes dès la fin de 2002 a suscité nombre de travaux récents, dont le centrage précis peut différer (l'acceptation des radars, la communication de l'État, la police de la route, etc.). Ils proposent tous des références, généralement peu élaborées, à la naissance de la nouvelle politique de répression, où la question du sentiment d'insécurité est généralement mise en avant.

Ce corpus universitaire comporte déjà des dizaines de textes, y compris ceux des organismes de recherche de l'administration (INRETS, etc.). Signalons que le programme de recherche publique géré par le PREDIT, groupe GO3, en a suscité une bonne partie. Signalons aussi l'existence de plusieurs *Rapports administratifs* sur la mise en place des radars issus de diverses inspections ministérielles (CGPC, etc.).

¹¹⁷⁷ Voir par exemple Matthieu Grossetête, *L'État conducteur, La circulation de la « sécurité routière » dans les journaux télévisés français*, Valérie Devillard, *La montée de la sécurité routière dans les programmes télévisuels entre 1995 et 2004, Le cas des programmes hors journaux télévisés*, et Dominique Marchetti, *Un État policé, Les polices de la route dans la presse quotidienne régionale*, in *Communications et médiatisations de l'État, La politique invisible*, D. Marchetti directeur, presses universitaires de Grenoble, 200 pages, 2008. Malgré les critiques que l'on peut faire à cet ouvrage, la trop faible amplitude de la période considérée, le manque de justification de la construction de ses corpus de sources, la légèreté et les erreurs de ses références historiques, son manque de réflexion autonome sur la sécurité routière elle-même, il n'en constitue pas moins actuellement la réflexion la plus complète sur l'évolution médiatique du « *sujet Sécurité routière* ».

Voir aussi les travaux de Camille Picard sur les campagnes officielles et celles de la Prévention Routière.

télévisés en images non moins répétitives¹¹⁷⁸, faciles à renouveler avec le concours des services de police¹¹⁷⁹, et ses rares mais spectaculaires catastrophes¹¹⁸⁰, les accidents de la route offrent de quoi donner à voir aux 6 grandes chaînes de télévision. L'importance de la sécurité routière en tant que « *sujet de société* » par rapport à une communication publique qui s'essouffle va donc croissante.

On peut dater – symboliquement – le point de bascule de l'intronisation de la télévision comme acteur à part entière de la sécurité routière du 5 octobre 1994, date du choix de Robert Namias, directeur de la rédaction de TF1, pour présider une « *Commission Vitesse et sécurité routière* ». Cette commande de circonstance était liée à la campagne pour l'élection présidentielle de début 1995¹¹⁸¹. L'important n'est pas que le ministre de l'équipement Bernard Bosson ait commandé ce *Rapport*, mais qu'il l'ait confié à un patron de télévision – et non à l'équivalent d'un Pierre Giraudet comme pour le *Livre Blanc* de 1989.

Nous verrons plus loin comment, durant le septennat de Jacques Chirac, les deux gouvernements Juppé et Jospin vont être amenés à solliciter de plus en plus les médias pour tenter de relancer la baisse du nombre de tués qui s'est pratiquement stabilisé (7 720 tués en 2001 contre 8 533 tués en 1994).

CONCLUSION : LA RESPONSABILISATION FUT-ELLE UN ECHEC ?

La chute rapide du nombre de tués au long des années 2002-2006 donne à l'observateur de 2008 une position facile pour juger de la politique des années 1981-2002.

Il est plus probant de laisser parler les spécialistes et, parmi eux, les trois directeurs successifs du *Laboratoire de psychologie de la conduite* de l'INRETS

Ainsi, Yvon Chich, un des inspirateurs de cette politique pourtant, constatait-il amèrement en 1996 que celle ci avait été une :

« *politique de sécurité routière "de croisière" (un peu plus exigeante que le seul "fil de l'eau" »)*¹¹⁸².

¹¹⁷⁸ Dominique Marchetti, *op. cit.*, parle ainsi de « *La création d'une actualité routinière* », page 114, e. s.

¹¹⁷⁹ Matthieu Grossetête, *op. cit.*, pages 43-45, montre la Gendarmerie organisant un contrôle d'alcoolémie pour le journaliste le soir de Noël 2002, arrêtant un unique quidam, évidemment alcoolisé, puis pliant bagages.

¹¹⁸⁰ Ces catastrophes sont dues soit à un carambolage sur autoroute impliquant généralement des camions ou des autocars, soit à une rupture de frein d'un camion ou d'un autocar dans une descente. Leur intérêt médiatique tient au nombre de morts, mais aussi parfois au nombre de véhicules détruits dans le carambolage (ce qui offre des images spectaculaires). Quelques exemples parmi les plus connus entre 1981 et 2001 : 31 juillet 1982, autoroute A6 à Beaune, 53 morts ; 10 avril 1985, un camion-citerne explose en bas d'une descente à Belval (15 maisons brûlées) ; 3 avril 1993, autoroute A1 à Roye, 34 blessés (46 véhicules, dont 1 autocar et 1 camion ; 4 ont pris en feu dont le camion) ; 28 août 1993, autoroute A6 à Courtenay, 6 morts (un camion dont le conducteur s'est endormi percute un bouchon ; l'affaire sera très médiatisée) ; 10 novembre 1993, autoroute A10 à Mirambeau, 15 morts (dans 52 véhicules dont 6 camions) ; 5 décembre 1994, autoroute A41 à Grenoble, 5 morts (29 véhicules dont 2 poids lourds) ; 5 décembre 1994, autoroute A13 à Bourg-Achard, 12 morts (une centaine de véhicules) ; 27 juillet 1998, autoroute A7 à Montélimar, 7 morts (dans 3 autocars).

¹¹⁸¹ La réalisation du *Rapport Namias* fut anormalement expéditive, malgré ses 207 pages ; commandé le 5 octobre, il fut rendu le 15 décembre 1994 !

Le tournant 1994-1995 voit une floraison de rapports à visée pré-électorale. L'auteur a ainsi participé de très près à un *Rapport* commandé dans la même urgence au député Claude Birraux sur les *Sources d'énergie non polluantes pour les transports collectifs*, Centre parlementaire d'évaluation des politiques publiques, avril 1995.

¹¹⁸² Yvon Chich, *À la recherche de "l'ardente obligation"*, in *Routes, espace incertain*, Les Cahiers de la

Ses deux successeurs à la tête du *Laboratoire de psychologie de la conduite* sont encore plus définitifs.

Jean L'Hoste, directeur en 1986, parlera ainsi en 1997 de :

« un mythe : maîtriser le comportement des conducteurs »¹¹⁸³.

Gilles Malaterre, qui lui succède en 1998, écrira encore plus ouvertement en 2000 :

« penser qu'une "responsabilisation" bien menée entraînera un respect spontané [de la réglementation] est totalement utopique »¹¹⁸⁴.

Ainsi, pour ces spécialistes, parmi d'autres, l'évolution des décennies 1980 et 1990 avait été particulièrement décevante, même s'ils avaient pu faire crédit pendant quelque temps à la « deuxième génération de la politique de sécurité routière » lancée en 1981¹¹⁸⁵.

Le *Livre Blanc* de 1989 – dont nous avons cité en épigraphe l'inquiétude à propos du « sentiment d'impunité des conducteurs » – traduisait de la façon la plus éclatante ce scepticisme nouveau, à propos de l'utilisation des statistiques, ou par ses vigoureuses propositions de mettre en œuvre une politique de répression beaucoup plus musclée.

Le fait statistique le plus évident – mais peut-être aussi le plus trompeur – était le ralentissement de la baisse du nombre de tués à partir de 1993. Les diverses tentatives de relance de la responsabilisation individuelle se feront dès lors en s'appuyant de plus en plus sur des *Lois* répressives sans se donner les moyens de les appliquer, et sur la recherche éperdue d'une responsabilisation qui apparaît de plus en plus lointaine.

Le discours optimiste et unitaire de « *La sécurité est l'affaire de tous* » des années 1980-1985 va être doublé – sinon remplacé – par un nouveau discours stigmatisant.

On peut le dater de 1986, quand réapparaît en force le thème du mauvais classement de la France parmi les pays européens¹¹⁸⁶. Pourtant, la délégation interministérielle sous la direction de Pierre Mayet avait été plus que réservée sur ce type de comparaison (voir *Annexe B*,

sécurité intérieure, n° 25, 234 pages, 1996. Citation page 11. Pourtant, depuis 15 ans, la « responsabilisation » était le maître-mot de la politique suivie ; et Chich la considérait toujours comme une « ardente obligation »...

¹¹⁸³ Jean L'Hoste, *Petite chronique de quelques recherches au service d'un mythe : maîtriser le comportement des conducteurs*, Communication au séminaire de Psychologie du 28 novembre 1997. Ce texte retrace « dans leur contexte socio-historique » les recherches de l'ONSER sur l'influence de la communication sur les comportements dans les années 1969-1973. Il ne faut donc pas y chercher une analyse rétrospective sur la pertinence de la politique suivie. Mais, son « titre », dans un effet de lapsus, dévoile le sentiment de l'auteur en 1997 sur l'ensemble de l'évolution passée.

L'Hoste, entré à l'ONSER en 1965, a participé aux travaux du PRDA et des Tables Rondes de 1969-1971. De 1986 à 1998, il dirige le *Laboratoire de psychologie de la conduite*. Il est donc un acteur de la recherche de premier choix. On a cité ailleurs son affirmation de la « fin de la liberté d'action des chercheurs » après 1973.

¹¹⁸⁴ Gilles Malaterre, *Risque et sécurité sur la route*, in revue *Projet*, « Risques et précautions », n° 261, printemps 2000. Article repris dans la revue *Repères prospectifs*, « Un autre regard prospectif sur la sécurité routière » n° 80, juin 2000.

Gilles Malaterre a succédé à L'Hoste en 1998 à la tête du *Laboratoire de psychologie de la conduite*.

¹¹⁸⁵ Le *Livre Blanc* de 1989, malgré ses coups de chapeau aux doctrines en vigueur, faisait preuve d'un scepticisme nouveau, à propos de l'utilisation usuelle des statistiques, ou par ses vigoureuses propositions de mettre en œuvre une politique de répression beaucoup plus musclée.

¹¹⁸⁶ Ce thème venait de loin, des années 1910, comme le lecteur s'en souvient. Lors du CISR du 19 décembre 1981, Pierre Mauroy se référait à cette mauvaise place pour « fixer comme objectif une réduction d'un tiers du risque sur les routes au cours des cinq ans à venir. Il a indiqué que celle-ci était possible compte-tenu des résultats enregistrés dans d'autres pays. »

Illustration n° 239), comme en témoigne un Dossier de la Revue du Comité de la sécurité routière de 1985, qui pointait :

« LES DIFFICULTÉS DE LA COMPARAISON INTERNATIONALE

[et]

L'INFLUENCE DE L'URBANISATION.

La faible densité de population, comparée à celle d'autres pays fortement motorisés comme le Japon ou la Grande-Bretagne [...] contribue très fortement à rendre les comparaisons globales défavorables à notre pays. »¹¹⁸⁷

Parler de « *La France, mauvaise élève de l'Europe* » en s'appuyant sur une « *comparaison globale* » va devenir un rite, d'ailleurs loin d'être abandonné¹¹⁸⁸.

Cela se double de l'utilisation systématique, dans la communication locale, des petites variations à la hausse des nombres de tués ou blessés dans le département ou la région pour dénoncer le « *relâchement* » des conducteurs.

Ce discours stigmatisant est double, s'adressant d'une part à l'ensemble des « *usagers français* » et faisant réapparaître, d'autre part, la figure du « *chauffard* » qui avait cessé de concentrer en elle l'origine de tous les maux¹¹⁸⁹.

Les slogans ultimes de ce nouveau et double discours seront « *L'insoutenable "exception française"* »¹¹⁹⁰ – par rapport à l'étranger, évidemment – montrant du doigt l'ensemble de la population (voir *Annexe B, Illustration 239 bis*), et « *Les barbares de la route* » qui concernait les « *chauffards* ».

Ce glissement du discours, ou plutôt son éclatement, signent, à notre sens, un certain désarroi – des politiques, s'entend – devant la lenteur de l'amélioration spontanée des comportements par l'éducation et la communication.

Nous avons indiqué très brièvement en *II-1* ci-dessus que des facteurs indépendants des comportements avaient été à l'œuvre pour assurer la baisse du nombre de tués malgré la probable stabilité desdits comportements.

Peut-on pour autant affirmer que l'incessante campagne de responsabilisation n'eut aucun effet ? Évidemment non, faute d'études sur le sujet.

Dans le rigide système d'administration de la sécurité routière, aussi bien du côté du ministère de l'équipement que de celui des services de police et de Gendarmerie, l'analyse des réalités de l'évolution du nombre des victimes de la route restait dans un hors-champ que traduit bien le refus de créer le *Centre d'étude et d'information de la sécurité routière* que

¹¹⁸⁷ *Revue du Comité de la sécurité routière*, n° 46, juillet-août 1985, pages 7 à 10. Citations page 8. C'est nous qui soulignons. Les MAJUSCULES correspondent à deux sous-titres dans le texte.

¹¹⁸⁸ La campagne de mai 2008 sacrifie toujours au rite. Voir *Le Monde*, lundi 12 mai 2008, *Publirédactionnel A*.

¹¹⁸⁹ À vrai dire, le « *chauffard* » n'avait jamais cessé d'avoir une incarnation très particulière, le « *buveur* ».

Nous avons signalé que l'activité sur le plan législatif et réglementaire pour maîtriser la conduite sous l'empire d'un état alcoolique avait été continue jusqu'en 1990 (*Loi supprimant la réquisition du Parquet*), et se prolongea par des aggravations de peines dans les années 1990. Nous verrons plus loin que ce fut le seul domaine où la répression augmenta en nombre de procès-verbaux par véhicule.

¹¹⁹⁰ Titre de l'éditorial dans la *Revue du comité de la sécurité routière*, n° 119, juillet 2000. L'expression est de la déléguée Françoise Massin. L'éditorial se termine sur une invocation aux « *associations irremplaçables pour aider chacun à remettre en cause ses comportements sur la route, à adopter une attitude plus civique et à prendre ainsi une part active dans la lutte contre l'insécurité routière.* »

préconisait le *Livre Blanc* et l'affaiblissement des chercheurs en statistiques de l'INRETS¹¹⁹¹.

Il va falloir une douzaine d'années à partir du *Livre Blanc* pour que l'on aborde la « *troisième génération de la politique de sécurité routière* ». Cette période va voir se développer les résistances au changement et la difficile émergence d'un nouveau corpus d'études évaluant la « *deuxième génération* » de ladite politique.

Le *sous-chapitre III* va donc être l'occasion de présenter ces résistances et ces études qui constituent, en quelque sorte, les prodromes du changement de 2002.

¹¹⁹¹ Le *Département évaluation et recherche en accidentologie* (DERA) de l'INRETS, qui était essentiellement orienté sur les statistiques, a été réorganisé en 2005 au profit d'un *Groupe d'analyse du risque routier et de sa gouvernance* (GARIG) dans lequel les approches statistiques n'étaient plus qu'une composante minime. Cette formule fut vite en crise et le GARIG devait être supprimé et éclaté à l'été 2008.

III Le retour de la répression (1989-2008).

La sécurité n'est pas le terrain des faux-semblants et des tabous. Le réalisme doit diriger toute notre action.

Nicolas Sarkozy, 2002¹¹⁹²

III-1 INTRODUCTION.

UNE BAISSÉ ABSOLUMENT INATTENDUE DU NOMBRE DES TUÉS.

Le 14 juillet 2002, le président de la République Jacques Chirac, qui vient d'être réélu pour cinq ans, annonce qu'il se propose de faire avancer trois « *grandes causes* », dont la sécurité routière. Dès le mois de septembre, il apparut que le gouvernement entendait mener une politique de répression beaucoup plus active et utiliser des « *radars automatiques* »¹¹⁹³.

Le nombre de tués, qui stagnait depuis des années, va alors diminuer très rapidement depuis le milieu de l'année 2002 jusqu'en 2006, puis la baisse ralentit sans toutefois cesser. Alors qu'il n'avait baissé que de 8 080 à 7 720 de 1996 à 2001, le nombre de tués à 6 jours n'était plus que de 4 317 en 2007 et 4 077 sur les 12 mois de septembre 2007 à août 2008.

Ce fut une véritable « *rupture* », même si cette décision mûrissait depuis de longues années, et même si elle se contenta d'augmenter la répression comme le préconisait en vain Christian Gerondeau en 1979, après Jacques Eisenmann.

Cela justifiait que nous poursuivions l'histoire de la sécurité routière jusqu'à la période la plus récente. Il était indispensable de pousser jusqu'au détail des mesures prises, ainsi qu'aux conséquences effectives du changement de politique de sécurité routière en 2002, car elles seules peuvent éclairer l'histoire des vingt années précédentes.

La baisse du nombre des victimes fut impressionnante comme le montre la figure suivante qui représente le nombre de tués de 1996 jusqu'en août 2008¹¹⁹⁴. On prendra garde que cette figure indique le nombre de tués sur douze mois « *en année glissante* » et que cela induit une sorte de décalage visuel de six mois¹¹⁹⁵.

¹¹⁹² Discours lors des « *États généraux de la sécurité routière* » du 17 septembre 2002.

¹¹⁹³ Nous nous en tiendrons à ce terme plus utilisé par la *vox populi* que celui de « *radars automatisés* » ou que le jargonnant « *contrôle-sanction automatisé* » – qui possède évidemment son sigle : le « *CSA* ».

¹¹⁹⁴ Au moment où nous terminons ce travail, le *Bilan* pour 2007 n'est pas publié, ce qui prive des données de détail. Les nombres de tués mois par mois pour la fin 2008 sont « provisoires » et peuvent encore être modifiés.

¹¹⁹⁵ Rappelons ici que la variabilité probabiliste du décompte des tués sur un seul mois ne permet pas de le comparer valablement au mois correspondant de l'année précédentes quoique cela soit pratique courante...

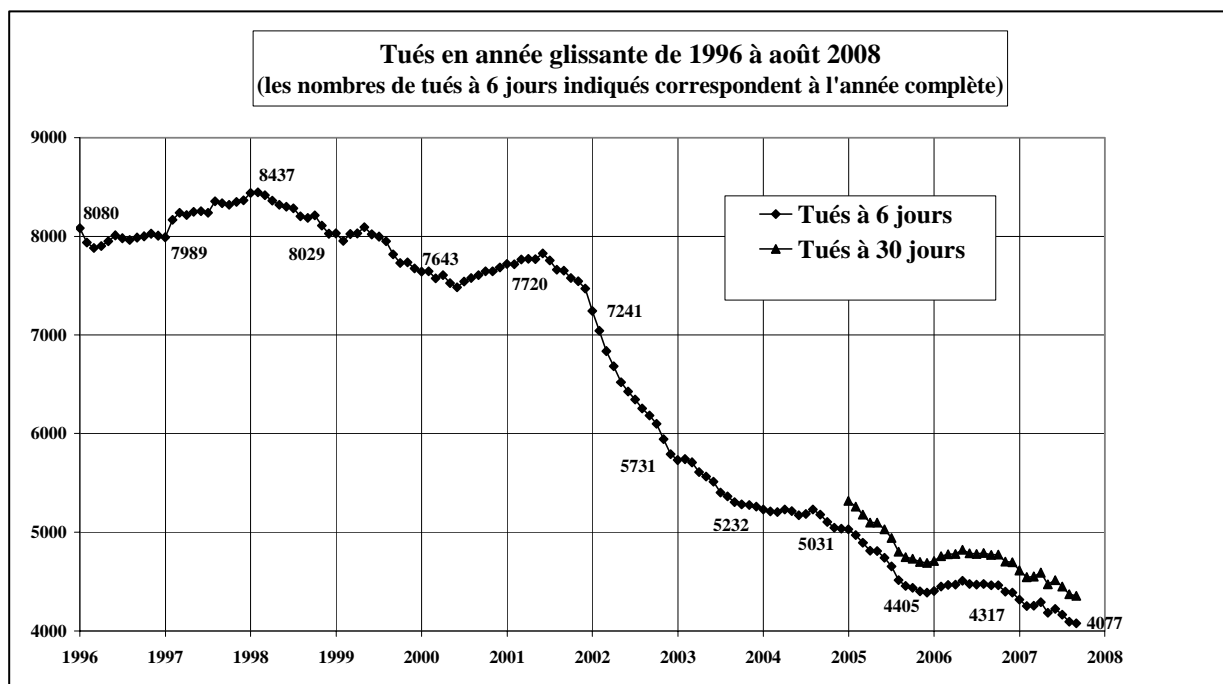


Figure 3. La baisse du nombre des tués de 1996 à août 2008.

La baisse la plus vive se fit avant octobre 2003, alors qu'aucun « radar automatique » n'était encore en service : sur les 12 mois de novembre 2002 – octobre 2003, on décompte 5 943 tués contre 7 828 sur la période novembre 2001-octobre 2002. Soit une diminution de 22 % acquise par le seul regain d'activité des forces de police. Cela pose la question de savoir si l'on n'aurait pas pu obtenir les mêmes résultats sans l'appui des radars automatiques.

Le tableau ci-dessous compare le nombre de tués (à 6 jours¹¹⁹⁶) par catégories d'usagers en 2005+2006 et 2000+2001, avec le facteur de diminution : $(2000+2001)/(2005+2006)$.

Tués à 6 jours	Voiture particulière	Cyclomoteur	Piéton	Moto	Bicyclette	Utilitaire	Total
2000+2001	9 600	792	1 597	1 984	453	536	14 962
2005+2006	5 324	630	1 094	1 543	338	451	9 380
Facteur diminution	0,555	0,795	0,685	0,778	0,745	0,841	0,627

La baisse du nombre des tués a concerné en priorité les usagers des véhicules particuliers (coefficient 0,555) et les piétons (coefficient 0,695). La situation s'est moins améliorée pour les motocyclistes (coefficient 0,778), les cyclistes (coefficient 0,745), les cyclomotoristes (coefficient 0,795) et les utilitaires (coefficient 0,841)¹¹⁹⁷.

L'analyse fine des phénomènes qui ont eu lieu durant cette courte période reste à faire ; de plus, ces évolutions ne sont certainement pas achevées.

Par contre, il est possible de préciser le cadre historique de cette évolution.

¹¹⁹⁶ Le « coefficient global » de passage de 6 à 30 jours mesuré en 2005 était de 1,069, sans détail par types d'usagers. La répartition en 2007 n'est pas connue, le *Bilan 2007* n'étant pas encore publié.

¹¹⁹⁷ L'incertitude frappant le nombre des tués en cyclomoteurs et en véhicules utilitaires est élevée, de l'ordre de 10 % et de 15 % pour les tués à bicyclette.

UNE AMBITION LIMITEE.

Nous ne tenterons pas une approche sociologique de « *l'efficacité sociale* » de la nouvelle politique qui tenterait de voir « *en quoi ? – comment ? – pourquoi ?* » les comportements ont pu changer sous la pression accrue des sanctions¹¹⁹⁸.

Notre propos sera de prendre acte de ce que cette nouvelle politique est basée sur le contrôle-sanction et d'examiner en premier lieu comment « *l'efficacité fonctionnelle* » les forces de police a évolué jusqu'en 2002, puis de 2002 à 2008.

Le parti que nous avons pris a été de ne pas séparer l'analyse des prodromes du changement de 2002 d'avec l'exposé de la mise en place de cette nouvelle politique et de ses résultats jusqu'en 2008.

Le *Livre Blanc* offre un point de départ commode. Il avait préconisé en 1989 une augmentation de la répression en proposant une marche à suivre très précise :

« [faire appel] à *des unités spécialisées disposant d'un budget propre, d'un matériel et d'une formation adaptés à cette mission* » et « *multiplication des appareils automatiques de détection des infractions* ».

Cette demande ne fut pas suivie d'effet pendant plus d'une dizaine d'années. Étudier les raisons de l'inapplication de ces mesures est indispensable pour comprendre les bases de la politique de 2002 qui va suivre enfin ces recommandations.

Or, l'inapplication des propositions du *Livre Blanc* par les organisations policières a fait l'objet de rares mais très significatives études sur le fonctionnement de la répression policière, qui tranchaient sur le corpus des recherches sur la sécurité routière des années 1990.

Ce qui nous amènera à une incursion dans les études sociologiques récentes concernant les administrations policières, entrées depuis une trentaine d'années dans une période de réorganisation. Nous verrons que la sécurité routière échappe aux théories dominantes, si tant est que celles-ci représentent correctement le fonctionnement de ces institutions.

Enfin, nous exposerons la chronologie de la mise en place de la nouvelle politique, en insistant sur ses correspondances avec les statistiques concernant la répression des divers types d'infractions.

Il n'est pas inutile d'examiner les questions de méthode qui se sont posées pour l'entreprise limitée que nous nous proposons ici, ou qui se poseraient à qui voudrait faire une histoire plus approfondie dès que l'on aura le recul suffisant.

¹¹⁹⁸ Les premières interprétations sociologiques ont fait une large part à « *la prise de conscience* » des usagers. Certains furent proches de revendiquer « *l'efficacité (magique ?) de la parole (présidentielle ?)* ». Le fait que le nombre de tués se soit effondré de 22 % avant la pose du premier radar fut imputé à « *l'effet d'annonce* » de juillet 2002, comme si les menaces d'augmenter la répression n'avaient pas été monnaie courante depuis longtemps. Il ne saurait être question ici d'analyser – ou même de recenser – les très nombreux articles parus depuis 2002 sur le contrôle-sanction ou son acceptation par les usagers. Citons quelques livres édités à ce sujet.

Jean-Gustave Padioleau, *La société du radar*, éditions Mille et une nuits, 2005.

Sylvie Lidgi, *Tous délinquants ?* éditions Michalon, 269 pages, 2008.

François Dieu, *Police de la route et Gendarmerie*, L'Harmattan, 2005.

François Hamelin, directeur, *Les radars et nous*, L'Harmattan, collection Logiques sociales, 293 pages, 2008.

Dominique Marchetti, directeur, *Communications et médiatisations de l'État, La politique invisible*, presses universitaires de Grenoble, 200 pages, 2008.

L'étude du contrôle-sanction – ou, pour parler plus simplement, des pratiques de répression – pose des problèmes d'investigation très particuliers.

Les pratiques judiciaires sont éclatées entre de multiples tribunaux disposant d'une grande latitude d'application des textes, et elles ne font pas l'objet de statistiques exhaustives. En rendre compte ne peut se faire que d'une façon pointilliste, comme ce fut déjà le cas lorsque nous nous examinâmes les rapports entre la justice et les cyclistes à la fin du XIX^{ème} siècle.

L'établissement d'un « *contrôle-sanction automatisé* » pour les excès de vitesse a éliminé cette question en court-circuitant les tribunaux. Il en avait été de même pour la suspension du permis par perte totale des points. Seuls les autres types d'infractions restent réellement dépendants des tribunaux. Aussi ne traiterons-nous pas des évolutions du système judiciaire.

Les pratiques policières sont tout aussi difficiles à appréhender. L'univers policier français est en crise depuis une vingtaine d'années au moins¹¹⁹⁹. Héritage historique s'il en est, il ne correspond plus à la société actuelle. Son évolution est déjà largement amorcée, mais on ne peut guère attendre une première stabilisation avant les années 2010.

Dans cet univers instable, le contrôle de la circulation et de la sécurité routière, qui implique les quatre grands services policiers, gendarmerie, police urbaine, préfecture de police et compagnies républicaines de sécurité, subit lui-même une évolution dont la logique diffère des préoccupations plus générales de la réorganisation du système dans son ensemble.

Qui dit réorganisation, dit tension et rétention d'informations¹²⁰⁰. L'enquêteur est souvent malvenu dès lors qu'il fait mine de sortir des limites qu'on entend lui tracer. Nous illustrerons cette difficulté par l'exemple d'une étude menée en 1999-2000, qui fut l'une des seules à être entrée dans les pratiques de répression sans alibi sociologique.

L'activité universitaire semble avoir été hautement stimulée par le mystère de la baisse si brutale et si inattendue du nombre des victimes à partir de 2002. Mais, elle n'a pas proposé d'approche historique de l'évolution des pratiques judiciaires.

En conclusion, nous nous efforcerons de rester au plus près des faits, relativement faciles à établir avant 2002, plus complexes après, et nous n'émettrons que quelques hypothèses sur les interprétations qu'on peut leur donner.

II-2 LA REPRESSION AVANT 2002.

Nous nous situons ici dans la perspective de « *l'efficacité fonctionnelle* » des pratiques policières dont l'amélioration brutale fut sans conteste l'élément majeur de la nouvelle politique de sécurité routière et des résultats que l'on sait.

Le traitement judiciaire va s'améliorer parallèlement en étant centralisé¹²⁰¹, du moins pour

¹¹⁹⁹ Voir Jean-Marc Erbès, *Postface* à Dominique Monjardet, *Ce que fait la police*, éditions La découverte, 1996.

¹²⁰⁰ Erbès, *ibidem*, affichait ainsi son optimisme en 1996 : « *Lorsqu'un terrain s'ouvre à la recherche, non sans difficulté en raison de la nécessité d'avoir l'accord du sommet de la hiérarchie, et que le chercheur parvient par les voies administratives jusqu'au niveau requis, celui-ci est frappé du bon accueil qu'il reçoit [...]* » Encore faut-il que ledit « *sommet de la hiérarchie* » accepte cette ouverture.

¹²⁰¹ La procédure existante de l'amende forfaitaire fut améliorée avec des formulaires plus clairs et une consignation préalable à tout recours, ce qui dissuade massivement les contrevenants de contester les procès-verbaux en justice.

les excès de vitesse, et fait désormais figure d'intendance à côté du procès-verbal, élément déclenchant du processus.

Nous laisserons aussi de côté la question plus globale de « *l'efficacité sociale* » du système répressif. Les études sur le sujet ne peuvent d'ailleurs dissocier réglementation, comportements et répression. De plus, on ne peut guère appréhender l'efficacité du « *système réglementation-répression* » qu'à travers des comparaisons internationales. Or, celles-ci ont toujours buté sur la définition même de critères de comparaison, comme nous le montrerons au *Chapitre 12*.

L'évolution des niveaux de répression peut s'apprécier à partir de simples séries chronologiques, ce qui pose toutefois quelques problèmes.

D'abord, le ressenti de la répression dépend de facteurs multiples : niveau des amendes et peines, fréquence des constatations d'infraction, tracasseries administratives associées, etc.

Quoiqu'il paraisse presque évident que la fréquence des constatations soit le facteur primordial, la tentation est grande de pallier leur faible fréquence par une augmentation des amendes et des peines. Ceci sans qu'on puisse développer une théorie de l'efficacité de ce type de politique – en vogue dans les années 1990 –, laquelle a toujours fait l'objet de nombreuses attaques dénonçant l'effet de « *loterie* » liée aux très faibles fréquences et « *l'injustice sociale* » liée aux amendes très élevées ou à la perte du permis¹²⁰².

Ensuite, les réactions à la sanction et les régularisations des comportements sont très différentes entre l'excès de vitesse, le non-port de la ceinture et la conduite sous l'influence de l'alcool. De très nombreux facteurs personnels interviennent comme le notait le *Livre Blanc* : position de l'individu dans son « *cycle de vie* », catégorie socioprofessionnelle, système de valeurs, etc. Il peut y avoir aussi des raisons « *rationnelles* » comme le gain de temps (grands rouleurs, camionneurs). Enfin, il est facile d'accepter de boucler sa ceinture, alors que la renonciation à l'alcool relève d'un tout autre vécu pour les individus dépendants.

Enfin, l'éternelle controverse sur « *l'effet dissuasif* » de la « *visibilité* » des gendarmes et policiers, fort prôné par le général Bucheton dans les années 1930, au détriment de la « *sanction effective* » obtenue dans la « *discrétion* », va continuer dans les années 70 et se prolonger jusqu'en 2002. Ledit *effet dissuasif* étant non mesurable par définition, la comparaison n'était guère facile à amorcer.

Pour toutes ces raisons, il nous faut nous contenter d'indicateurs assez frustes.

Mais, en examinant les séries chronologiques complètes depuis 1971 jusqu'à notre époque, on peut quantifier, même grossièrement, les niveaux de répression, et en caractériser les variations historiques de façon indépendante d'un discours public plus ou moins menaçant.

Les figures ci-après présentent les ratios ramenés à 100 véhicules des procès-verbaux pour les différents motifs, conduite sous l'influence de l'alcool, excès de vitesse, non-port de la ceinture, ainsi que le nombre de suspensions du permis. La période considéré est 1971-2006, car seule une série chronologique d'ensemble permet d'apprécier les variations de ces ratios.

Du fait de l'importance du nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse, la seconde figure reprend certains ratios de la première sous une échelle plus détaillée.

¹²⁰² Ce type de critique n'était pas seulement le fait des associations d'automobilistes, mais aussi de magistrats et - on l'a vu - des partis populaires comme les Partis communiste et socialiste.

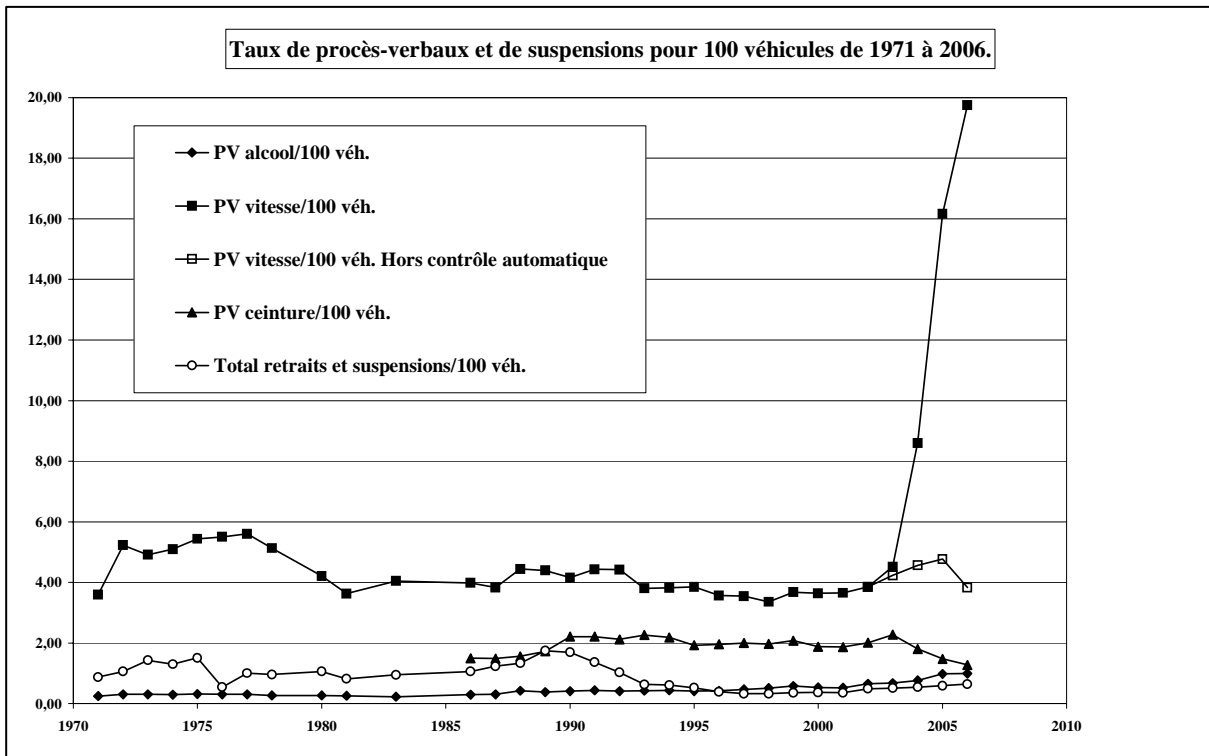


Figure 4. Évolution de la répression (alcool, vitesse, ceinture et suspensions) de 1971 à 2006.

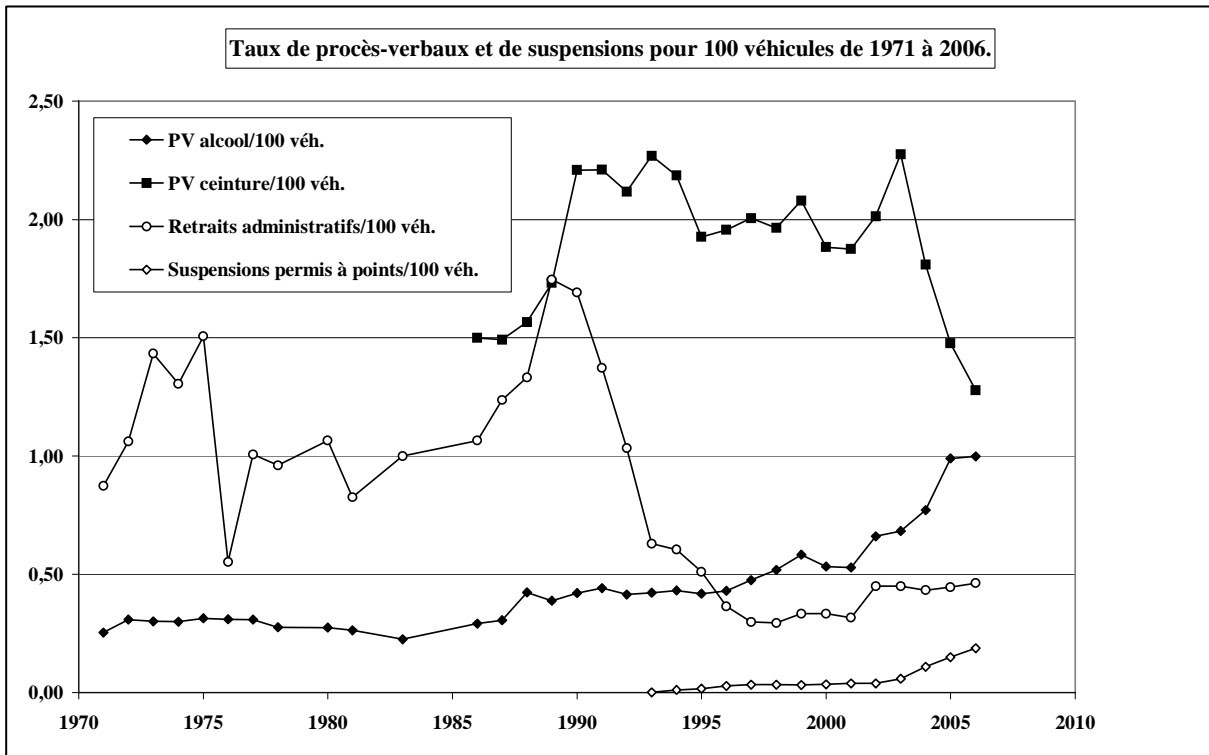


Figure 5. Détail de l'évolution de la répression (alcool, ceinture et suspensions), 1971-2006.

L'examen de ces deux figures permet de distinguer trois périodes, avant 1981, de 1981 à 2002, et après 2002, et de constater des évolutions caractéristiques¹²⁰³.

Nous réserverons pour l'instant l'examen des évolutions entre 2002 et 2008 que nous examinerons à la fin du présent sous-chapitre avec l'ensemble des éléments de chronologie de la mise en œuvre de la nouvelle politique.

Le taux de contrôle des excès de vitesse était au niveau élevé de 5 procès-verbaux pour 100 véhicules par an jusqu'en 1977 ; il a baissé vers 4 PV/100 véh./an durant toute la période de 1981-2002.

Le taux de contrôle de l'alcoolémie est resté relativement stable durant la période 1971-1981 et jusqu'en 1986 aux alentours de 0,30 PV/100 véh./an. Puis il a commencé à croître à partir de 1987 jusqu'à dépasser 0,50 PV/100 véh./an vers 2001.

Le taux de répression du non port de la ceinture de sécurité, qui était de 1,50 en 1986 augmente brutalement en 1990-1991 puis se stabilise aux environs de 2 PV/100 véh./an. Il faut probablement y voir les effets de l'imposition du port obligatoire de la ceinture aux places arrière des véhicules particuliers en 1989.

Enfin, le taux de retrait du permis de conduire a eu une évolution plus complexe que nous avons déjà examinée en partie. Il augmente très fortement de 0,8 à 1,5 entre 1971 et 1975. Puis il s'effondre en 1976 du fait de l'amendement Bignon. Il remonte ensuite et se stabilise autour de 1 retrait/100 véh./an jusqu'en 1987. Un effort supplémentaire l'amène à plus de 1,7 retrait/véhicule/an en 1990, avant que la mise en place du permis à points ne le fasse dégringoler et stagner à 0,3 retrait/véhicule/an entre 1995 et 2001.

En résumé, c'est durant la décennie précédant 2002 que la répression dans son ensemble a été de loin à son niveau le plus bas, exception faite de la conduite sous l'influence de l'alcool, qui ne concernait toutefois qu'une très faible fraction des conducteurs sanctionnés (entre 8 et 10 % du total de procès-verbaux pour excès de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool et non-port de la ceinture). Pour imparfaite qu'elle puisse être, cette analyse quantitative montre que, malgré la dénonciation du faible niveau de répression par le *Livre Blanc*, la situation n'avait fait qu'empirer ou stagner de 1989 à 2001.

III-3 LES EXCES DE VITESSE AVANT 2002 : DE « L'INTERCEPTION » AUX « RADARS AUTOMATIQUES ».

LA REPRESSION DES EXCES DE VITESSE EN 1994.

Un *Dossier de la Revue de la Sécurité routière*¹²⁰⁴ fait un état très complet de la pratique de la répression des excès de vitesse au début de 1994. Il a donc été rédigé 4 ans et demi après la remise du *Livre Blanc*. On complètera ce document par une étude de la DSCR en 1994¹²⁰⁵.

¹²⁰³ On trouvera en *Annexe A 34* le tableau des nombres annuels de procès-verbaux et de suspensions.

¹²⁰⁴ *Revue du comité de la sécurité routière*, n° 92, avril-mai 1994, Dossier « Contrôle de vitesse et matériel de contrôle », pages 10-15.

¹²⁰⁵ Une *Enquête sur les systèmes de contrôle-sanction en Europe*, DSCR, non publiée, 189 pages, décembre 1994, donne des renseignements sur le cas de la France, pages 105-109. Nous en utiliserons quelques éléments.

On peut relever dans le *Dossier* les éléments suivants.

Quatre polices interviennent ; nous désignerons ci-dessous l'ensemble des polices urbaines et de la Préfecture de police sous le nom de *Sécurité publique*.

*« Les gendarmes effectuent des contrôles sur les autoroutes de liaison (à péage) et sur le reste du réseau national, hormis les agglomérations supérieures à 10 000 habitants. Les autoroutes non concédées sont contrôlées par les CRS qui, aux côtés des polices urbaines, interviennent aussi sur les voies rapides dans les zones urbaines et dans les agglomérations supérieures à 10 000 habitants. La Préfecture de police de Paris a la charge du périphérique et les voies urbaines de Paris intra-muros. »*¹²⁰⁶

Chacune des polices, Gendarmerie, Sécurité publique et CRS, travaille à la fois sur les autoroutes ou voies rapides et sur des réseaux ordinaires.

Les effectifs « consacrés à la police de la circulation routière » sont indiqués dans l'*Enquête sur les systèmes de contrôle-sanction en Europe*, de façon peu détaillée. Ils se monteraient à 3 000 hommes pour la Sécurité publique, 2 250 chez les CRS, 1 000 à la Préfecture de police et 8 000 à la Gendarmerie¹²⁰⁷. Malheureusement, la répartition entre les tâches de répression et celles de gestion de la circulation n'est pas indiquée.

Le *Dossier* décrit, en son début, les quatre différents types d'appareils utilisés :

- « les radars classiques à poste fixe ou embarqués [...] Sur tous les types de réseaux, ils servent le plus souvent pour les contrôles avec interception » ;
- « le radar embarqué dans un véhicule (encore appelé "photomobile") et qui permet de faire des contrôles en roulant [...] avec] un appareil photo » ;
- « [les radars au sol] couplés avec un appareil photo [...] ne nécessitent pas d'intercepter le véhicule en infraction » ;
- « L'état-major des CRS de Lyon expérimente le SURVIDAR (Surveillance Vidéo Radar) ».

À part « l'expérimentation » du SURVIDAR – prototype de « radar automatique » –, on se trouve donc en présence de deux modes de contrôle très différents :

- « l'interception » nécessite une équipe importante sur le terrain et un temps important pour chaque contravention ; voir l'*Annexe B, Illustration 244*.
- la « contravention au vol » – pour employer un terme Belle Époque –, est basée sur la photographie du véhicule du contrevenant et un envoi différé de la contravention.

Comment se répartissent ces deux modalités dans les années 1990 ? Les pratiques des diverses polices sont-elles différentes ?

Le tableau ci-dessous récapitule les dotations en matériels de contrôle des vitesses de chacune des polices au 1^{er} janvier 1993¹²⁰⁸.

¹²⁰⁶ Dossier *Contrôle de vitesse et matériel de contrôle*, op. cit., page 13.

¹²⁰⁷ *Enquête sur les systèmes de contrôle-sanction en Europe*, op. cit. L'organisation décrite est proche de celle que nous examinerons ci-dessous pour 1999.

¹²⁰⁸ Dossier *Contrôle de vitesse et matériel de contrôle*, op. cit., Tableau « Matériels de contrôle de la vitesse au 31-12-1993 » page 12. Les différents types de cinémomètres fixes ont été regroupés. Les dénominations entre guillemets sont celles du tableau lui-même que nous avons accompagnées de précisions entre parenthèses.

L'*Enquête sur les systèmes de contrôle-sanction en Europe*, op. cit., 1994, donne les mêmes chiffres à de légères différences près (page 110).

Tableau 26. « Matériels de contrôle de la vitesse » au 31-12-1993.

	CRS	Sécurité publique	Préfecture de police	Gendarmerie	Total
« Cinémomètres fixes » (interception)	66	213	14	1 002	1 295
« Appareils d'enregistrement au sol »	44	42		485	571
« Photomobiles » (embarqués)	10			90	100
« Survidar »	1				1
Total des matériels	111	255	14	1 487	1 867

Le Dossier expose ainsi la pratique effective des contrôles¹²⁰⁹ :

« L'ORGANISATION DES CONTRÔLES

De l'avis partagé des responsables, il y a deux politiques possibles en matière de contrôle de vitesse ; la visibilité et la discrétion. "Lorsque nous sommes au bord de la route, les gens lèvent le pied" [...] entend-on fréquemment. Ce genre d'opération s'apparente plus à de la prévention, un rôle auquel les forces de l'ordre attachent de l'importance. [...] ¹²¹⁰

Faut-il pour autant que les contrôles de vitesse soient visibles ? [...] Parce qu'il est irréaliste de mettre un gendarme derrière chaque automobiliste ou de truffier les routes de radars, les contrôles de vitesse discrets sont nécessaires. Les photomobiles et les cinémomètres couplés à un appareil photo répondent à ce besoin.

Toutefois, gendarmes et policiers (dont les CRS) pratiquent, dans la mesure du possible, davantage de contrôle avec interception. »

Le Dossier développe les « stratégies » de réalisation des contrôles selon les réseaux, avec un luxe de détails qui ne fait que masquer l'absence de stratégie d'ensemble¹²¹¹.

L'interception du contrevenant, qui rend visible les forces de l'ordre, représente donc, en 1994, la modalité de contrôle de très loin majoritaire.

Le Dossier de 1994 désignait aussi la dernière catégorie des « [radars au sol] couplés avec un appareil photo [...] qui ne nécessitent pas d'intercepter le véhicule en infraction » comme des « Appareils d'enregistrement automatique des infractions »¹²¹².

D'un point de vue nominaliste, on ne peut s'empêcher de remarquer que l'adjectif « automatique » était déjà utilisé trente ans auparavant par Eisenmann qui parlait de « *contrôle automatique* » dans deux lettres au premier ministre en avril et mai 1972¹²¹³. Ce qui était « automatique », pour Eisenmann, c'était « l'enregistrement » de l'infraction sur une photographie. Les *Traffipax* de 1972, embarqués ou au sol et couplés avec des radars, correspondaient exactement aux « photomobiles » et « Appareils d'enregistrement automatique des infractions » au sol de 1993¹²¹⁴.

¹²⁰⁹ *Ibidem*, page 12. Le sous titre « L'ORGANISATION DES CONTRÔLES » traite des matériels.

¹²¹⁰ *Ibidem*. Le Dossier ajoute ici, ce qui n'a guère à voir avec l'organisation des contrôles, mais est tout à fait caractéristique de la répugnance des autorités policières à la répression :

« Tous croient en l'effet combiné des contrôles de vitesse avec des opérations de prévention et de formation. L'éducation de l'usager commence dès le plus jeune âge. La plupart des unités animent régulièrement des pistes pour enfants destinés à la familiarisation des petits avec les contraintes de la rue et de la circulation. »

¹²¹¹ *Ibidem*, pages 13-15.

¹²¹² *Ibidem*, tableau « Matériels de contrôle de la vitesse au 31-12-1993 », page 12.

¹²¹³ Jacques Eisenmann. *Note au Premier ministre*. 24 avril 1972 et *Note au Premier ministre*. 23 mai 1972.

¹²¹⁴ La photo pouvait, en 1972, être prise à bord d'une voiture de police avec un « Traffipax » simple (l'infraction peut être un excès de vitesse, un franchissement de ligne jaune, un dépassement dangereux, etc.). Elle pouvait être

Le Livre Blanc demandait, en 1989, la « multiplication des appareils automatiques ».

« La Commission propose [...] d'améliorer, pour les infractions courantes, l'organisation de la répression par la multiplication des appareils automatiques de détection des infractions et le recours aux amendes forfaitaires. Cette multiplication des contrôles constitue, de surcroît, un moyen d'appliquer de manière plus efficace le permis à points dont l'institution a été décidée par le gouvernement. »¹²¹⁵

On doit ici s'interroger sur la persistance en 1994, vingt ans après les projets de réforme d'Eisenmann, cinq ans après le Livre Blanc, de la préférence accordée à « l'interception » au détriment de la « contravention au vol ». Les raisons avancées par le Dossier de la Revue du comité de la sécurité routière de 1994 sont multiples. D'abord, les services de police préféraient « l'interception » parce qu'elle comportait, à leur sens, un effet de prévention¹²¹⁶ :

« Ce genre d'opération s'apparente plus à de la prévention, un rôle auquel les forces de l'ordre attachent de l'importance. Tous [les responsables] croient en l'effet combiné des contrôles de vitesse avec des opérations de prévention et de formation. »

Ensuite, ils arguaient aussi de la possibilité de faire d'autres vérifications :

« Le rôle des agents chargés de l'interception est multiple. Lorsqu'un contrevenant se fait arrêter pour excès de vitesse, il est en effet soumis à un test de dépistage de l'alcoolémie. »¹²¹⁷

« Truands et voleurs de voitures tombent parfois dans les mailles du filet du fait d'un simple contrôle de vitesse. »¹²¹⁸

Enfin, les photos suscitaient parfois des contestations qui, de façon très concrète, donnaient un surcroît de travail au service de police, ré-interrogé des semaines après. Cette raison bien matérielle avait tendance à être niée au profit d'une explication plus vertueuse :

« Dernier avantage du contrôle avec interception ; sur la route, la relation avec l'usager compte aussi. Lorsqu'il est pris sur le fait, le contrevenant a moins tendance à contester l'infraction que lorsqu'il reçoit un avis de contravention des jours, voire des semaines après l'infraction. »¹²¹⁹

Dans la pratique, la contestation des photographies était rare, le contrevenant n'ayant une chance d'obtenir gain de cause que s'il n'était pas reconnaissable¹²²⁰. Le système de la contravention au vol avec photographie fonctionnait donc fort correctement.

Un non-dit capital est à ajouter à l'accumulation des raisons invoquées par le Dossier. C'est que le « fichier des cartes grises » était tenu de façon très médiocre, notamment du fait de la non-déclaration des changements de domicile¹²²¹. L'interception permettait de vérifier

enregistrée au sol par un « Traffipax » couplé avec un « cinémomètre-radar ».

¹²¹⁵ Livre Blanc, encadré page 35. C'est nous qui soulignons.

¹²¹⁶ Revue du comité de la sécurité routière, n° 92, avril-mai 1994, Dossier, page 12.

¹²¹⁷ Ibidem, page 12. Cette procédure avait eu un avantage auparavant : elle permettait de se passer de la réquisition du Parquet pour les contrôles d'alcoolémie dont la nécessité avait été supprimée par la Loi de 1990.

¹²¹⁸ Ibidem, page 12.

¹²¹⁹ Ibidem, page 13. Le délai était évidemment imputable à l'organisation de la force de police.

¹²²⁰ L'envoi de la photo avec la contravention pratiqué dans un premier temps, donna lieu à des protestations concernant le respect de la vie privée – tel conjoint, ouvrant la lettre, s'étonnant de la présence d'un tiers dans la voiture –, aussi la photo ne fut plus communiquée que sur demande de l'intéressé et à lui-même.

Certains firent campagne pour qu'on ne photographie plus que la plaque arrière, ce qui aurait évité que le conducteur soit reconnu, mais aurait ouvert chaque procès-verbal à la contestation.

¹²²¹ Voir Yves Durand-Raucher, « Analyse des améliorations de la chaîne de contrôle-sanction des infractions accidentogènes au Code de la route », 2000, pages 57-58. Sur ce Rapport, voir ci-dessous.

L'oubli de la déclaration obligatoire de changement d'adresse était puni d'une amende ridiculement faible (le

l'adresse du contrevenant.

Le Dossier « Contrôle de vitesse et matériel de contrôle » d'avril-mai 1994 se garde bien de comparer l'efficacité des différentes forces de police. Pourtant, le *Bilan annuel de la sécurité routière pour 1993* publiait le « nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse » et les « temps passés en contrôles de vitesse » pour chacun des trois grands types de police, gendarmerie, Sécurité publique, CRS. Le tableau ci-dessous reproduit ces éléments¹²²².

Temps passé par procès-verbal pour excès de vitesse par les diverses polices en 1994.

Gendarmerie			Sécurité publique			CRS		
heures	nb PV	temps/PV	heures	nb PV	temps/PV	heures	nb PV	temps/PV
1 974 205	715 057	2 h 46 m	253 279	211 238	1 h 12 m	90 396	169 206	32 m

Finalement, si l'on compare les nombres d'appareils de contrôle, les temps passés dans les contrôles et le nombre de procès-verbaux dressés, on s'aperçoit que les CRS faisaient preuve en 1994 d'une bien plus grande efficacité avec 32 minutes par procès-verbal que la Gendarmerie (2 heures 46 minutes) ou la Sécurité publique (1 heure 12 minutes). Rappelons que les types de réseaux routiers que les CRS contrôlaient ne différaient pas sensiblement de ceux dévolus à la Gendarmerie.

Répartition des matériels de contrôle, du nombre de procès-verbal pour excès de vitesse et du temps passé en contrôle par les diverses polices.

En 1994	Gendarmerie	Sécurité publique	CRS
Nombre d'appareils de contrôle	80,2 %	13,8 %	6,1 %
Temps passé en contrôles	85,2 %	10,9 %	3,9 %
Nombre de procès-verbaux	64,8 %	19,9 %	14,7 %

On peut dire que le contrôle des excès de vitesse se caractérisait en 1994 par :

- l'utilisation préférentielle du radar avec interception, face à l'enregistrement photo ;
- l'efficacité très inférieure de la Gendarmerie – et à un moindre degré de la Sécurité publique – par rapport à celle des CRS qui, avec moins de 4 % du temps passé et 6 % des appareils de contrôle, produisaient près de 15 % des procès-verbaux.

Le Dossier d'avril-mai 1994, annonce, en guise de conclusion¹²²³ :

« Le CISR du 17 décembre 1993 a souhaité développer la surveillance de la vitesse par des moyens automatisés sans interception du conducteur. Affranchie des contraintes imposées par l'infrastructure, une telle surveillance peut être exercée en tous lieux et d'abord là où le risque routier est le plus important ; y recourir permettra en outre d'accroître la fréquence des contrôles grâce au redéploiement d'effectifs

tiers d'une contravention pour petit excès de vitesse). C'était une façon efficace d'échapper au paiement des amendes. Des luttes administratives se jouaient à ce propos, certains services prétendant que le fichier ne pouvait être que « déclaratif », ce qui aurait interdit de le corriger si la police avait recueilli un renseignement sur l'adresse réelle... Le taux de fausses adresses estimé par Yves Durand-Raucher est de 15 à 25 %.

¹²²² Il s'agit des données hors Préfecture de police. Voir les mêmes données de 1988 à 2001 en *Annexe A 34*.

¹²²³ *Revue du comité de la sécurité routière*, n° 92, avril-mai 1994, *Dossier*, page 15.

Si on lit bien le compte-rendu du CISR du 17 décembre 1993, on s'aperçoit que cette mesure n'est évoquée favorablement que par le ministre de l'intérieur, mais ne fait pas partie expressément du « Relevé de décisions du CISR ». Notons que le ministre de la défense, absent, n'est représenté que par son directeur de cabinet.

jusque là affectés à l'interception des véhicules. [...] Nous reviendrons sur ce sujet lors d'un prochain numéro. »

En fait, il n'allait rien se passer avant longtemps...

LES RESISTANCES AU CHANGEMENT : LE RAPPORT DURAND-RAUCHER.

La comparaison entre les diverses polices faisait apparaître des différences considérables dans l'efficacité des contrôles des excès de vitesse. Le « rendement » du travail effectué était quatre à sept fois plus élevé chez les CRS qu'à la Gendarmerie ou à la Sécurité publique.

Le tableau ci-dessous, qui présente les « *temps unitaires par procès-verbal dressé pour excès de vitesse* » calculés à partir des « *temps de contrôle* » consacré aux excès de vitesse et des « *nombres de procès-verbaux* » établis, publiés dans les *Bilans* successifs de 1988 à 2001, est particulièrement explicite¹²²⁴. Il aurait été intéressant de prolonger le tableau jusqu'en 2006, mais ces données ne seront plus publiées à partir du *Bilan 2002*¹²²⁵.

Tableau 27. Temps consacré au contrôle des excès de vitesse par PV dressé par la Gendarmerie, la Sécurité publique et les CRS (1988-2001).

*	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Gendarm.	2 h 45	2 h 51	2 h 55	2 h 36	2 h 39	2 h 49	2 h 46	2 h 36	2 h 28	2 h 21	2 h 25	2 h 28	2 h 17	1 h 44
Sécurité	1 h 17	1 h 21	1 h 19	1 h 8	1 h 8	1 h 16	1 h 12	1 h 59	1 h 55	1 h 57	1 h 22	1 h 7	1 h 4	54 m
CRS	53 m	45 m	42 m	37 m	33 m	37 m	32 m	42 m	53 m	45 m	18 m	16 m	15 m	6 m

* Les temps sont exprimés heures et minutes.

La première publication de cette donnée ravageuse¹²²⁶ eut lieu en 2000 dans un *Rapport* du Conseil général des ponts et chaussées de l'ingénieur général Yves Durand-Raucher¹²²⁷ qui constitue une enquête fondamentale sur les pratiques des diverses polices en 1999-2000.

Cette étude fut en fait une initiative de celui-ci¹²²⁸, à l'occasion d'une étude plus vaste sur le « *Contrôle automatique des infractions au code de la route* » lancée en novembre 1999 sous la direction de Jean-Pierre Giblin¹²²⁹. Nous n'en utiliserons qu'une fraction¹²³⁰.

¹²²⁴ Voir les données et les calculs dans l'*Annexe A 34*. Les temps déclarés par les forces de police étaient censés comprendre le contrôle, la rédaction des procès-verbaux et leur traitement informatique. Il est possible que le mode de calcul de ces temps ait un peu varié au cours des années, mais on doit les tenir pour globalement valables. C'est ainsi que le temps unitaire par PV de la Gendarmerie n'a pratiquement pas varié avant 2001.

¹²²⁵ La suppression de cette publication suivit la mise en lumière de ces différences par le *Rapport Durand-Raucher* en 2000 (voir ci-dessous) qui fut mal accueilli par la Gendarmerie et la Sécurité publique.

¹²²⁶ Elle ne portait toutefois que sur la période 1995-1999 (*Rapport Durand-Raucher*, pages 44-45).

¹²²⁷ Yves Durand-Raucher (né en 1941) avait dirigé le *Service d'exploitation de la Voirie* de Paris de sa création en 1974 à 1980, puis le *Service technique des Phares et balises* de 1982 à 1989 et le *Service Interdépartemental d'Exploitation Routière de la Région Île-de-France* de 1989 à 1998. C'était donc un expert confirmé des problèmes d'exploitation et de sécurité de la circulation.

¹²²⁸ Yves Durand-Raucher, à qui la mission fut confiée le 7 décembre 1999, détourna le sujet et réalisa une étude traitant de tous les aspects de la répression des excès de vitesse.

¹²²⁹ Ce *Rapport* s'insérait dans une étude plus générale demandée par la déléguée interministérielle au Conseil général de ponts et chaussées par lettre du 17 novembre 1999.

Yves Durand-Raucher, « *Analyse des améliorations de la chaîne de contrôle-sanction des infractions accidentogènes au Code de la route* », Mission d'analyse des améliorations de la chaîne de contrôle sanction des infractions accidentogènes au Code de la route, 103 pages plus des Annexes, daté du « 2 novembre 2000, jour des morts ». Ce *Rapport* ne fut pas publié en tant que tel, mais fut inclus (avec quelques compléments recueillis

Le temps unitaire pour la Gendarmerie est resté à peu près constant autour de 2 heures 30 minutes depuis 1988, sauf pour l'année 2001 qui constitue un cas à part¹²³¹.

Les CRS, qui sont déjà, avec 53 minutes par procès-verbal en 1988, meilleurs que la Sécurité publique (1h 17 min.) et loin devant la Gendarmerie (2 h 45 min.), ont régulièrement amélioré leur « rendement » qui tombe entre 18 et 15 minutes en 1998-2000)¹²³². La Sécurité publique s'est à peine améliorée, passant de 1 heure 17 en 1988 à 1 heure 4 minutes en 2000. Les CRS qui pratiquaient, en 1994, beaucoup plus de recueil automatique des infractions, avaient poursuivi dans cette voie que refusaient les autres polices.

On en a la confirmation, en 2000, par le *Rapport* d'Yves Durand-Raucher qui comporte une enquête de terrain sur la production et la chaîne de traitement des procès-verbaux d'excès de vitesse¹²³³. Il n'a malheureusement pas pu obtenir de chiffres détaillés sur les parcs d'appareils. On constate d'abord que les déclarations de la Gendarmerie et de la Sécurité publique sur les effectifs affectés à la « *police de la route* » sont cohérentes avec les éléments pour 1994 contenus dans le Dossier « *Contrôle de vitesse et matériel de contrôle* » de la *Revue du comité de la sécurité routière* d'avril-mai 1994, que nous avons analysé ci-dessus.

Les Compagnies républicaines de sécurité avaient constitué les « *équipes spécialisées* » réclamées par le *Livre Blanc*, qui n'utilisaient que des appareils automatiques¹²³⁴. Les agents y partageaient leur temps entre l'installation sur le terrain de l'appareil (et sa surveillance pour changer les bobines de prise de vues), le développement des photographies dans des conditions

jusqu'en 2001) en annexe d'un *Rapport* plus général signé de Jean-Pierre Giblin.

Jean-Pierre Giblin, « *Contrôle automatique des infractions au code de la route* », 17 pages, juillet 2001. Il comporte en annexe le *Rapport* Durand-Raucher (et ses *Annexes*) et plusieurs autres études, notamment sur :

- les « *expérimentations du contrôle automatisé* » faites en zone urbaine à Angers et sur l'autoroute A8 ;
- le taux médiocre de retrait de points (dont nous avons parlé plus haut) ;
- le contrôle automatique dans divers pays dont la Grande-Bretagne.

Enfin, les *Rapports* Durand-Raucher et Giblin et leurs annexes traitent aussi d'un système de contrôle d'interdistance dans les tunnels (ce thème était relié à la récente catastrophe du tunnel du Mont-Blanc).

Ces *Rapports* ne furent pas diffusés hors des cercles administratifs, et ne furent pas communiqués à la presse (un seul et unique article dans *Le Canard enchaîné* du 25 juillet 2001, page 3).

¹²³⁰ Le *Rapport* Durand-Raucher contient aussi une mine d'informations sur les pratiques de rédaction des procès-verbaux, les carences du « *fichier des cartes grises* », les « *indulgences* » et les « *tolérances* », les difficultés spécifiques du contrôle des poids lourds, la chaîne de traitement des amendes, la faible pertinence des contrôles, les comparaisons internationales à propos des équipements utilisés, etc. Il développe aussi des propositions – qu'on ne lui demandait pas non plus – dans un style très inhabituel pour ce type de rapport administratif.

Interrogé en 2008, il nous a dit avoir regretté après coup la forme agressive adoptée, qui lui avait paru nécessaire devant les carences de l'époque.

¹²³¹ En 2001, la Gendarmerie affiche un temps unitaire en diminution de 33 minutes par rapport à l'année précédente. Ce fait est certainement en relation avec les investigations du *Rapport* de Yves Durand-Raucher que nous avons signalées plus haut.

¹²³² La hausse du temps unitaire pour les CRS dans les années 1995-1997 reste inexpliquée.

¹²³³ Nous avons longuement interviewé Yves Durand-Raucher, qui nous a commenté et précisé les éléments contenus dans son *Rapport*. Il a pu notamment commenter les éléments concernant la Gendarmerie. Il avait indiqué dans son *Rapport* que celle-ci n'a pas répondu officiellement à ses demandes de renseignements sur ses matériels (page 42), ses rendements (page 46), ses pratiques en général (page 92). Les éléments dont il fait état à ce propos proviennent donc de sources extérieures ou de publications comme les *Bilans* de la sécurité routière.

¹²³⁴ Les CRS auraient disposé de 112 appareils en tout – comme en 1994 –, mais le détail n'est pas donné.

plus que précaires¹²³⁵, le traitement avec la consultation du « *fichier des immatriculations* »¹²³⁶ et les suites éventuelles. Yves Durand-Raucher note que la répartition du travail était de 2 jours sur le terrain contre 3 de travail de bureau. Les matériels étaient donc très sous-utilisés, bien que leur taux d'utilisation ait été 3 fois meilleur qu'à la Gendarmerie.

Les 37 334 heures de travail affichées en 1999 correspondaient seulement à une trentaine de postes à temps plein.¹²³⁷ En fait, les équipes des CRS impliquées étaient plus nombreuses car elles pouvaient être appelées temporairement à d'autres tâches.

En ce qui concerne la Gendarmerie, bien que n'ayant pu pousser son enquête, Yves Durand-Raucher mettait en évidence que, en 1999-2000, les équipes étaient très loin d'être spécialisées et que la doctrine de « *la priorité à l'interception* » y restait immuable¹²³⁸.

Le contrôle des excès de vitesse n'était effectué qu'occasionnellement par les 3 598 « *brigades territoriales* ». Il était essentiellement dû à 24 « *brigades rapides d'intervention* » équipés de véhicules très rapides se déplaçant dans la circulation générale, 123 « *pelotons d'autoroute* » équipés de véhicules d'interception et de motocyclettes, et 329 « *brigades motorisées* » qui agissent au sol, presque toujours par interception. Selon le *Rapport* « *Les activités de police de la route proprement dite mobilisent 8 000 gendarmes* ».

Le *Rapport* Durand-Raucher est peu explicite sur les pratiques de terrain de la Gendarmerie qui pouvaient amener à un « *temps unitaire* » de 2 heures 28 minutes par procès-verbal pour excès de vitesse. En effet, il vit opposer des fins de non-recevoir à ses demandes d'éléments d'information et de visites sur place. Son interlocuteur à la Gendarmerie justifiait par une « *démarche qualitative* » ce temps unitaire de 2 h 28 minutes par procès-verbal¹²³⁹.

On peut cependant éclairer cette durée par quelques considérations sur l'emploi des 8 000 gendarmes des 476 « *unités* » réputées affectées à la « *police de la route* ». En supposant que ces 476 unités aient dressé la totalité des 751 667 procès-verbaux de l'année 1999, le chiffre moyen de procès-verbaux dressés par unité sur 200 jours travaillés est de 8 par jour de travail. Un autre élément de comparaison : les 1 853 262 heures de contrôle de vitesse effectuées en 1999 divisées par l'effectif de 8 000 hommes, donne 230 heures par homme et par an, ce qui indique clairement que ces effectifs n'étaient pas spécialisés dans le contrôle de vitesse et y consacraient moins du huitième de leurs temps.

Enfin, l'interception était toujours au cœur de la politique de la Gendarmerie. Le *Rapport* Durand-Raucher souligne que les investissements en cours lui étaient tous destinés :

« *Un programme d'équipement sur trois ans, en cours, prévoit de renforcer les*

¹²³⁵ Interview de Y. Durand-Raucher : « *L'inspection du travail aurait fait fermer ces labos si cela avait été des commerces privés.* » « *À Lagny, le laboratoire photo était minuscule et équipé d'un système de développement photographique racheté d'occasion à un dentiste.* ».

¹²³⁶ Le *Rapport* de Y. Durand-Raucher indique (page 57-58) que, selon son enquête : « *un taux de 15 % d'adresses non à jour dans le fichier des immatriculations est une estimation tout à fait minimum* ».

¹²³⁷ Sur la base annuelle de 1 200 heures de travail effectif par poste.

¹²³⁸ *Ibidem*. Les citations des paragraphes suivants se trouvent pages 41-44 ou dans l'*Annexe 5* (note suivante).

¹²³⁹ *Ibidem*. Voir en *Annexe 5* au *Rapport* Durand-Raucher, in *Annexes* au *Rapport* Giblin, divers courriers échangés en 2002 entre Y. Durand-Raucher et le général Jean-Marc Denizot, chef du service des opérations et de l'emploi à la direction générale de la Gendarmerie nationale. L'ensemble de cette correspondance est savoureux.

La lettre finale de Denizot du 23 août 2000 précisait « *L'activité de la gendarmerie ne se réduit pas une simple équation et les conditions d'emploi ainsi que les moyens mis en œuvre à l'occasion des contrôles routiers s'inscrivent toujours dans une démarche qualitative et non quantitative. Aussi ai-je l'honneur de confirmer le chiffre de 750 000 infractions à la vitesse relevées pour un total de 1 800 000 heures-gendarme.* »

*dotations de 750 paires de jumelles-radar "Eurolaser" [... destinées] à relever les vitesses élevées. »*¹²⁴⁰

Pour la Sécurité publique, le *Rapport* indique que :

*« aucune unité n'est spécialisée dans la police de la route, bien que les 130 unités de motocyclistes (1 800 agents) et 25 unités de circulation (1 000 agents motocyclistes) y consacrent 60 % de leurs temps. »*¹²⁴¹

Ici encore, un calcul simple montre que chacun des 2 800 agents des *unités motocyclistes* et des 25 *unités de circulation* ne consacraient que 100 heures par an à dresser des procès-verbaux pour excès de vitesse ; ils étaient encore moins spécialisés que les gendarmes¹²⁴².

De cet examen de la situation en 1999, et des statistiques d'heures de contrôle pour excès de vitesse et de procès-verbaux délivrés, il ressortait que seuls les CRS avaient mis en œuvre les décisions du CISR du 17 décembre 1993 qui *« avait souhaité développer la surveillance de la vitesse par des moyens automatisés sans interception du conducteur. »*

Nous proposerons plus loin des hypothèses sur l'origine de ces résistances au changement de la Gendarmerie et de la Sécurité publique.

Le *Rapport Giblin – Durand-Raucher* fut très mal accueilli par la Gendarmerie et la Sécurité publique. La partie constituée par le *Rapport Durand-Raucher*, mise en *Annexe*, du *Rapport Giblin*, ne fut pas rendue publique.

Sans surestimer son impact, on peut tenir pour certain qu'il amena la Sécurité publique et surtout la Gendarmerie à réfléchir à la difficulté de rester sur leurs positions.

Leur première réaction fut d'ailleurs de faire effacer des *Bilans* les données sur les temps passés sur les contrôles de vitesse dont la mise en lumière devait les fâcher¹²⁴³.

L'ingénieur général des ponts et chaussées Durand-Raucher clôturait son *Rapport* par des « *RECOMMANDATIONS* » volontairement provocatrices :

« De combien multiplier les sanctions par rapport à la situation actuelle ?

*NOUS PROPOSONS QUE LE COEFFICIENT DE MULTIPLICATION SOIT D'ENVIRON 10 (et puisse atteindre 20 à terme). [...] »*¹²⁴⁴

Il développait ensuite les mesures pratiques correspondant à cet objectif et proposait une uniformisation sur :

¹²⁴⁰ Y. Durand-Raucher signale que ces appareils de 2,5 kg ne reposent pas sur un trépied, ce qui *« suppose une posture relativement malaisée dont nous doutons qu'elle puisse être maintenue longtemps. »*

¹²⁴¹ *Rapport Durand-Raucher*, page 43. Il donne très peu d'éléments sur la Sécurité publique.

¹²⁴² La Sécurité publique déclarait en 308 000 heures de travail à répartir sur 2 800 agents en supposant que les autres unités n'avaient pas contribué à ce total. Soit $308\ 000 / 2\ 800 = 110$ heures/agent.

¹²⁴³ L'explication officielle en fut la suivante (*Bilan 2002*, page 133) :

« Pour la première fois, il était possible de disposer pour la rédaction de ce chapitre des données sur les infractions de la dernière année. Ceci explique que ce chapitre porte sur les années 1993 à 2002 et qu'en conséquence le chapitre sur les contrôles par la gendarmerie nationale et la police nationale ait été supprimé. »

Cette explication parfaitement incohérente n'est qu'un masque. Le fait de disposer un an plutôt des statistiques sur les infractions ne justifiait en rien la disparition de l'indication du nombre d'heures passées à réaliser les contrôles. On touche ici le pouvoir de pression des polices sur la Délégation interministérielle à la sécurité routière, responsable de l'ONISR. Il est clair que cette suppression soudaine résulta de l'utilisation contestataire qui fut faite de ces données par les *Rapports Giblin et Durand-Raucher*. Cela illustre aussi la difficulté pour le chercheur à pénétrer l'univers policier ou à s'y intéresser à des sujets non autorisés.

¹²⁴⁴ *Contrôle automatique des infractions que de la route, Annexe 5, Rapport Durand-Raucher*, pages 104-105.

« [la pratique des CRS qui] infligent 7 fois plus de contraventions que les gendarmes et 3 fois plus que la police nationale (sécurité publique). »¹²⁴⁵

Il faisait remarquer que l'argument de l'encombrement des tribunaux était fallacieux :

« NE PAS ACCEPTER que ces objectifs [multiplier le nombre de procès-verbaux] soient limités par des maxima supposés d'absorption du système judiciaire. La verbalisation de l'infraction de vitesse ne représente que 5 % environ du total des infractions au code de la route relevées. »¹²⁴⁶

Il insistait enfin sur l'amélioration du formulaire d'amende forfaitaire que recevaient les contrevenants, lequel était si incompréhensible – avec son jargon juridique – que beaucoup de contrevenants ne comprenaient pas ce qu'était ladite amende forfaitaire.

En fait, la voie qu'il indiquait, après le *Livre Blanc* de 1989, et qui avait été suivie par les CRS, s'était heurtée à la prudence des gouvernements successifs et à l'autonomie décisionnelle des Corps de la Gendarmerie et de la Sécurité publique. La Déléguée interministérielle à la Sécurité routière abandonna vite toute velléité de faire passer une solution avec des « équipes spécialisées » de type CRS.

La nouvelle politique de répression qui sera mise en place à partir de 2002 ne va donc pas s'appuyer sur une modernisation des pratiques des polices. Celles-ci seront virtuellement dessaisies de la gestion des radars automatiques au profit d'une organisation centralisée agissant dans leurs ressorts. Leur mise en œuvre pratique évoluera d'ailleurs assez vite, et n'est probablement pas encore stabilisée.

LA LONGUE « PREHISTOIRE DES RADARS AUTOMATIQUES ».

Revenons au début de 1994. Le *Dossier* de la *Revue de la Sécurité routière* décrit en détail le fonctionnement du *SURVIDAR* dont un exemplaire était à l'essai.

Il s'agissait bien d'un prototype du « radar automatique » actuel qui comprend : une photographie numérique déclenchée par un radar, une « analyse d'image numérique » pour lire automatiquement le numéro minéralogique, sa transmission automatique à un poste central (PC). Seule manquait au *SURVIDAR* l'analyse d'image pour la lecture de la plaque minéralogique, cette opération restant manuelle – ou plutôt « visuelle ».

En fait, des « radars automatiques » existaient dès la fin des années 1980. C'était le cas des SAFETYCAM® que l'auteur a pu voir au cours d'un voyage en Australie en 1994, où elles servaient au contrôle de vitesse dans l'État de Victoria dès 1989. Le Royaume-Uni qui va plus ou moins servir de modèle au système français commence ses essais en 1991¹²⁴⁷. En 2000, une dizaine de pays utilisaient cette technique de répression¹²⁴⁸. Bref, les techniques d'

¹²⁴⁵ *Ibidem*, page 113.

¹²⁴⁶ *Ibidem*, page 113, note. La « saturation supposée de la capacité d'absorption du système judiciaire » était une des grandes thèses des services de police à l'époque et des quelques études sur le contrôle-sanction (notamment celles de Mme Pérez-Díaz). Ce sera aussi une thèse du *Rapport Guyot*, *op. cit.*

¹²⁴⁷ Sur la Grande-Bretagne, voir Robert Delorme et Sylvain Lassarre directeurs, *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale. Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, avril 2003, publié dans Les collections de l'INRETS, mai 2006. Une seconde phase d'études, Robert Delorme et Sylvain Lassarre directeurs, *Les régimes français et britannique de régulation du risque routier*, a fait l'objet d'un Rapport de l'INRETS en avril 2008 et devrait faire l'objet d'une publication en librairie en 2009.

¹²⁴⁸ Un panorama abrégé de ces systèmes étrangers, assez peu fiable au demeurant, se trouve en *Annexe 6* au

« *enregistrement-transmission-lecture* » des relevés d'excès de vitesse qui vont être utilisés en France à partir de 2003, étaient déjà disponibles plus de douze ans auparavant.

Le CISR du 17 décembre 1993 avait demandé le développement des contrôles de vitesse par des « *moyens automatisés* » sans interception du conducteur. Il visait aussi bien les moyens automatisés classiques par photographie argentique, que ceux utilisant la photo numérique et sa transmission électronique.

Cette seconde voie va trouver sa concrétisation dans la *Loi d'orientation et de programme relative à la sécurité* du 21 janvier 1995 (L.O.P.S.) dont l'article 14 pose le principe que :

« *Des dispositifs techniques destinés à assurer le respect du code de la route ou permettant aux fonctionnaires et agents habilités de constater les infractions audit code sont intégrés aux infrastructures et équipements routiers.* »¹²⁴⁹

Mais, cinq ans et demi après, l'affaire n'avait pas avancé d'un iota. Le 21 août 2000, le Directeur général de la police nationale écrivait ainsi à la déléguée interministérielle à la sécurité routière¹²⁵⁰ :

« *Les nombreuses discussions engagées depuis le vote de la loi entre votre ministère et le ministère de l'intérieur (D.G.C.L. ; D.L.P.A.J. ; D.G.P.N.) pour la préparation de la mise en place de ces dispositifs n'ont pas abouti. Elles ont buté sur la question du financement des équipements et de leur maintenance, les solutions préconisées, prise en charge par l'État, les collectivités territoriale ou les sociétés concessionnaires n'ayant pas obtenu l'aval des autorités de tutelle ou des financeurs privés. Les textes complémentaires prévus par l'article 14 de la L.O.P.S., décret en Conseil d'État pour préciser les modalités d'application aux différentes catégories de voiries routières et arrêtés définissant les caractéristiques des dispositifs techniques, n'ont pas encore vu le jour.* »

Le Directeur général de la police nationale était, de plus, très sceptique sur la mise en œuvre d'un traitement centralisé des photographies numériques. Il commentait encore ainsi en 2000 le principe du traitement centralisé des procès-verbaux pour excès de vitesse¹²⁵¹ :

« *L'idée de centraliser le traitement de l'ensemble des procédures dans un centre national unique peut apparaître séduisante à première vue ; concentration des moyens,*

Rapport Giblin : CERTU/ISIS Automatic traffic enforcement system study, février 2001. Pour plus de détails, voir l'étude originale d'ISIS pour la DSCR, sous le même intitulé, non publiée, février 2001.

¹²⁴⁹ Cette *Loi* visait, entre autres dispositions, à donner un cadre juridique à la « *vidéo-surveillance* » de la voie publique et des entrées d'immeubles, déjà implantée par de nombreuses municipalités.

Le *projet de loi* n° 543 est déposé au Sénat le 22 juin 1994. Il est discuté les 5, 6, 7 et 8 juillet au Sénat ; les 5, 6, 7 et 10 octobre à l'Assemblée ; à nouveau au Sénat les 9 et 10 novembre et à l'Assemblée le 16 décembre. Après réunion d'une Commission paritaire, le projet sera adopté le 22 décembre par l'Assemblée et le Sénat.

Les débats parlementaires sur la vidéo-surveillance furent longs et passionnés, mais la disposition concernant les « *dispositifs destinés à assurer le respect du code de la route* » semble avoir fait l'objet d'emblée d'un accord consensuel – ou d'un manque d'intérêt général... Même les communistes, hostiles la répression depuis toujours, « *approuvent, bien entendu, l'utilisation de la télésurveillance dans un certain nombre de cas comme la protection de certains bâtiments et installations publiques ou la régulation du trafic routier* » (intervention de Charles Lederman, *Débats du Sénat*, 6 juillet 1994, page 3 621).

¹²⁵⁰ *Lettre du Directeur général de la police nationale à Madame la déléguée interministérielle à la sécurité routière, Objet : Systèmes automatisés de contrôle des infractions*, du 21 août 2000. Cette lettre « *communique les observations relatives aux travaux et conclusions de Monsieur l'inspecteur général des ponts et chaussées Yves Durand-Raucher* » (il s'agissait d'une version provisoire envoyée par la DSCR au ministère de l'intérieur le 7 juillet). Cette lettre est reproduite en *Annexe 5 au Rapport Durand-Raucher*.

¹²⁵¹ *Ibidem*, page 4 de la lettre.

économie d'échelle, professionnalisation des acteurs, éloignement du terrain favorable à une diminution des classements en opportunité. L'examen du fonctionnement du centre d'encaissement de Rennes¹²⁵², qui regroupe les amendes forfaitaires de la préfecture de police et de l'Île de France, montre que la réalité est moins idyllique. »

La situation va rester bloquée jusqu'à l'été 2002 ; plus de 7 ans étaient donc passés depuis la *Loi d'orientation et de programme relative à la sécurité* du 21 janvier 1995¹²⁵³.

Pourtant, à partir des décisions prises à l'automne 2002, il faudra à peine une dizaine de mois pour prendre les mesures nécessaires : une *Loi* du 12 juin 2003 conforte la légalité des contraventions effectuées par les « *appareils de contrôle automatique* » et du « *traitement informatisé* » de ces contraventions ; son *Décret d'application* sort moins d'un mois après ; le traitement centralisé est établi en octobre 2004.

À ce stade, il apparaît clairement qu'une partie du blocage de la situation incombait aux directions des services de police, entre lesquels il apparaît plus que des nuances, les CRS ayant eu une position tout à fait en pointe dans l'utilisation des « *appareils automatiques traditionnels* » (à photographie argentique) et dans l'expérimentation dès 1993 de ce qui deviendra le « *contrôle-sanction automatisé* » ou, pour l'homme de la rue, les « *radars automatiques* ». Il conviendra de poser quelques jalons pour éclairer l'insertion de la politique de sécurité routière dans l'ensemble du système policier.

L'EFFICACITE DES CONTROLES DE L'ALCOOLEMIE AVANT 2002.

Le contrôle de l'alcoolémie était pratiqué de façon tout aussi disparate que celui de la vitesse par les différentes forces de police. De 1991 à 2001, les *Bilans* donnent les nombre de dépistages effectués ainsi que le nombre de dépistages positifs pour chaque force de police classés en trois catégories : préventifs, après un accident ou lors de la constatation d'une infraction. À partir de 2002, ces données disparaissent pour les mêmes raisons que celles concernant les contrôles de la vitesse : l'apparition de comparaisons non souhaitées entre les différentes polices. On ne dispose plus que du total des dépistages effectués et des dépistages positifs selon deux catégories : préventifs et non préventifs.

Pour éclairer la situation avant 2002, nous comparerons l'activité des forces de police sur les années 1997 et 2001, selon différents axes.

Le tableau donne le nombre de dépistages (dont la proportion de dépistages préventifs) et leur répartition entre les trois polices, ainsi que la répartition des dépistages positifs¹²⁵⁴.

¹²⁵² Le ministère des finances refusait de laisser visiter ce centre. Voir la *Lettre Durand-Raucher à M. Descamps, bureau 4A/Finances*, du 18 septembre 2000, in *Annexe 5 au Rapport Durand-Raucher in Rapport Giblin*.

¹²⁵³ Comme toujours, cette période d'attente va accumuler les « *études* », les « *rapports sur les expériences étrangères* » et les « *expérimentations de matériels* » dont la fonction première était de justifier l'attentisme, comme l'avaient vu Barjonet et ses collègues dès 1979. Nous ne recenserons pas ces péripéties où certains, moins lucides, ont voulu voir des « *étapes importantes* », par exemple Fabrice Hamelin, in *Les radars et nous*, Fabrice Hamelin (directeur), L'Harmattan, 2008, pages 13-14.

¹²⁵⁴ Voir en *Annexe A 34*, le détail des répartitions pour les trois forces de police des dépistages et des dépistages positifs selon les trois catégories : préventifs, après un accident, ou lors du constat d'une autre infraction.

Tableau 28. Les contrôles d'alcoolémie en 1997 et 2001.

	1997				2001			
	Gendarmerie	Sécurité publique	CRS	Total	Gendarmerie	Sécurité publique	CRS	Total
Total de contrôles	7411122	948389	134237	8493748	7245196	892632	121266	8259094
Dont positifs	114450	34709	1664	150823	123900	50556	2437	176893
% des dépistages	87,25%	11,17%	1,58%	100%	87,72%	10,81%	1,47%	100%
% des dépistages positifs	75,9%	23,0%	1,10%	100%	70,0%	28,6%	1,38%	100%
Proportion de préventif	80,9%	65,6%	43,6%	78,6%	83,6%	61,6%	38,0%	80,6%

Notons tout de suite que l'activité des CRS est très faible, de l'ordre de 1,5 % du total.

En 1997, avec 11,17 % des dépistages, la Sécurité publique a engrangé 23,01 % de dépistage positifs, soit une efficacité double de celle de la Gendarmerie. En 2001, avec 10,81 % des dépistages et 28,58 % des dépistages positifs, la Sécurité publique est presque trois fois plus efficace que la Gendarmerie.

On remarque enfin que la Sécurité publique pratique une proportion nettement moindre de « *dépistages préventifs* » que la Gendarmerie (dernière ligne du tableau).

En 1997, il apparaît que l'efficacité de la Gendarmerie et à la Sécurité publique lors des « *contrôles préventifs* » était analogue (1,36 et 1,05 % de contrôles positifs). Il en allait de même pour les « *contrôles après accident* » (7,42 et 5,47 % de contrôles positifs). C'est sur les contrôles après infraction que la Sécurité publique était 6 fois meilleure que la Gendarmerie. Ce qui explique que la Sécurité publique soit presque 2 fois plus efficace que la Gendarmerie, avec un ratio global de 3,66 % de contrôles positifs contre 1,99 % pour cette dernière.

En 2001, la Sécurité publique avait encore amélioré son efficacité, notamment en ce qui concerne les contrôles préventifs (avec un ratio de contrôles positifs passé de 1,05 % en 1997 à 1,54 %). Globalement, la Sécurité publique était devenue 3 fois plus efficace que la Gendarmerie avec un ratio global de 5,66 % de contrôles positifs contre 1,71 %.

Il y a donc eu un progrès net de la Sécurité publique, et une stagnation de l'efficacité de la Gendarmerie entre 1997 et 2001. Ce progrès va s'amplifier entre 2002 et 2008.

III-5 UN PEU DE « SOCIOLOGIE DE LA FORCE PUBLIQUE ».

L'absence d'études pertinentes sur « *l'efficacité fonctionnelle* » du contrôle-sanction mérite qu'on s'y arrête. On doit y voir d'abord les effets des difficultés à pénétrer les organismes concernés – que nous venons d'illustrer avec les *Rapports Giblin et Durand-Raucher* –, mais il faut aussi rendre compte de l'activité de la recherche dans ce domaine.

QUELQUES FONDAMENTAUX : « TAYLORISME » OU POLYVALENCE ?

Nous empruntons ici le sous-titre de l'ouvrage de Dominique Monjardet, « *Ce que fait la police, sociologie de la force publique* »¹²⁵⁵, dont on a pu dire qu'il « *est devenu le classique*

¹²⁵⁵ Dominique Monjardet, *Ce que fait la police, sociologie de la force publique*, Éditions La Découverte, 315 pages, 1996. Il a produit de nombreux autres livres et articles, notamment sur la comparaison avec les polices anglo-saxonnes. D. Monjardet était directeur de recherches au CNRS.

Sur la sociologie policière, il existe d'autres travaux comme ceux de Frédéric Ocqueteau, François Dieu, etc.

de la sociologie policière francophone »¹²⁵⁶. La plupart des ouvrages sur la répression en matière de sécurité routière se réfèrent – implicitement – aux cadres proposés par Monjardet.

L'ouverture de l'institution policière à la recherche en sciences sociales est due à Jean-Marc Erbès, alors directeur de la formation et de l'équipement de la Police nationale au début des années 1980, lequel fondera plus tard, en 1989, l'Institut des hautes études de la sécurité intérieure (IHESI) dont il sera le premier directeur.

L'apport fondamental de Monjardet sera la mise en lumière du « *pouvoir discrétionnaire du policier* », que Jean-Marc Erbès présente ainsi¹²⁵⁷ :

« [Lors] d'une réunion de travail tenue en 1984 [...] pour présenter aux hauts policiers les premières conclusions du programme de recherche que j'avais lancé, [...] Dominique Monjardet [...] voulait souligner ce que nous appelions, de manière peut-être maladroite, le pouvoir "discrétionnaire" du policier dans la sélection de ses activités, de l'autonomie qui en résulte pour lui dans l'organisation de son travail, des difficultés qui en découlent pour l'exercice de commandement. Ces analyses, que nous allions retrouver dans les recherches anglo-saxonnes, étaient nouvelles pour nous et devaient, semble-t-il, intéresser nos auditeurs policiers. Bien mal nous en prit. Le malentendu était complet, la riposte fut cinglante de la part de la majorité d'entre eux. Comment pouvions-nous nous permettre de parler de discrétionnarité alors que le travail policier était encadré par les multiples dispositions des codes, règlements, circulaires, que la hiérarchie était là pour le diriger et la justice pour le contrôler. »

Certaines formules de Monjardet comme celles du « *pouvoir discrétionnaire* », de « *l'inversion hiérarchique* » ou « *des initiatives cruciales émanant des exécutants* », vont fasciner les rares chercheurs qui se sont occupés du contrôle-sanction dans la sécurité routière.

C'est par exemple le cas de Claudine Pérez-Diaz¹²⁵⁸ qui s'est particulièrement intéressée à « *l'indulgence* », une des modalités du *pouvoir discrétionnaire* du policier – et sujet hautement médiatique –, qui n'est cependant qu'un épiphénomène dans l'organisation du travail du policier sur le terrain, organisation qui ne l'intéresse pas.

Le rôle de ministère public auprès du tribunal exercé par le commissaire de police élargit

¹²⁵⁶ In memoriam Dominique Monjardet, paru dans *Déviance et Société*, 2006, Vol. 30, No 4, page 427. Monjardet est mort le 24 mars 2006.

¹²⁵⁷ Postface à *Ce que fait la police*, op. cit., page 293.

¹²⁵⁸ Claudine Pérez-Diaz, ingénieur de recherche au CNRS, a longtemps travaillé dans le cadre du Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales (CESDIP), centre dépendant du ministère de la justice. Elle se revendique de la « *sociologie législative* » (4^{ème} de couverture de *Jeu avec des règles pénales*), orientation principale du CESDIP et de son ancien directeur Philippe Robert (directeur de la thèse de Kletzlen). Frédéric Ocqueteau et C. Pérez-Diaz, *Justice pénale, délinquances, déviances : évolution des représentations dans la société française*, CESDIP, 1989.

F. Lombard et C. Pérez-Diaz, *Les contraventions routières de la constatation à l'exécution des sanctions*, CESDIP, 1992.

C. Pérez-Diaz, *L'indulgence, pratique discrétionnaires et arrangement administratif*, in *Déviance et Société*, op. cit., 1994, pages 397-430.

Claudine Pérez-Diaz, *Les régulations rationnelles du contrôle des contraventions*, in *Route, espace incertain*, in *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, 235 pages, 1996.

Georges Kellens et C. Pérez-Diaz, éditeurs, *Le contrôle de la circulation routière en Europe*, L'Harmattan, 324 pages, 1997. Ce recueil contient deux articles de Pérez-Diaz sur *Quelques aspects des évolutions du contrôle de la circulation en France*, et *Comparaison des formes de contrôle de la route en Europe*.

C. Pérez-Diaz, *Jeu avec des règles pénales. Le cas des contraventions routières*, L'Harmattan, 1998, 320 p.

encore ce pouvoir en lui permettant « *le classement en opportunité* »¹²⁵⁹. C. Pérez-Díaz va alors étendre encore la notion de *pouvoir discrétionnaire* au « *traitement judiciaire* » des contraventions et à la « *régulation imposée par le Trésor public* » dans leur recouvrement¹²⁶⁰, jusqu'à en faire l'hypothèse centrale de sa vision du système de contrôle-sanction :

« *En effet, malgré des règles de droit et de procédure pénale assez bien déterminées en matière routière, il se pourrait que les organes chargés de les concrétiser s'attribuent des pouvoirs discrétionnaires [...] Afin de démontrer cette hypothèse, notre travail...* »¹²⁶¹

Ses suiveurs sur le thème du *pouvoir discrétionnaire* se sont multipliés avant l'engouement sociologique pour les « *radars automatiques* ».

Pourtant, Monjardet faisait clairement état de la diversité des fonctionnements des forces policières. Il écrit ainsi, à propos du « *Système de travail CRS* »¹²⁶² :

« *Illustration d'une proposition sociologique classique ; plus les traits organisationnels apparaissent adaptés à un objectif précisément déterminé, plus les rapports de travail sont commandés par cette priorité, moins les uns et les autres sont susceptibles d'adaptation, de souplesse, de compromis lorsque l'environnement ou la tâche se modifient. L'histoire – succès et limites – du taylorisme a illustré ce dilemme de l'efficacité et de la rigidité. Aussi éloignés que soient apparemment le travail industriel de série et les tâches du maintien de l'ordre, le système de travail CRS et les relations professionnelles dans les compagnies mettent en évidence une problématique par bien des aspects comparable. [...]*

Se constituent alors autant de spécialités, on en recense près d'une trentaine, dont les effectifs atteignent près du tiers de l'effectif total de la compagnie [...] »

Ironiquement, ce furent les CRS « *tayloristes* » qui s'étaient révélés à la fois les plus efficaces et les moins rigides pour le contrôle des vitesses, esquivant ainsi le « *dilemme* » évoqué par Monjardet. Il est vrai que ces contrôles étaient une tâche bien définie.

Au-delà du cas des CRS, Monjardet mettait aussi au jour des « *amorces de spécialisation* » dans les commissariats des grandes villes¹²⁶³. Il aurait pu y ajouter le « *contrôle du stationnement* » – qui représentait en 2001 la bagatelle de 55 % des infractions sanctionnées – et était en très grande partie exercé par des forces de police totalement spécialisées¹²⁶⁴...

L'utilisation par Monjardet – permanente et au combien pertinente ! – de « *la métaphore industrielle* » n'a jamais tenté les sociologues qui se sont penchés sur l'organisation du contrôle-sanction en matière routière. Ils ont préféré s'en tenir à l'examen des actions de l'agent de base, ou aux relations des usagers avec la police, dernière position que symbolise

¹²⁵⁹ C'est à dire la décision discrétionnaire du ministère public de ne pas poursuivre.

¹²⁶⁰ Voir le résumé de sa démarche en quatrième de couverture de *Jeu avec des règles pénales*.

¹²⁶¹ C. Pérez-Díaz, *Jeu avec des règles pénales*, op. cit., page 9. C'est nous qui soulignons.

¹²⁶² Monjardet, op. cit., pages 124-125. C'est nous qui soulignons. Cette très éclairante analyse du « *système de travail CRS* » se trouve un sous-chapitre consacré au « *Maintien de l'ordre* » (pages 123-134). Cette tâche ne couvre pourtant « *qu'une part très minoritaire de leur emploi du temps : entre le quart et moins du tiers* ».

L'auteur, qui avait déjà pointé le « *taylorisme* » de l'organisation du contrôle de vitesse par les CRS dans un écrit antérieur, a retrouvé avec plaisir ce terme sous la plume de Monjardet en le relisant pour le présent travail.

¹²⁶³ *Ibidem*, « *L'organisation et son environnement : deux modèles* », pages 98-115.

¹²⁶⁴ Depuis les années 1970, des polices municipales auxiliaires ou les « *pervenches* » et « *aubergines* » de la préfecture de police à Paris dressaient la plus grande majorité des contraventions pour stationnement irrégulier, notamment celles concernant le stationnement payant.

magnifiquement le titre d'un ouvrage récent, « *Les radars et nous* ».

Nous espérons avoir suffisamment illustré ci-dessus – à la suite d'Yves Durand-Raucher – les potentialités des approches tayloristes, dont le chronométrage des tâches est un des principes, pour regretter que les auteurs qui se sont penchés sur le contrôle-sanction n'aient pas lu Monjardet avec l'attention qui convenait.

UNE CERTAINE TIMIDITE DE LA RECHERCHE.

Un rapide survol des organismes de recherche susceptibles d'aborder la question du contrôle-sanction en matière routière permet de distinguer trois pôles principaux :

- le Centre de Recherches Sociologiques sur le Droit et les Institutions Pénales (CESDIP),
- l'Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure (IHESI) devenu l'INHES¹²⁶⁵,
- l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

Il faut d'abord remarquer que chacun de ces organismes est étroitement affilié¹²⁶⁶ à un ministère spécifique : le ministère de la justice pour le CESDIP, le ministère de l'intérieur pour l'IHESI (INHES), le ministère chargé des transports pour l'INRETS. Il en résulte une certaine division du travail – si l'on peut dire –, qui n'est probablement pas pertinente en matière de recherche, où la confrontation est toujours la voie la plus féconde.

Ainsi, l'INRETS s'était-il toujours interdit de réaliser des travaux sur le fonctionnement des polices françaises¹²⁶⁷, notamment dans la période cruciale des années 1989-2002. Ses quelques travaux – très récents – concernent uniquement des polices étrangères¹²⁶⁸ et ne servent évidemment que d'écran¹²⁶⁹ à cette restriction volontaire.

Un bon exemple des analyses validées dans la sphère de l'INRETS vers 1995 est le volume *Routes, espace incertain*, réalisé par l'IHESI en 1996¹²⁷⁰. Bien qu'il ne porte pas de nom de « directeur » dudit recueil, il appert de son *Avant propos* qu'Yvon Chich « a été un précieux conseiller pour la réalisation de ce dossier ». Aucun des trois articles qui y sont consacrés au

¹²⁶⁵ Actuellement *Institut National des Hautes Etudes de Sécurité* (INHES).

¹²⁶⁶ Le statut actuel de l'organisme importe peu ici face à son origine propre, à son financement, et au contrôle que la ou les directions ministérielles chargées de la sécurité routière exercent sur les objets de ses travaux.

¹²⁶⁷ C'était déjà une caractéristique de l'ONSER, dont on a vu qu'une des préoccupations originelles était de ne pas entrer en conflit avec le ministère de l'intérieur. À l'époque, toutefois, les sujets de recherches étaient suffisamment nombreux pour laisser de côté la question de l'efficacité du contrôle-sanction.

Les comparaisons avec l'étranger réalisées dans les années 1980-1990, généralement par des groupes de l'Administration, n'abordaient jamais non plus la question de l'efficacité fonctionnelle des polices. Leurs descriptions étaient au mieux qualitatives, quand ils ne se laissèrent pas abuser par le service de communication de la police visitée qui n'avait de cesse de leur faire visiter le « *département modèle* » dans la grande tradition soviétique de « *l'usine modèle* ». Ce fut notamment le cas de la Grande-Bretagne, dont les polices décentralisées au niveau des *counties* ont des résultats pour le moins variables.

¹²⁶⁸ De préférence dans des pays exotiques, Australie, Nouvelle-Zélande, Californie, pour éviter le sempiternel voyage en Grande-Bretagne.

Notons que ces travaux sont toujours descriptifs et essentiellement orientés sur les relations entre la police et les usagers et qu'ils ne posent jamais la question en termes tayloristes de « *temps passé par procès-verbal* » et « *d'efficacité fonctionnelle* » des méthodes de contrôle.

¹²⁶⁹ Le terme « *écran* » étant ici à prendre au sens de « *voile* » d'un élément refoulé.

¹²⁷⁰ *Routes, espace incertain, Dossier IHESI*, Les Cahiers de la sécurité intérieure, n° 25, 234 pages, 1996.

contrôle-sanction n'abordait la question de « *l'efficacité fonctionnelle* » des polices¹²⁷¹.

Les grands travaux de comparaison avec l'étranger ont toujours porté sur le comportement des usagers et la réglementation, à la rigueur sur une description des polices étrangères, mais jamais sur leur efficacité fonctionnelle en termes de contrôle-sanction¹²⁷².

Une dernière conséquence de cette division du travail est un *consensus par défaut* sur les travaux réalisés. On s'entre-cite très volontiers dans les quelques revues concernées¹²⁷³, mais on s'abstient de recensions tant soit peu critiques sur les travaux réalisés.

La floraison d'ouvrages parus ces deux dernières années à propos de la nouvelle politique de contrôle-sanction n'a toujours pas assimilé l'importance des approches quantitatives et de l'étude de l'efficacité fonctionnelle des polices.

III-6 QUELLES VOLONTES POLITIQUES DE 1989 A 2002 ?

LE ROLE DES HIERARCHIES POLICIERES.

L'insuffisance et la vétusté du système répressif commencent à faire débat avec le *Livre Blanc*. Les forces de police ne réforment pas leurs manières de faire, sauf les CRS, comme l'ont montré les statistiques du nombre des procès-verbaux pour les diverses infractions, la présentation officielle de la répression des excès de vitesse en 1994 et les éléments tardifs mis au jour par les *Rapports Giblin et Durand-Raucher* de 2000-2001 sur ce sujet.

Il serait tentant de s'en tenir à une analyse de sociologie des organisations et de postuler

¹²⁷¹ *Les Cahiers de la Sécurité Intérieure*, n° 25, 3^{ème} trimestre 1996 :

- Marie-Berthe Biecheler, Marie-Chantal Jayet, *Le système réglementaire de prévention et son évaluation*.

- Dominique Boullier, Stéphane Chevrier, *Construire une cause nationale : police, gendarmerie et sécurité routière*.

- Claudine Pérez-Diaz, *Les régulations rationnelles du contrôle des contraventions*.

Sur les travaux de la sphère de l'IHESI à cette époque, voir par exemple :

- Dominique Boullier, Stéphane Chevrier, *L'Activité des Forces de Police et de Gendarmerie en matière de Sécurité Routière*, Rennes, Euristic Média, (IHESI), 194 pages, 1995.

- Dominique Boullier, *La "Traffic Police" en Angleterre et au Pays de Galles*, Rennes, Euristic Média (IHESI), 1995.

¹²⁷² Un exemple du genre est le travail réalisé par le FERSI, *Forum des Instituts Européens de Sécurité Routière* (analogues à l'INRETS) : Jean-Pierre Cauzard *et al.*, *European drivers and traffic safety*, FERSI, éditions Paradigme, 1995. Version française : *Les conducteurs européens et la sécurité routière*, Paradigme, 1996.

Voir notre recension : Jean Orsell, *À propos du livre "Les conducteurs européens et la sécurité routière"*, in *Revue TEC*, n° 136, mai-juin 1996, pages 19-25. Nous y remarquons, page 24, que :

« *Sur la difficile appréciation de l'ensemble "loi-répression" [... à propos de] la répression contre l'alcoolisation au volant, il n'y a pas de comparaison dans ce livre. [...] Nous espérons que cette étude sera pour une autre fois.* »

Une autre coopération européenne plus intéressante, le « *COST 329 – Models for Traffic and Safety Developments and Interventions* », (1999) – dans laquelle l'INRETS était aussi très impliqué –, a œuvré sur la comparaison européenne sous l'angle de l'analyse diachronique des évolutions passées, sans porter plus d'intérêt aux modalités pratiques de la répression que les comparaisons sociologiques du FERSI.

Voir aussi : Robert Delorme et Sylvain Lassarre, directeurs, *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale. Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, avril 2003, Les collections de l'INRETS, mai 2006. Ici encore, la question de l'efficacité fonctionnelle des polices n'est pas abordée.

Signalons enfin les très nombreuses comparaisons d'origine administrative, françaises ou européennes, dont la grande caractéristique est de s'en tenir strictement aux réglementations – et parfois à des statistiques brutes – sans aucune ouverture sur les pratiques policières.

¹²⁷³ *RTS* (revue de l'INRETS), *Revue TEC*, *Déviance et Société*, *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, etc.

que la Gendarmerie et la Sécurité publique ne pouvaient se réformer du fait des réticences de leurs agents de terrain. C'est ce qui ressort le plus souvent des études sociologiques sur le fonctionnement de la répression.

Ce serait pourtant négliger un certain nombre de faits bien établis.

D'abord, les CRS avaient parfaitement réussi à passer outre ces réticences supposées.

Les hiérarchies étaient fort conscientes du débat, lancé par le *Livre Blanc* en 1989 et activé par le CISR de 1993, la *Loi d'orientation et de programme relative à la sécurité* du 21 janvier 1995 et la *Loi* de 1999 qui établit la responsabilité sans échappatoire du propriétaire de la voiture en cas de contravention établie par une photographie. De nombreuses réunions – sans résultat – avaient eu lieu au niveau des directions sur l'application de la *Loi* de 1995.

Que ce débat ne soit guère sorti des sphères administratives, où il était d'ailleurs occulté par les directions de la Gendarmerie et la Sécurité publique, ne saurait supprimer le fait que celles-ci auraient pu parfaitement réformer leurs pratiques comme l'avaient fait les CRS.

Les voies de la réforme – équipes spécialisées et enregistrement automatique par photographie argentique – étaient bien connues. La création d'équipes spécialisées dans toutes les polices, avec une organisation analogue à celle des CRS aurait mobilisé, pour 1 164 506 contraventions dressées en 1999, environ 316 000 heures de travail, soit 260 postes à temps plein seulement. Trouver un aussi petit nombre d'agents disposés à travailler dans de telles équipes spécialisées n'était certainement pas impossible, quitte à les motiver d'une façon ou d'une autre, primes ou avancement. Doubler ce nombre, le tripler – ou plus encore – n'aurait guère été plus difficile...

Il aurait aussi fallu intégrer ces agents dans des unités desservant des zones supérieures à l'échelle du département, ce qui n'était pas dirimant, certaines organisations (les CRS par exemple) étant déjà organisées à une échelle plus vaste. Mais, c'était peut-être difficile à admettre pour les responsables de la Gendarmerie et la Sécurité publique.

On doit donc faire l'hypothèse que les directions concernées ne désiraient pas augmenter la répression et étaient arc-boutées sur leur routine. Il nous est plus difficile de proposer des hypothèses sur leurs motivations¹²⁷⁴.

On peut tenir pour certain, par contre, au vu de l'absence de résultats obtenus sur le sujet en 12 ans, que la délégation interministérielle à la sécurité routière n'avait pas l'autorité nécessaire pour faire bouger les directions des polices.

Un autre exemple de cette impuissance, très caractéristique parce que le changement en question ne posait aucun vrai problème, est le refus obstiné de la Gendarmerie de décompter les tués à 30 jours. On notera, dans la citation ci-dessous, qui date de 2001, que la hiérarchie de la Gendarmerie se retranche derrière l'avis de ses « *opérateurs de terrain* » :

« *M. Pierre DOLO, pour le ministère de la Défense, fait part de ses inquiétudes concernant l'accroissement de la charge de travail qu'impliqueraient, pour les unités de Gendarmerie, ces nouvelles dispositions [le décompte à 30 jours], dont la gestion apparaît très lourde auprès des opérateurs de terrain. Cette gestion lourde du suivi pourrait être évitée par l'application systématique du coefficient correcteur.* »¹²⁷⁵

¹²⁷⁴ On peut en envisager de multiples : simple inertie, affirmation du pouvoir de leur organisation, respect imbécile d'une doctrine de répression des infractions routières établie dans les années 1930, peur des dirigeants de risquer leur poste en cas de réactions (syndicales, journalistiques, du public), etc.

¹²⁷⁵ *Compte rendu de la Séance du 19 décembre 2001 du Conseil national de la sécurité routière, Fiches, Point 3.* C'est nous qui soulignons. Tous les participants au CNSR sont pour le décompte à 30 jours, qui était demandé depuis les années 1960. Il faudra encore attendre jusqu'en 2005 pour qu'il soit mis en application. Piteusement, le

LES GOUVERNEMENTS ET LA REPRESSON DE 1989 A 2002.

De 1989 à 2002, deux présidents de la République, six premiers ministres et sept ministres de l'équipement s'étaient succédés, au gré de trois alternances entre la gauche et la droite¹²⁷⁶. Malgré leurs déclarations d'intention d'améliorer la sécurité routière, y compris par le contrôle sanction, aucun n'avait réellement entrepris de le durcir.

La meilleure preuve historique de cette prudence est à trouver dans les résultats de leur politique commune. Mais, il n'est pas inutile de présenter quelques éléments de leurs discours¹²⁷⁷.

On peut partir des débats de la *Loi* du 10 juillet 1989 à l'Assemblée nationale qui constituent l'unique occasion qu'eurent les députés de s'exprimer sur le *Livre Blanc*¹²⁷⁸. Le ministre de gauche Michel Delebarre conclura la première lecture du *projet de loi*, le 11 mai, par une déclaration – d'une belle envolée rhétorique – dans laquelle il évitera soigneusement de mentionner la répression :

*« Je crois que vont se multiplier dans le pays les initiatives les plus diverses [...] Nous en serons surpris. D'ores et déjà, elles jaillissent dans le milieu scolaire et éducatif, dans les communes, grâce aux maires, dans les départements, avec les conseils généraux. Nous entendons certains échos sur ce qui se passe dans l'ensemble du pays, sur une réelle prise de conscience, sans oublier le travail considérable des médias en faveur de la sensibilisation de l'opinion publique. »*¹²⁷⁹

Après la victoire de la droite en 1993, le nouveau ministre de l'équipement Bernard Bosson se trouve confronté, quelques mois après sa nomination, à un accident particulièrement médiatisé. Le samedi 28 août 1993, un chauffeur routier s'endort et percute un embouteillage sur l'autoroute A6 à la hauteur de Courtenay. Le bilan de ce carambolage n'est pas des plus graves avec 6 morts, mais les médias s'emparent de l'affaire : le chauffeur était soumis à des cadences infernales depuis des mois ; l'entreprise était plus que coutumière du fait et l'Administration s'était toujours refusée à la sanctionner. Bernard Bosson se déclare « effaré » et déclare dans un interview au quotidien *France-soir* le 1^{er} septembre :

*« Sur un tel dossier, je ne pouvais rester inerte. Il n'y avait qu'une seule décision à prendre : la suspension immédiate de l'autorisation de transport de la société jusqu'à la fin de la procédure judiciaire. »*¹²⁸⁰

président du CNSR, René Dosière, « considère que compte tenu de la position exprimée par le représentant de la gendarmerie pour comptabiliser réellement les tués à 30 jours [...] le Conseil national de la sécurité routière ne peut pas formuler aujourd'hui de recommandations pour un nouveau système de décompte des personnes tuées. »

¹²⁷⁶ Les premiers ministres Rocard, Cresson, Bérégovoy, Balladur, Juppé, Jospin ; et les ministres Michel Delebarre, Louis Besson, Paul Quilès, Louis Bianco, Bernard Bosson, Bernard Pons, Jean-Claude Gayssot.

¹²⁷⁷ Ces quelques citations permettent d'illustrer la permanence de la méfiance des politiques envers la répression. Leur choix est certes arbitraire ; toutefois on pourrait les multiplier...

¹²⁷⁸ *Débats de l'Assemblée nationale*, 10 mai, 11 mai et 27 juin 1989. Nous avons vu que le Gouvernement repoussera tout débat ultérieur, malgré sa promesse de l'organiser et le vote en ce sens d'un article de la *Loi*.

L'embryon de débat constitué par les interventions des députés ne fait certes pas ressortir un grand intérêt de leur part pour la politique de répression proposée par le *Rapport Giraudet*. Mais, si le débat avait eu lieu, qui sait ce qui en serait ressorti ?

¹²⁷⁹ *Débats de l'Assemblée nationale*, 11 mai, page 816.

¹²⁸⁰ Didier Gallot, Jean de Maillard, *Les automobilistes politiquement incorrects*, Albin-Michel, 1996, pages 115 à 151. Les deux citations sont page 136. C'est nous qui soulignons.

L'ouvrage de Gallot et de Maillard – à lire absolument – est une rarissime analyse faite par des magistrats sur les défaillances de la justice en matière de sécurité routière. D'où son grand intérêt...

Mais, le ministre se garde bien d'afficher une politique de répression générale, comme s'en scandalisent les deux magistrats qui ont plus tard relaté l'affaire :

« *Le ministre va-t-il, comme l'interroge le journaliste stupéfait d'une volonté si soudaine et si farouche, remettre de l'ordre dans la profession du transport routier ? Assurément, mais à sa manière :*

«Pas dans le sens d'une grande vague à caractère répressif». »¹²⁸¹

Il ne fera que créer une commission...

La question de la répression en général reçoit, à peu de chose près, la même réponse de la part des deux successeurs de Bernard Bosson, pourtant de partis opposés.

Bernard Pons, ministre de l'équipement du gouvernement Juppé, l'exprime ainsi en 1997 :

« *La présence des gendarmes est là d'abord pour rappeler les risques, pour signaler les endroits dangereux, pour inciter à la vigilance, pas pour prendre en faute. Ce principe était intégré dans le plan d'action "Gendarmerie 2002". Cet esprit de prévention et de loyauté peut redonner à chacun le sens des responsabilités et redonner aux sanctions, là où elles sont nécessaires, leur légitimité.* »¹²⁸²

Son successeur de gauche Jean-Claude Gayssot tient le même langage en 1999 :

« *La présence des forces de l'ordre sur nos routes est un élément fondamental du changement des comportements. Cette présence sera renforcée surtout aux endroits les plus dangereux, les week-ends, la nuit et là où les enjeux de sécurité sont les plus forts.*

Les contrôles routiers devront progresser globalement de 10 % (en temps passé, en utilisation des appareils de contrôle et en nombre de contrôles effectués). »¹²⁸³

Leur récit de l'affaire est stupéfiant et explique que les médias s'en soient emparés. Le chauffeur observait des cadences infernales depuis des mois. L'entreprise Van Eetvelde, sise près de Montargis, imposait des horaires non réglementaires à tous ses chauffeurs depuis une dizaine d'années. En 1985, déjà, les chauffeurs avaient envoyé une lettre collective à l'inspection du travail pour signaler les fraudes au chronotachygraphe. L'entreprise croulait sous des centaines de procès-verbaux de fraude sur les chronotachygraphes, d'excès de vitesse et d'infractions à la législation du travail des chauffeurs, etc. Malgré les mises en garde répétées de l'inspecteur du travail et de la direction départementale de l'équipement, ni le tribunal ni la préfecture n'avaient rien fait pour contraindre l'entreprise à respecter les règles de sécurité. Ceci au nom du maintien de l'emploi, bien entendu, et sous les pressions des élus locaux. L'affaire se poursuivra dans le ridicule d'annulations et restitutions successives de l'autorisation administrative, entre les contorsions du préfet et du tribunal administratif. La société Van Eetvelde sera finalement interdite d'exercer, ses dirigeants jugés et sanctionnés. Et Gallot et de Maillard de conclure :

« *Van Eetvelde, dans ce grand tableau, n'était qu'une caricature, si laide, si grotesque, si outrée, qu'il fut facile aux hommes politiques de faire croire qu'elle ne représentait rien. Hélas pour les victimes : celles-ci, celles qui les ont précédées et toutes les autres à venir.* » (page 151).

¹²⁸¹ *Ibidem*. Les auteurs poursuivent ainsi le dialogue du ministre et du journaliste :

« *Ouf ! Mais que reste-t-il à faire ? Quand un ministre veut faire quelque chose, mais qu'il ne sait pas quoi, que fait-il ? "... je lance une grande enquête à la base du système, c'est-à-dire sur les contrats entre transporteurs et chargeurs".* »

« *À quoi servira cette enquête ? On ne le saura guère puisqu'on n'en a jamais vu les résultats.* »

¹²⁸² Bernard Pons, ministre de 1995 à 1997, in *Revue du comité de la sécurité routière*, n° 108, janvier-février 1997. C'est nous qui soulignons. Même si le rédacteur du discours a repris textuellement l'antique formule de la *Circulaire d'Instruction relative à la police de la route* de la Gendarmerie du 11 mars 1930, il n'en reste pas moins que le ministre chargé de la sécurité routière y adhère toujours en 1997...

¹²⁸³ Jean-Claude Gayssot. *Décisions du Comité interministériel de sécurité routière* du 2 avril 1999. Celui-ci est ministre de l'équipement de 1997 à 2002.

Hélas, le nombre de procès-verbaux d'excès de vitesse stagnera de 1 215 793 en 1999 à 1 262 745 en 2001, soit 3,87 % d'augmentation en deux ans tandis que le nombre de véhicules croissait de 4,55 %.

Même langage dans son *Introduction au Colloque La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ?*, éditeur La Prévention Routière, 252 pages, 1999. Malgré son titre, ce

Promesse évidemment non tenue...

Gilles de Robien, ministre de droite en 2002, déclarait lui-aussi¹²⁸⁴ :

« Si l'on se contente de moyens répressifs, le nombre d'accidents ne sera jamais réduit autant que souhaité. Aussi, il faut élever le débat, faire appel à la responsabilité des conducteurs, à leur conscience. [Pour les contrôles] cela ne dépend pas que de moi, mais aussi du ministre de l'intérieur [...] »

Dès l'automne 2002, de Robien se fit mettre à l'écart au profit du ministre de l'intérieur.

On pourrait terminer sur les déclarations du président de la République Jacques Chirac.

En 1995, juste après son élection, il promet aux journalistes du Club de l'Information Automobile une « approche moins répressive de la sécurité routière » et déclare¹²⁸⁵ :

« Je crois plus à l'importance de la sensibilisation et de la formation des automobilistes qu'à la répression. [...] »

La sécurité routière doit, je le répète, être une priorité. C'est une question de vie ou de mort dans certains cas. Doit-on, pour autant, accentuer la répression en ce domaine ? Je crois que, sur ces questions, il convient, avant d'envisager toute nouvelle réforme, de procéder à une étude sérieuse d'impact des lois déjà votées et de leurs effets.

Je pense, entre autres, aux effets du permis à points. D'autre part, un effort important doit être mené pour sensibiliser les automobilistes sur ces questions. Je suis convaincu que de telles mesures produisent souvent plus d'effets qu'une multitude de textes et de contraintes. »

En juin 2003, lors son second mandat, Jacques Chirac stigmatisait « l'indifférence générale » du passé, reprenant la plainte des associations de familles de victimes :

« Combien de familles frappées par le deuil ont-elles eu le sentiment de se heurter aux murs d'une indifférence générale ? »¹²⁸⁶

III-7 LA NOUVELLE POLITIQUE DE L'APRES 2002.

Nous nous en tiendrons à deux objectifs :

- préciser la chronologie des mesures prises à partir de 2002, qui ne coïncident pas avec la seule mise en œuvre des radars automatiques ;
- indiquer quelques éléments statistiques disponibles sur l'évolution de la répression.

Colloque reste clairement dans la ligne ancienne de la « responsabilisation ».

¹²⁸⁴ Déclaration à *Auto-Plus*, 21/05/2002.

¹²⁸⁵ Coupure de presse des Archives de François Leygue : *Les convictions automobiles de Jacques Chirac*, propos recueillis par Jacques Chevalier, in *Le Figaro*, rubrique *La Vie de l'Automobile*. Le sous-titre de l'article indique : « Lutte contre la pollution, formation des conducteurs, défense de l'industrie et approche moins répressive de la sécurité routière, tels sont les sujets de préoccupation du nouveau président. »

La coupure n'est pas datée, mais le contexte suggère une date très proche de son élection le 7 mai 1995.

¹²⁸⁶ Jacques Chirac, *Préface* à Béatrice Houchard, *Pour en finir avec l'hécatombe routière*, Fondation Robert Schuman, 88 pages, juin 2003. L'auteure est une journaliste politique. Le ton de cet ouvrage de circonstance est donné par la titre du premier chapitre « *Le scandale français.* »

UNE CHRONOLOGIE.

Si l'on voulait dater précisément la naissance de la « *troisième politique de sécurité routière* », nous choisirions de retenir le *Décret* du 15 mai 2002 qui met enfin la Gendarmerie sous la coupe du ministère de l'intérieur en ce qui concerne la sécurité routière :

« Art. 3. Pour l'exercice de ses missions de sécurité intérieure, le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales est responsable de l'emploi des services de la gendarmerie nationale mentionnés au décret du 14 juillet 1991 susvisé. À cette fin, en concertation avec le ministre chargé de la défense, il définit les missions de ces services autres que celles qui sont relatives à l'exercice de la police judiciaire. Il détermine les conditions d'accomplissement de ces missions et les modalités d'organisation qui en résultent. »¹²⁸⁷

La porte était enfin ouverte à la coordination des politiques propres des diverses polices.

Dans son discours du 14 juillet, Jacques Chirac annonce que la sécurité routière fera partie des trois « *grands chantiers* » de son quinquennat¹²⁸⁸. En fait, cette « *décision* » avait dû intervenir plus tôt, comme en témoigne la *Revue du Comité de la Sécurité Routière* du mois de juillet 2002 qui anticipe sur la déclaration du 14 juillet (voir l'*Annexe B, Illustration 246*).

Le 17 septembre 2002, des « *États généraux de la sécurité routière* » sont tenus au Théâtre de l'Empire (Paris)¹²⁸⁹. Le ministre de l'intérieur Nicolas Sarkozy y affirme clairement que la politique sera répressive¹²⁹⁰.

Le *Comité interministériel de la sécurité routière* du 18 décembre 2002 :

« décide que seraient mis en place, au cours des trois années suivantes, 1 000 appareils de contrôle automatisé avec une première tranche de 100 unités dans le courant du deuxième semestre 2003. »

Une mission est lancée le 12 février 2003 pour définir les modalités pratiques de l'appel d'offres du système de Contrôle-Sanction Automatisé¹²⁹¹ :

¹²⁸⁷ 15 mai 2002. *Décret relatif aux attributions du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales*. Ce texte capital est pris huit jours après la constitution du premier gouvernement de Jean-Pierre Raffarin dont le ministre de l'intérieur est Nicolas Sarkozy. Ce dernier va poursuivre cette intégration de la gendarmerie en tant que ministre de l'intérieur, puis président de la République. Une étape est franchie en mai 2007 avec l'établissement d'un « *projet de réorganisation du ministère de l'intérieur* ». Voir, par exemple, *Le Monde* du 24 octobre 2007, page 12, qui annonçait : « *Au 1^{er} janvier 2009, les gendarmes sous la tutelle du ministère de l'intérieur* ». Cet article est d'ailleurs illustré par un contrôle de police routière par la gendarmerie...

¹²⁸⁸ L'auteur a reçu – sans les avoir demandées – plusieurs « *confidences* » de tel ou tel disant être l'inspirateur de cette « *décision* », ou lui indiquant que tel autre en était l'origine. Ces prétentions ne méritent pas d'être rapportées ici car, comme on le verra, cette « *décision* » résulta d'une processus long et complexe.

¹²⁸⁹ Sous la présidence de Jean-Pierre Raffarin, ils réunissent sept ministres devant 470 personnes dont plus de 100 représentants d'associations, 200 représentants de tous les ministères concernés, 20 collectivités locales et 100 professionnels (auto-écoles, constructeurs, assureurs, experts, chercheurs...) et de très nombreux journalistes. Les discours des ministres sont précédés de 2 tables rondes.

¹²⁹⁰ On trouvera ce remarquable discours *in extenso* en *Annexe A 33*. Ces propos répressifs avaient vivement frappé François Perdrizet (sur celui-ci, voir plus loin) et François Leygue lors de cette manifestation, comme ils l'exprimaient lors d'interviews menés en 2008.

¹²⁹¹ *Mission interministérielle Contrôle-Sanction Automatisé, Rapport* de MM. Jacques Sicherman, ingénieur général des ponts et chaussées, Raphaël Bartolt, préfet, Patrick Poirret, sous-directeur au ministère de la justice, Hervé Guillou, sous-directeur au ministère des finances et de l'industrie, mai 2003. Publié sous l'en-tête des 4 ministères de l'équipement, de l'intérieur, de la justice et des finances.

« La mission [...] devra préparer le déploiement prévu par les décisions du CISR, et se fixer comme objectif de permettre au Ministre de l'Intérieur de lancer la ou les consultations nécessaires à ce déploiement, avant la fin du 2^{ème} trimestre de 2003. »

À partir des décisions prises à l'automne 2002, il faudra à peine une dizaine de mois pour prendre les mesures juridiques nécessaires :

- la *Loi* du 12 juin 2003 établit expressément la légalité des contraventions effectuées par les « appareils de contrôle automatique » et celle du « traitement informatisé » de ces contraventions (art. 8-X)¹²⁹² ;
- son *Décret d'application* sort moins d'un mois après¹²⁹³ ;
- le traitement centralisé dans un *Centre automatisé de constatation des infractions routières* (CACIR) est défini en octobre 2004¹²⁹⁴.

Il n'y aura pas d'autre texte important concernant la répression avant la fin 2008¹²⁹⁵.

Le premier radar automatique fut « inauguré » le 27 octobre 2003 sur la N 20 vers Montlhéry. Cela donna lieu à un scoop d'*Auto-plus* qui photographia les ministres de l'intérieur et de l'équipement, Nicolas Sarkozy et Gilles de Robien, et le délégué interministériel Rémy Heitz alors qu'ils se rendaient à cette inauguration en excès de vitesse comme le faisait le préfet Lépine en 1900¹²⁹⁶.

L'installation des radars automatiques ne se ralentira pas.

En fin d'année	2003	2004	2005	2006	2007
Nombre de radars	70	400	1 003 dont 313 embarqués	1 200	1 850

LA « DECISION » CONCERNANT LES RADARS AUTOMATIQUES.

Les éléments sur la « décision » d'utiliser les radars automatiques sont peu accessibles. Il y avait eu la longue phase d'hésitations que nous venons de relater.

La décision elle-même fut prise dans le secret des cabinets ministériels et annoncée officiellement au *Comité interministériel de la sécurité routière* du 18 décembre 2002.

On peut toutefois en comprendre à peu près le cheminement à travers quelques documents.

Le premier est l'ensemble des *Rapports Giblin et Durand-Raucher* qui proposent une amélioration avec les matériels existants et ont entraîné, dès 2001, des modifications rapides mais superficielles des pratiques de la Gendarmerie et de la Sécurité publique.

Les citations du paragraphe et du paragraphe précédent sont tirées des lettres de mission.

¹²⁹² 12 juin 2003. *Loi 2003-495 renforçant la lutte contre la violence routière*, article 8-X. Elle ne fait que confirmer la légalité de la contravention au vol par photographie utilisée depuis longtemps

¹²⁹³ 11 juillet 2003. *Décret d'application* de la loi du 12 juin 2003.

¹²⁹⁴ 14 octobre 2004. *Décret portant création et organisation du « Centre automatisé de constatation des infractions routières »* (CACIR).

¹²⁹⁵ Signalons quelques mesures réglementaires prises de 2003 à 2008, dont trouvera la liste en *Annexe A 29* : extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds, autobus et autocars, immatriculation des cyclomoteurs neufs, aggravation de diverses peines, extension du limiteur de vitesse par construction aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes, obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés soient attachés.

¹²⁹⁶ *Auto-plus*, n° 792, 11 novembre 2003, pages 2-3. Le 2/04/2002, *Auto-plus* avait « suivi les candidats en campagne » pour l'élection présidentielle de 2002, tous surpris en excès de vitesse, évidemment (pp.25-29).

Le deuxième est le *Rapport* « *Gisements de sécurité routière* » de juin 2002. Il résultait d'une initiative de la *direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques* du ministère chargé des transports¹²⁹⁷. Présidé par le préfet Régis Guyot, un groupe de 12 experts reprit les études bien connues sur les gains potentiels que procureraient le respect des réglementations et autres mesures (protection contre les obstacles de bord de route).

Le groupe était nettement dominé par les représentants des forces de police¹²⁹⁸. Aussi, lorsqu'il traite de la question primordiale du contrôle-sanction, il évite soigneusement de s'interroger sur les pratiques de la police et assume *a priori* que l'on se trouve devant¹²⁹⁹ :

« *Un système de contrôle-sanction mal armé pour faire face à cette situation.*

Un système saturé, voire débordé.

[Et que] *la seule voie possible pour augmenter sensiblement la productivité du système, c'est le recours à une automatisation plus générale de l'ensemble de la chaîne.* »

On peut considérer que ce travail témoigne des refus des autres forces de police d'aller vers une pratique du type de celle des CRS.

Le troisième est le *Rapport* de l' « *Instance d'évaluation des systèmes locaux de contrôle-sanction de la politique de sécurité routière* » mise en place auprès du Commissariat général du Plan en avril 2001. Il est plus connu sous le nom de *Rapport Ternier* du nom du président de l'*Instance*, Michel Ternier. Ses travaux vont s'étirer et il ne sera publié qu'en 2003. Ses travaux et ses « *conclusions* » ont donc été contraintes et déterminées par les décisions déjà prises lors du *Comité interministériel de la sécurité routière* du 18 décembre 2002¹³⁰⁰.

Ce document très fourni (266 pages) embrasse l'ensemble des infractions et de leur traitement policier et judiciaire. Il contient de longues descriptions des pratiques policières, notamment sous l'angle d'enquêtes auprès des policiers de base sur « *les savoirs locaux* ».

Toutefois, la réussite des CRS dans le contrôle de vitesse est totalement passée sous silence, bien que Michel Ternier ait discrètement consulté Yves Durand-Raucher sur son *Rapport* de 2000¹³⁰¹. Le *Rapport Ternier*, prisonnier des décisions prises en 2002, ne peut

¹²⁹⁷ Dossier *Gisement de sécurité routière*, 2 volumes, ISBN 2-11-093210-4, édité par la DRAST, 330 pages, juin 2002. Ce rapport fut rédigé par une commission – presque uniquement composée de fonctionnaires – réunie sous la présidence du préfet Régis Guyot. Elle fut mise en place à l'initiative de François Perdrizet, directeur de la DRAST, qui signa la *lettre de mission* le 5 décembre 2000. Son très faible tirage (800 exemplaires), sa date de publication tardive, un mois avant la déclaration de Jacques Chirac de juillet 2002, fit que ce rapport n'eut aucun retentissement. On y trouve cependant quelques statistiques intéressantes. Cette étude reprend l'ensemble des questions concernant la sécurité routière, selon une approche analytique par « *gisement* » de gains potentiels sur chaque catégorie d'accidents, qui souffre d'un manque de vue synthétique. La grande faiblesse de cette démarche fut que l'exécution de la répression n'y fut jamais abordée en tant que telle, alors même qu'elle était fondamentale.

¹²⁹⁸ Outre le préfet Guyot qui allait bientôt devenir directeur de l'*Institut National des Hautes Etudes de Sécurité* (INHES), il comprend trois hauts fonctionnaires policiers, les 4 représentants du ministère de l'équipement étant de niveau subalterne (le plus titré étant simple ingénieur des ponts et chaussées) plus François Leygue, déjà retraité, et 4 représentants d'associations ou organismes de recherche.

¹²⁹⁹ *Rapport Guyot*, tome 1, pages 51-58. Les deux premières lignes soulignées sont les têtes de sous-chapitre de leurs propositions, page 51, et le troisième paragraphe est page 56.

¹³⁰⁰ *La politique de sécurité routière. Les systèmes locaux de contrôle-sanction*, Conseil National de l'Évaluation, Commissariat général du Plan, La Documentation française, 266 pages, septembre 2003.

Voir notamment la *Préface* de Michel Ternier, page 13, qui expose que le projet initial d'évaluation a été réorienté par « *l'intervention du 14 juillet du Président de la République* » et comment : « *Compte tenu du contexte particulier de cette évaluation, les travaux de l'instance ont été adaptés pour tenir compte du calendrier des décisions politiques.* »

¹³⁰¹ La « *Bibliographie* » du *Rapport Ternier*, pages 261-266, mentionne le *Rapport Durand-Raucher*.

En fait, Yves Durand-Raucher ne fut jamais auditionné par l'*Instance d'évaluation* elle-même, mais Michel

donc guère éclairer sur les possibilités de réformes sans passer par les radars automatiques¹³⁰².

Il est très probable – sinon certain – que la solution des « *radars automatiques* » retenue a été plus coûteuse qu'une extension des procédures des CRS, non pas tant du fait du coût des matériels (50 000 € par radar automatique), que du fait de l'impossibilité de diminuer les effectifs à faible rendement de la Gendarmerie et de la Sécurité publique toujours occupés à dresser des procès-verbaux pour excès de vitesse par les méthodes traditionnelles : en 2006, le nombre de ceux-ci était de 1 405 272 contre 1 262 745 en 2001. Malheureusement, nous n'avons plus accès aux statistiques d'activité des personnels des diverses polices qui permettraient d'estimer ce surcoût. La mise en cohérence de l'utilisation des polices avec l'utilisation des radars automatiques ne s'est donc pas encore faite. Peut-être se fera-t-elle un jour dans le cadre plus général des réformes du système policier en cours.

Quoi qu'il en soit, la décision d'utiliser le « *contrôle-sanction automatisé* » s'est imposée, face à la seule amélioration des procédures de traitement couplées à un traitement manuel des photographies (argentiques ou numériques) par des équipes spécialisées. Il est probable que le gouvernement a reculé devant la mise en place d'une telle réforme dès la décision de 2002.

L' AUGMENTATION DE LA REPRESSION ENTRE 2001 ET 2006.

Les diverses polices vont donc faire un effort de « *productivité* » – pourrait-on dire « *d'activité* » ? – dès l'automne 2002. Bien entendu, aucun effectif ni matériel supplémentaire ne leur avait été attribué dans des délais si courts. Le nombre d'accidents va baisser rapidement dès l'automne 2002. Durant les 12 mois précédant l'installation du premier radar automatique, le nombre de tués a diminué de 22 % par rapport aux douze mois précédents.

Effectivement, la répression avait fortement augmenté durant l'automne 2002, et cela de façon spectaculaire et médiatique. Il semble impossible de faire le départ entre les « *effets d'annonce* » supposés et la prosaïque réalité de cette augmentation de la répression.

Des observateurs avertis et attentifs à la sécurité routière ont été frappés à l'époque par le regain d'activité manifeste des polices, même si nous ne disposons pas des statistiques mois par mois qui permettrait de l'établir quantitativement¹³⁰³.

Les statistiques confirment cette augmentation de la répression¹³⁰⁴.

Le taux de procès-verbaux pour excès de vitesse (tableau suivant), qui était de 3,65 PV/100 véhicules en 2001 a déjà augmenté de 22 % en 2003 avec 4,52 PV/100 véhicules.

En 2006, ce taux avait été multiplié par 5,4. Les contrôles classiques sont retombés à peu près au même niveau qu'en 2001 (3,83 contre 3,65 PV/100 véhicules) ; la part du contrôle-

Ternier le reçut pour un entretien privé en compagnie de l'auteur.

¹³⁰² *Ibidem*. Voir les pages 149 e. s. sur les diverses pratiques du contrôle de vitesse, « *avec interception* », « *par tickets sur les autoroutes* », par « *automatisation* », etc.

¹³⁰³ L'auteur a ainsi noté des contrôles de vitesse avec interception sur l'avenue de Vincennes (qui a un des plus gros débits de Paris) à partir de l'automne 2002 et jusqu'au milieu 2003. Habitant depuis 27 ans à proximité immédiate de cet axe, il n'en avait jamais vu un seul auparavant.

Y. Durand-Raucher, habitant à la campagne près de Sens dans l'Yonne, a pu constater l'activité toute nouvelle de la gendarmerie dans le secteur, tant sur le contrôle de la vitesse que sur celui de l'alcoolémie. Il enquêta auprès des autres habitants du secteur qui confirmèrent ses propres impressions.

Quant à F. Leygue, il a pu faire les mêmes constatations dans les Hauts-de-Seine.

¹³⁰⁴ Voir l'*Annexe A 34*.

sanction automatisé (CSA) étant juste égale à 80 % du total.

Procès verbaux pour excès de vitesse pour 100 véhicules par an (2001-2006).

Procès verbaux	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Contrôle-sanction automatisé CSA			103 889	1 456 530	4 135 818	5 833 629
Contrôle classique	1 262 745	1 354 957	1 507 351	1 642 727	1 730 725	1 405 272
Total procès-verbaux	1 262 745	1 354 957	1 611 240	3 099 257	5 866 543	7 238 901
Taux CSA / 100 véhicules			0,29	4,04	11,39	15,91
Taux contrôle classique / 100 véh.	3,65	3,86	4,23	4,56	4,77	3,83
Taux contrôle total / 100 véh.	3,65	3,86	4,52	8,60	16,16	19,75

Les procès-verbaux pour dépassement de l'alcoolémie autorisée (tableau suivant) ont fait un bond de 25 % entre 2001 et 2002 (taux de 0,66 contre 0,53 PV/100 véhicules). En 2006, ils avaient doublé par rapport à 2001 (taux de 1,0 contre 0,53 PV/100 véhicules).

Procès verbaux pour alcoolémie pour 100 véhicules (2001-2006).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Procès verbaux	182 829	232 317	243 256	277 679	359 229	365 848
Taux procès-verbaux / 100 véh.	0,53	0,66	0,68	0,77	0,99	1,00

Il n'est pas inutile d'examiner comment ce doublement a été obtenu. Le tableau ci-après détaille les progrès globaux effectués après 2001, en comparant les résultats pour l'ensemble des polices entre 2001 et 2006 (on a rappelé pour mémoire les valeurs en 1997)¹³⁰⁵.

Tableau 29. Les contrôles d'alcoolémie comparés entre 1997, 2001 et 2006.

	Tous types de dépistages			Dépistages préventifs			Accidents plus infractions		
	Nombre dépistages	Dont positifs	Ratio positifs	Nombre dépistages	Dont positifs	Ratio positifs	Nombre dépistages	Dont positifs	Ratio positifs
1997	8376939	149620	1,79%	6572783	87266	1,33%	1804156	62354	3,46%
2001	8275651	182829	2,21%	6642584	102342	1,54%	1633067	80487	4,93%
2006	11352294	365848	3,22%	9061804	249542	2,75%	2290490	116306	5,08%

Lorsque l'on compare les années 2001 et 2006, on constate que :

- le nombre total de dépistages qui était stable aux alentours de 8,3 millions par an a fortement augmenté à 11,3 millions en 2006 ;
- le nombre de dépistages positifs a doublé de 182 829 à 365 848 en 5 ans ;
- le taux global de dépistages positifs est passée de 2,21 à 3,22 %
- pourtant, l'efficacité des dépistages autres que préventifs (après accident ou infraction) est resté stable : 5,08 % contre 4,93 %.

Les *dépistages préventifs* sont donc à la base du doublement du nombre de dépistages :

- leur nombre est passé de 6,64 à 9,06 millions, soit une augmentation de 36 % ;
- mais, c'est surtout leur « *efficacité* » qui a augmenté, passant de 1,54 % à 2,75 % de dépistages positifs, soit une augmentation de 78 %.

Faute d'éléments détaillés, on en est réduit à émettre des hypothèses sur l'amélioration de l'efficacité des dépistages préventifs. De nouvelles consignes ont pu être données pour réaliser

¹³⁰⁵ Les chiffres sont tirés du *Bilan pour 2006*. Ils diffèrent légèrement de ceux des *Bilans* pour 1997 et 2001.

les dépistages préventifs aux heures les plus propices, c'est-à-dire la nuit – particulièrement celles de samedi à dimanche –, ce à quoi répugnaient la plupart des forces de police. On a peut-être aussi amélioré le choix des emplacements, le choix des conducteurs contrôlés, etc.

Quoi qu'il en soit, l'amélioration a été incontestable dans le domaine du contrôle de l'alcoolémie, comme elle l'a été dans celui des contrôles de vitesse.

Le non-port de la ceinture de sécurité fait l'objet d'une campagne importante : le taux de procès-verbaux passe de 1,87 à 2,28 PV/100 véhicules entre 2001 et 2003 (soit 22 % d'augmentation), puis le taux décroît, sans doute parce que cette réglementation a été plus facilement respectée que les deux précédentes.

Procès verbaux pour non-port de la ceinture pour 100 véhicules (2001-2006).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Procès verbaux	648 575	707 553	810 936	652 036	536 086	468 330
Taux procès-verbaux / 100 véh.	1,87	2,01	2,28	1,81	1,48	1,28
Taux de port en agglomération ¹³⁰⁶	78,9	79,3	88,2	91,9	93,1	
Taux de port hors agglomération	95,6	95,9	97,2	98,0	98,2	98,2

Les contraventions pour non-port du casque sont restées en nombre constant comme le montre le tableau¹³⁰⁷. Le taux de port était déjà de l'ordre de 99 % pour les motocyclistes en 2001. Pour les cyclomoteurs, il a augmenté de 70 % à 100 % entre 2001 et 2006¹³⁰⁸.

Procès verbaux pour non-port du casque et taux de port pour les cyclomoteurs (2001-2006).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Procès verbaux (motos + cyclos)	77 777	78 161	80 116	72 568	69 474	79 689
Taux de port en agglomération (cyclos)	93 %	95 %	95 %	94 %	94 %	94 %
Taux de port hors agglomération (cyclos)	70 %	95 %	91 %	100 %	94 %	100 %

Le nombre total de suspensions et retraits administratifs du permis (tableau suivant) augmente de 40 % entre 2001 et 2002 : le taux passe de 0,36 retrait-ou-suspension pour 100 véhicules en 2001 à 0,65 retrait-ou-suspension pour 100 véhicules en 2006.

Retraits et suspensions du permis pour 100 véhicules (2001-2006).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Retraits administratifs	109 659	158 381	160 504	156 011	161 920	169 510
Taux de retraits admin. / 100 véh.	0,32	0,45	0,45	0,43	0,45	0,46
Suspensions pour pertes de points	13 410	13 601	20 967	39 413	54 292	68 866
Taux de retraits / 100 véh.	0,04	0,04	0,06	0,11	0,15	0,19

¹³⁰⁶ Il s'agit ici des taux des *Bilans* : « ensemble des grandes agglomérations » et de la moyenne des taux sur les « routes nationales et départementales à grande circulation ». Ces taux sont issus d'enquêtes à effectifs assez restreints non indiqués dans les *Bilans* (de l'ordre de 20 000 par an ?). Pour plus de détails, se reporter aux *Bilans*.

¹³⁰⁷ Il s'agit du total des procès-verbaux pour l'ensemble des deux-roues motorisés. Il est impossible de calculer des taux de procès-verbaux ramenés au parc, celui-ci étant mal connu.

¹³⁰⁸ Il s'agit ici des taux des *Bilans* pour les cyclomoteurs : « ensemble des grandes agglomérations de province » et de la moyenne des taux sur les « routes départementales à grande circulation ». Ces taux sont issus d'enquêtes à effectifs extrêmement restreints (400 véhicules environ). Pour plus de détails, se reporter aux *Bilans*.

On peut préciser plus finement la chronologie de ces augmentations des retraits et suspensions de permis.

Le nombre de suspensions pour perte totale des points peine encore à décoller en 2002, avec 191 suspensions de plus qu'en 2001. Il ne va vraiment augmenter qu'à partir de 2003 avec 13 601 suspensions de plus qu'en 2002. En 2006, il sera de 68 866 suspensions contre 13 410. Le taux passe donc de 0,04 à 0,19 suspension/100 véhicules entre 2001 et 2006, soit une multiplication par 4,75.

Les retraits administratifs font un bond de 48 722 entre 2001 et 2002, signe du regain d'activité des polices durant la seconde moitié de 2002. Puis, leur nombre va se maintenir avec seulement 9 006 retraits de plus en 2006 par rapport à 2003. Le taux augmente de 40 %, passant de 0,32 retrait/100 véhicules en 2001 à 0,46 retrait/100 véhicule en 2006.

Ces statistiques un peu sommaires – il faudrait préciser la répartition en classes des contraventions et des durée de suspensions administratives – sont cependant suffisantes pour caractériser la très nette croissance de la répression. Son domaine ne s'est pas restreint aux excès de vitesse, mais a aussi englobé les procès-verbaux pour alcoolisation qui ont doublé et les retraits et suspensions de permis qui ont englobé les autres contraventions.

En conclusion, on peut raisonnablement postuler que la baisse du nombre des tués (et autres victimes) fut le résultat de ce nouveau niveau de sanctions. Si modification des comportements, il y eut, elle ne fut que l'effet de cette augmentation de la pression du contrôle, et non de la prise de conscience intellectuelle ou morale qu'on avait recherchée de puis 1981.

L'éclairage que jettent sur la période antérieure les événements inattendus survenus après 2002 nous semble avoir justifié l'extension inhabituelle de notre histoire jusqu'en 2008.

Le vœu de Christian Gerondeau en 1979 s'était enfin réalisé, après quelques trente années d'hésitations¹³⁰⁹ :

« La France dispose maintenant [...] d'une législation et d'une réglementation appropriées dans trois domaines essentiels, puisque la conduite sous l'influence de l'alcool y est interdite, la vitesse limitée, et le port de la ceinture de sécurité et du casque obligatoire.

Le respect des réglementations en vigueur dans ces trois domaines constitue la nouvelle priorité de la Gendarmerie et de la Police en matière de circulation, car si celles-ci étaient parfaitement observées le nombre de tués diminuerait au moins de moitié sur les routes ! »

¹³⁰⁹ *La mort inutile*, page 191.

Chapitre 12.

L'APPRENTISSAGE DE LA SÉCURITÉ.

There are three kinds of lies: lies, damned lies and statistics.

Benjamin Disraeli ¹³¹⁰

Tout au long de cette histoire, une question court, celle de l'amélioration de la sécurité de la circulation. Longtemps, l'augmentation du nombre des accidents d'automobiles parut inéluctable, « *rançon du progrès* » et de la croissance du parc et du trafic. L'héritage de fatalisme avec lequel était considéré la circulation attelée fut long à être démantelé.

C'est ainsi que l'établissement de statistiques détaillées des accidents de la route, pourtant envisagé dès 1903, parut de peu d'intérêt, et dut attendre 1938 pour être enfin opérationnel après de médiocres tentatives depuis 1924.

À partir de 1954, on dispose enfin de statistiques détaillées et de moyens informatiques pour les traiter au moindre coût. Pourtant, les *Bilans* annuels des accidents vont longtemps rester relativement figés, comme cela apparaît à l'évidence lorsqu'on parcourt leur série.

Au cours des années 1960, dans l'effarement né de la vive croissance du nombre des morts, il ne fut pas envisagé, malgré l'apparition de l'accidentologie moderne avec l'ONSER, de sortir de ces « *comptabilités* » – même détaillées – qui constituaient la trame des *Bilans*.

Après la chute du nombre de tués des années 1971-1975, ou durant la longue période de baisse lente qui suivit, les gestionnaires de la sécurité routière ne cherchèrent jamais à faire faire la théorie de ces évolutions, malgré quelques travaux de chercheurs français.

Pourtant, l'on avait eu très tôt une conscience claire de la diminution rapide de la fréquence des accidents par rapport au nombre des kilomètres parcourus.

Pour s'en tenir aux 60 dernières années, ce taux a régulièrement baissé de 185 tués/milliard de véhicule.km en 1950 à 13 en 2002, puis à 7,8 en 2007.

Ce n'est que vers 1990, que le chercheur néerlandais Siem Oppe proposa une théorie de l'apprentissage collectif, en tentant d'expliquer la constatation étrange que les six pays qu'il considérait avaient connu au même moment le maximum du nombre des tués sur leurs routes sans qu'il y ait eu de mesures particulières prises à cette époque¹³¹¹. Cette constatation valait aussi pour la France, mais avec des particularités.

¹³¹⁰ Le mot est attribué à Disraeli, notamment par Mark Twain, *Chapters of My Autobiography*, in *North American Review*, n° DCXVIII, 5 juillet 1907. Il semble être bien connu dans les années 1890.

¹³¹¹ Siem Oppe, *Development of traffic and traffic safety: global trends and incidental fluctuations* », in *Accident Analysis and Prevention*, n° 23, octobre 1991. Pays : Japon, USA, Allemagne, Angleterre, Israël et Pays-Bas.

À la suite du travail de Oppe, et malgré le peu d'encouragement des administrations chargées de la sécurité routière, un corpus d'études est en cours de construction.

Le problème, dans notre optique, est que l'historiographie la plus récente en tient pour le déni de cette approche, qualifiée de « *myth of a constantly declining "death rate"* » ou de « *mystification of road death statistics by constructing "death rates"*¹³¹² ». Ou, en fait, ignore ses résultats détaillés...

Une autre question taraudante, celle de la comparaison internationale, qui est apparue très tôt comme la seule voie pour évaluer « *l'efficacité d'une politique de sécurité routière* », fera, elle aussi, l'objet d'avancées scientifiques aux États-Unis à la fin des années 1980¹³¹³. Ici aussi, ces travaux peinent à être reconnus, notamment par les institutions de la sécurité routière.

Il paraît donc indispensable de rendre compte de l'état ces deux questions fondamentales pour la compréhension historique des politiques de sécurité routière :

- comment interpréter la baisse du nombre de tués ramenés au trafic ?
- comment comparer la sécurité entre les différents pays ? Ce qui revient à évaluer comparativement les politiques nationales de sécurité routière.

L'état d'avancement des recherches sur lesquelles nous nous appuyons est très variable.

Certaines sont peu avancées ; c'est notamment le cas en ce qui concerne l'existence de « *facteurs structurels* » de baisse du nombre des victimes totalement indépendants des comportements des usagers, des « *mains invisibles* » en quelque sorte, liés à la baisse des taux d'occupation des véhicules, à la proportion croissante de conducteurs expérimentés, à l'amélioration des secours et du traitement médical des blessés, et à l'amélioration des infrastructures¹³¹⁴.

Nous y ajouterons deux questions agitées depuis longtemps – la première dès les années 1900, l'autre dans les années 1920 – et dont l'actualité reste entière :

- que penser des politiques de traitement des obstacles de bord de route, des arbres en particulier ?
- comment comparer le degré de dangerosité des poids lourds et des véhicules légers ?

Le présent *Chapitre 12* fait l'objet de développements plus détaillés dans l'*Annexe A 35* à laquelle le lecteur peut se reporter.

¹³¹² Cette expression est de Clay McShane et Gijs Mom, *Death and the Automobile: A comparison of Automobile Ownership and Fatal Accidents in the United States and the Netherlands, 1910-1980*, communication à ICOHTEC conference, Prague, août 2000.

¹³¹³ Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes*, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, États-Unis.

¹³¹⁴ Ces divers développements sont en partie basés sur notre travail précédent : Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, affaire n° 2002-0153-01, 196 pages, 18 juin 2003.

I L'évolution de la sécurité routière en France de 1954 à 2001.

Il est à espérer que, dans l'avenir, les Services [de police] correspondants comprendront l'intérêt des statistiques et la nécessité de recenser complètement et exactement les accidents corporels de leurs zones.

André Rumpler, 1955 ¹³¹⁵

I-1 LES SERIES CHRONOLOGIQUES DU NOMBRE DES VICTIMES.

LES DONNEES STATISTIQUES.

Le système actuel de décompte a été mis en place en 1954¹³¹⁶. Il est en cours de réforme depuis 2005 pour tenir compte de graves imperfections dénoncées depuis longtemps. Quelques changements sont déjà acquis : le décompte des tués à 30 jours, le changement des définitions des blessés graves et légers et l'abandon de « *l'analyse conjoncturelle* ».

Ce qui suit concernera donc surtout la période antérieure à 2002.¹³¹⁷

Le document de base est le « *bulletin d'analyse d'accident corporel*¹³¹⁸ » (BAAC) établi pour chaque accident corporel par la force de police compétente pour constater celui-ci. Il est rempli longtemps après l'accident par un policier de chacune des quelques 4 000 cellules policières concernées, sur la base du « *procès-verbal de constat d'accident* » dressé sur place. Son rédacteur n'est donc pas un « *spécialiste* » comme ça l'est aux États-Unis par exemple.

Le traitement des données, extrêmement complexe, incombe à des services centraux (SETRA, ONISR¹³¹⁹) et locaux¹³²⁰ du ministère des travaux publics (et de ses successeurs).

De nombreux autres organismes reçoivent, traitent et utilisent les fichiers, notamment les préfetures et les administrations centrales de la Gendarmerie ou du ministère de l'intérieur. Ce qui explique les nombreuses discordances sur les mêmes statistiques entre ces divers services. Y remédier fut à l'origine d'une des propositions du *Livre Blanc* de 1989 de créer un

¹³¹⁵ *Vue d'ensemble*, in *Les accidents corporels de la circulation routière en 1954*, *op. cit.*, page 7. Nous avons attribué à Rumpler, alors directeur des routes, la paternité de ce commentaire d'ensemble du *Bilan*.

¹³¹⁶ Les éléments d'avant 1954, issus du système des statistiques de 1938, sont à prendre avec précautions.

¹³¹⁷ La situation décrite est celle des années 1990. Les noms des services impliqués sont ceux de l'époque.

¹³¹⁸ Nous utiliserons l'abréviation commode de « BAAC » et la considérerons comme invariable en nombre.

Ces formulaires, qu'on trouve dans les *Bilans*, ont eu des noms variés et ont été modifiés vers 1960, en 1967, en 1970, vers 1977, avant 1990, en 1993 et 2002. La Gendarmerie et de la Police nationale ont eu des formulaires différents entre 1977 et 1993 ; en 2002, la Gendarmerie se refusait à remplir certaines rubriques des BAAC.

¹³¹⁹ L'« *Observatoire national interministériel de la sécurité routière* » (ONISR), qui intervient conjointement avec les services du ministère (SETRA), n'est que le successeur d'un service de celui-ci, renommé en 1990. L'ONISR a toujours dépendu en pratique de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

¹³²⁰ CETE, directions départementales de l'Équipement (DDE) et Offices régionaux de sécurité routière.

« Centre d'étude et d'information de la sécurité routière » qui ne vit jamais le jour.

Les tués ont toujours été définis par le délai entre l'accident et le décès. Ce délai est passé de 24 h avant 1954 à 3 jours en 1954, 6 jours en 1967 et 30 jours en 2005. Des doubles décomptes faits lors des transitions permettent de dresser une série homogène¹³²¹.

Nous adoptons dans ce chapitre le décompte à 6 jours.

La définition des tués peut être considérée comme « robuste » selon le vocabulaire statistique. Cela n'exclut pas des différences mineures entre les chiffres des services départementaux et ceux de l'ONISR¹³²².

Une étude¹³²³ – fondamentale mais, hélas, « confidentielle » – réalisée par le laboratoire UMRETTE de l'INRETS a comparé aux BAAC les *Registres des hôpitaux du Rhône* sur la période 1996-1999. Elle a montré une sous-évaluation du nombre des tués de 4 à 6 %¹³²⁴.

Les blessés graves sont définis par une durée d'hospitalisation de 6 jours depuis 1954. Mais, il était notoire que les services de police ne vérifiaient pas cette durée avec le soin requis¹³²⁵. L'UMRETTE a montré le manque de fiabilité des relevés : blessé inscrit comme grave dans le BAAC ayant passé moins de 6 jours à l'hôpital ou, au contraire, victime hospitalisée plus de 6 jours considérée comme blessé léger. De source orale, les deux erreurs seraient au minimum de 20 % et se compenseraient plus ou moins.

Mais surtout, l'UMRETTE a comparé la réalité effective de leurs blessures en termes médicaux, c'est à dire le classement des lésions traumatiques par leur niveau sur la grille internationale « *Abbreviated Injury Scale* » (M.AIS), pour conclure¹³²⁶ :

« La durée d'hospitalisation, critère sur lequel repose la notion de blessé grave dans les BAAC, ne dépend pas seulement de l'état de la victime, mais aussi de politiques d'hospitalisation susceptibles de variations dans le temps et l'espace.

Plus de la moitié des victimes considérées comme "blessés graves" par les Forces de l'ordre ne présentent pas de blessures le justifiant.

L'exagération de la gravité supposée d'une part importante des accidents, variable d'une catégorie d'usagers à l'autre et doublée d'un recensement non exhaustif des accidents réellement graves, doit rendre prudente l'interprétation des résultats de l'analyse de ces accidents, tant au plan de la recherche que de l'évaluation et de la prévention. »

¹³²¹ Les doubles décomptes ont donné, en 1953, 7 160 à 3 jours contre 5 548 à 24 heures (coefficient 1,29) et, en 1967, 13 585 à 6 jours contre 12 696 à 3 jours (coefficient 1,07). Le coefficient multiplicateur résultant pour passer de 24 heures à 6 jours est donc $1,29 \times 1,07 = 1,38$. Le coefficient mesuré en 2005 pour le passage à 30 jours par rapport à 6 jours est de 1,069. Voir les *Bilans* des années correspondantes (1954, 1967 et 2005).

¹³²² En 2001, le rapport départemental « *Accidents corporels de la circulation routière. Hauts-de-Seine 2001* » décomptait 47 tués contre 45 pour l'ONISR. Nombreux autres exemples de divergences pour des motifs divers.

¹³²³ *Recherches coordonnées sur les traumatismes consécutifs à un accident de la circulation routière, et sur leurs causes et conséquences*, collectif d'auteurs, publication coordonnée par Bernard Laumon et Patricia Chapuis, INRETS/UMRETTE et Université Claude Bernard Lyon 1, septembre 2001, 2 volumes, non publié.

Bernard Laumon, Jean-Louis Martin, *Analyse des Biais dans la connaissance épidémiologique des accidents de la route en France*, in revue *Épidémiologie et Santé publique*, 2003.

Bernard Laumon, Jean-Louis Martin et Yves Derrien, *Estimating relative driver fatality and injury risk according to some characteristics of cars and drivers using matched-pair multivariate analysis*, INRETS/UMRETTE, Communication au Congrès *Experimental Safety Vehicle*, 2003.

¹³²⁴ Voir le détail des résultats de cette étude en *Annexe 35*.

¹³²⁵ L'auteur, en poste à la DSCR en 1982-1983, y avait entendu ce bruit.

¹³²⁶ *Analyse des Biais dans la connaissance épidémiologique des accidents de la route en France*, op. cit.

Les blessés légers sont sous-évalués de plus du simple au double.

Sur 1996-1999, les BAAC avaient ainsi recensé dans le Rhône 18 763 victimes d'accidents routiers (dont 83 % de blessés légers) et le *Registre des hôpitaux du Rhône* exploité par l'UMRETTE comprenait 43 056 victimes¹³²⁷.

Sur la durée, il est plus que probable que les pratiques de décompte des blessés graves et légers ont changé d'une façon qu'il n'est guère possible d'étudier *a posteriori*¹³²⁸.

« **L'indice de gravité** », « rapport entre le nombre de tués et le nombre d'accidents corporels total », est largement utilisé en France, dans les *Bilans* et dans la *communication* sur la sécurité routière¹³²⁹. Il n'a évidemment pas plus de signification que le décompte des blessés légers. Son utilisation sert à « masquer » l'absence d'« indicateur d'exposition au risque » dans le système français des statistiques de sécurité routière. Elle est d'ailleurs inconnue dans les pays avancés comme les États-Unis, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Suède, etc.

La réforme des définitions en 2005 a adopté un nouveau classement distinguant les « tués à 30 jours », les « blessés hospitalisés » et les « autres blessés » qualifiés de « blessés légers ». Toutefois, la sous-estimation du simple au double du nombre des blessés légers ne semble pas avoir été prise en compte par le système. En effet, le décompte de la totalité des victimes n'avait guère changé : 108 076 victimes en 2005 contre 113 959 en 2004.

Les *Bilans* publient depuis peu un chapitre sur « *La responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels* », éléments indisponibles jusqu'ici du fait du refus de la Gendarmerie de renseigner la rubrique *ad hoc* des BAAC. Nous ne commenterons pas ces résultats encore expérimentaux, mais qui ouvrent des perspectives nouvelles¹³³⁰.

En conclusion, le nombre des tués est la seule donnée utilisable.

LA VARIABILITE ALEATOIRE.

Une conséquence malheureuse de cette restriction des données utilisables au « nombre des tués » est que celui-ci est faible et est donc soumis à une forte « variabilité aléatoire ».

En d'autres termes, les variations du nombre effectivement constaté peuvent dépendre du pur « hasard » et non de « causes » matérielles.

Si l'on pouvait « rejouer » un très grand nombre de fois le déroulement des accidents de la route sur le même mois où la « moyenne mensuelle » serait de 650 tués (mois moyen de l'année 2001), les résultats de ces multiples « épreuves » se répartiraient selon le diagramme représenté ci-dessous. Nous avons indiqué les « intervalles de confiance » dans lesquels se

¹³²⁷ Cet écart ne peut s'expliquer par les minimes différences de définition : non-prise en compte dans les BAAC des piétons se blessant seuls, accidents sur voie privée ou parking, accidents non signalés. Il y a aussi des blessés légers n'ayant pas été à l'hôpital et inconnus dans les BAAC.

¹³²⁸ Il existe de fortes présomptions d'une augmentation du taux de recueil des accidents corporels au long des années 1970 sous la pression de la *délégation*, suivie d'une diminution au cours des années 1980.

¹³²⁹ Nombreux exemples, par exemple : « *Le Bilan 90 des accidents, Premier des rendez-vous qui rythment désormais, tous les quatre mois, la communication gouvernementale* », in *Revue du Comité de la Sécurité Routière* ; mars-avril 1991, pages 2-3.

¹³³⁰ La question sous-jacente à notre réserve est celle de la critique des « pratiques policières » dans le choix du responsable présumé. Pour ne prendre qu'un exemple, c'est le piéton âgé qui est présumé le moins responsable de tous les piétons accidentés, ce qui semble contradictoire avec ce que l'on sait de l'accidentologie du piéton âgé.

situeraient 80 % ou 90 % des épreuves. Les épreuves éventuelles situées en dehors des limites représentent moins de 1 millième des occurrences potentielles.

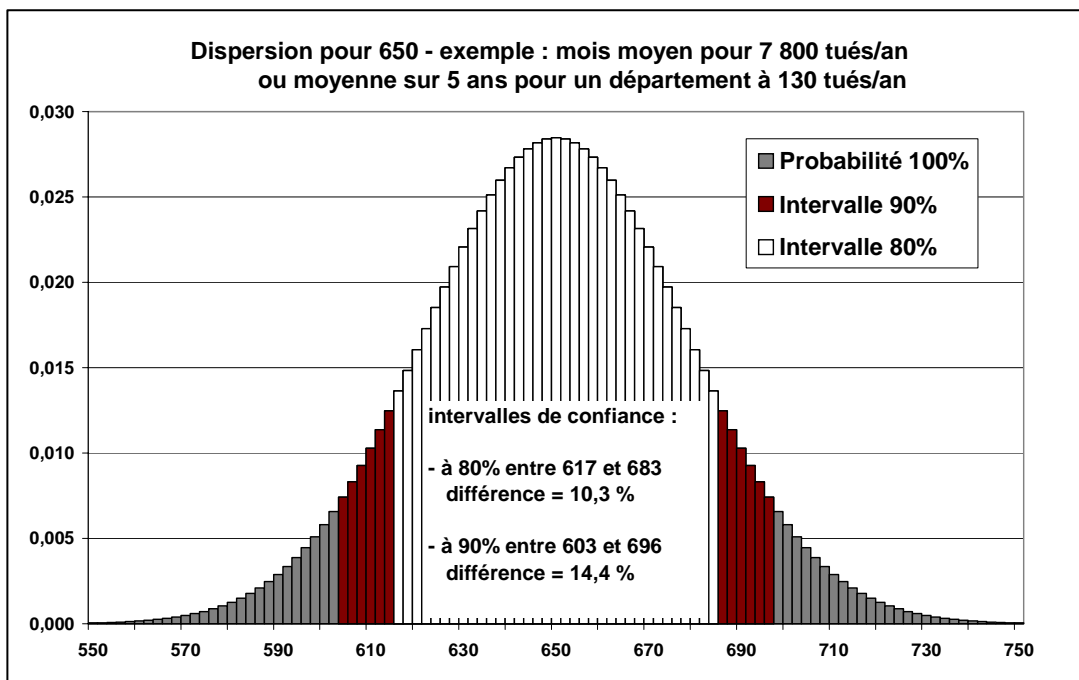


Figure 6. Dispersion probabiliste du nombre de tués sur la France pour un mois de 2001.

Dans la réalité, il n'y a évidemment qu'une seule « épreuve », qui est donc affectée d'une certaine « *variabilité aléatoire* ». Elle diffère selon la période de décompte.

Pour une année comme 2001 (7 800 tués en année théorique), l'amplitude de « *l'intervalle de confiance à 80 %* » est de l'ordre de 3 %, la probabilité qu'une épreuve tombe en dehors étant quand même de 20 %. Cette variabilité est de l'ordre de la variation enregistrée d'une année sur l'autre, ce qui rend déjà très incertaine l'évaluation de ladite variation.

Pour le mois (650 tués), l'amplitude de *l'intervalle de confiance à 80 %* est de l'ordre de 10 %. Il est donc quasiment impossible de relier la variation pour le même mois pris à un an d'intervalle à autre chose qu'une variation aléatoire.

Pour le nombre annuel de tués sur un département moyen (70 tués), *l'intervalle de confiance à 80 %* est de l'ordre de 36 %, ce qui n'empêchait aucun préfet – ou ses services – d'interpréter les petites variations de ce nombre dans son département.

LA « DESAISONALISATION » ET L'IMPOSSIBLE « ANALYSE CONJONCTURELLE ».

Les *Bilans annuels* et « *Notes mensuelles* » du SETRA-ONISR présentent un « *nombre mensuel* » de tués « *désaisonné* », c'est à dire corrigé de divers éléments « *modélisés* » : les variations de la météorologie, le nombre de jours du mois, la position des week-ends, des fêtes et des vacances dans le mois, les variations saisonnières liées aux conditions qualitatives (jour-nuit notamment) de la circulation, et les « *variations saisonnières* » du trafic.

Cette analyse utilise une méthode de « *désaisonnalisation* » classique en statistiques. Elle permet d'éliminer en partie les « *causes* » citées ci-dessus. Toutefois, cette méthode souffre d'imperfections, dont la principale est qu'elle n'utilise pas les « *variations réelles du trafic* »

qui sont inconnues, mais une « *modélisation des variations annuelles du trafic* » obtenue à partir des données d'accidents, ce qui limite la prise en compte des variations fines du trafic.

La « *désaisonnalisation* » n'est toutefois pas une élimination de la *variabilité aléatoire* qui résulte d'un phénomène totalement différent des « *causes* » qu'elle traite.

Le SETRA et l'ONISR utilisaient la courbe désaisonnalisée du nombre mensuel de tués pour faire une « *analyse conjoncturelle* » des « *petites variations* » autour de la tendance. Le but recherché est « *l'évaluation des mesures de sécurité routière* » en relation avec ces petites variations. Malheureusement, cette méthode est scientifiquement incorrecte¹³³¹ :

- on ne peut pas éliminer la variabilité aléatoire, très élevée au niveau d'un mois ;
- l'analyse se base sur l'utilisation d'une « *méthode graphique* » *ad hoc* complètement inconnue ailleurs dans le domaine de l'analyse conjoncturelle.

Comme les définitions des blessés, l'analyse conjoncturelle du SETRA ne fut pas ouvertement critiquée pendant longtemps. Ce n'est qu'en 2002, lors de controverses à propos de « *l'effet de l'attente de l'amnistie présidentielle* », qu'une commission d'experts statisticiens a conclu à l'impossibilité radicale d'attribuer les « *petites variations du nombre des tués* » à des causes précises du simple fait de la « *variabilité aléatoire* »¹³³².

Dans les *Bilans* les plus récents, les commentaires relevant de « *l'analyse conjoncturelle* » ont enfin disparu. Ce blocage s'explique par ce que la communication sur la sécurité routière trouvait son compte à discourir régulièrement sur les effets des mesures qui venaient d'être prises, et a utilisé sans scrupule scientifique les « *analyses conjoncturelles* » du SETRA.

I-2 LES VARIATIONS DU NOMBRE DES TUES SUR 1960-2000.

Nous limiterons ici nos analyses à la période 1960-2000.

Les deux figures suivantes présentent les évolutions du nombre de tués « *en automobile* » (utilitaires, camions et autocars compris) et des autres catégories d'usagers¹³³³.

Le fait majeur est que la part des tués « *en automobile* » a augmenté de 34,8 % à 69,1 %, tandis que les autres catégories d'usagers diminuaient en proportion de 65,2 % à 30,9 %.

Nous allons résumer les éléments spécifiques de chaque catégorie, en précisant le nombre de tués, les trafics en véhicule.km et l'indice « *nombre des tués divisé par le nombre de véhicule.km* »¹³³⁴. On désignera parfois ci-après cet indice sous le terme abrégé d' « *indice d'insécurité* » lorsqu'il n'y a pas d'ambiguïté.

¹³³¹ Sur la critique approfondie des concepts de « *l'analyse conjoncturelle* » et de la « *désaisonnalisation* », voir Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, op. cit.

¹³³² *Amnistie présidentielle et sécurité routière*, Rapport d'un groupe d'experts réuni à l'ONISR, présidé par Yves Page, septembre 2002. Ce Rapport n'excluait pas que la « *cause* » revendiquée ait pu avoir un effet, mais il établissait que la variation pouvait être simplement une variation aléatoire de probabilité très élevée.

¹³³³ Voir le détail des nombre des tués par catégories d'usagers en *Annexe A 24*.

¹³³⁴ Ces analyses sont à prendre avec précaution : les données de trafic spécifiques sont mal connues (ou inconnues dans le cas des piétons), et le coefficient de correction global de 3 à 6 jours, seul mesuré, doit avoir quelques distorsions selon le type d'usagers.

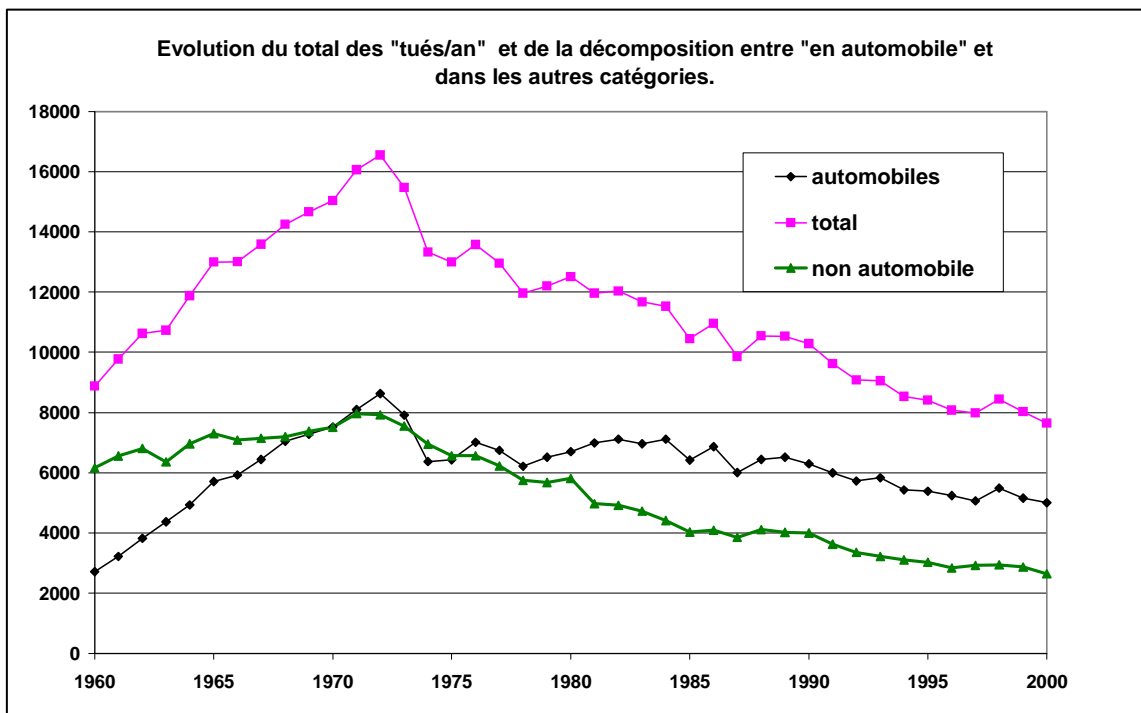


Figure 7. Évolution du nombre de tués « en automobile » ou autres usagers (1960-2001).

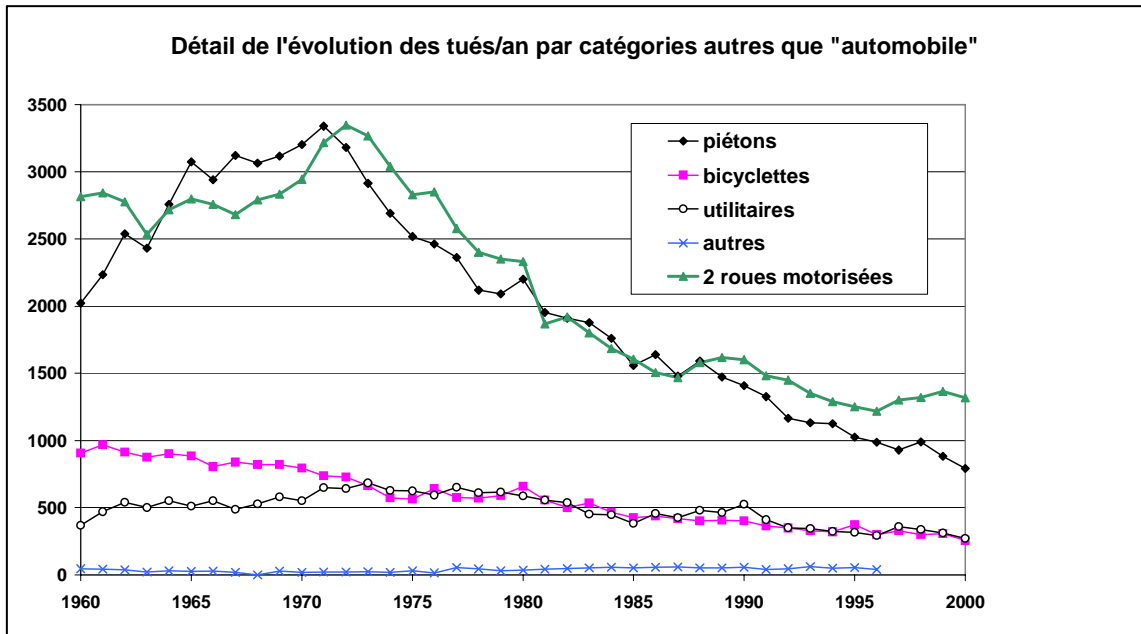


Figure 8. Évolution du nombre de tués par type d'usagers.

Piétons.

La courbe du nombre de piétons tués a une forme analogue à celle du nombre total des tués. Elle passe de 2 021 en 1960 à un maximum de 3 339 en 1971, puis elle décroît jusqu'à 793 en 2000. Leur part diminue de 22,77 % à 10,38 % du total des tués entre 1960 et 2000.

Le rattachement de ces évolutions à un critère de « *trafic piétons* » est impossible, faute d'éléments. Le maximum du nombre de piétons tués en 1971 est certainement dû aux

limitations de vitesse et aux « *plans de circulation* » urbains mis en place à partir des années 1970. La diminution à long terme combine l'amélioration de la conduite de véhicules avec des causes spécifiques aux piétons : baisse de la marche à pied comme « *mode de déplacement* », surtout en rase-campagne et dans les traversées de village où ils étaient le plus exposés, diminution de l'alcoolisation des piétons, et phénomènes d'apprentissage général les ayant concernés liés à la possession croissante du permis.

Cyclistes.

Le nombre de tués à bicyclette¹³³⁵ a diminué très régulièrement de 907 à 255 entre 1960 et 2000, sans passer par un maximum. Tout au plus constate-t-on une baisse plus rapide dans les années 1970. Le phénomène fondamental est ici la diminution de l'usage de la bicyclette.

Il y a certainement eu un apprentissage analogue à celui des piétons : la possession du permis de conduire leur permet d'anticiper des mauvaises manœuvres des automobilistes.

Tableau 30. Évolution du trafic et du nombre des tués en bicyclette (1960-2000).

		1960	1970	1980	1990	2000
T(t)	Million bicyclette.km/an	5 750	5 325	4 000	3 000	2 750
N(t)	Tués/an	907	795	659	401	255
I(t)	Tués par milliard bicyclette.km	158	149	164	134	93

L'indice d'insécurité spécifique « *tués/bicyclette.km* » a diminué de 41 %, soit moins que l'indice spécifique pour l'automobile (72 %). Ce qui est compréhensible car la protection du cycliste lors des chocs ne s'est pas améliorée comme celle des occupants des automobiles.

Les deux-roues motorisés.

La courbe du nombre de tués en deux-roues motorisés a la même allure que la courbe du total des tués ; ce nombre a augmenté de 2 629 en 1960 à 3 347 en 1972, puis il a décliné assez régulièrement jusqu'à 1 317 en 2000, avec un ralentissement après 1990¹³³⁶.

On doit reconnaître dans le maximum du début des années 1970 les effets généraux des « *grandes mesures* » sur la dangerosité des automobiles, mais aussi sur les deux-roues motorisés spécifiquement : limites de vitesse et port obligatoire du casque.

La part des cyclomoteurs parmi les tués correspond à la croissance de leur part dans le nombre de tués en deux-roues motorisés puis à sa diminution.

Tableau 31. Évolution du trafic et du nombre des tués en deux-roues motorisés (1960-2000).

		1960	1970	1980	1990	2000
	Cyclomoteurs Tués/an	1 739	2 637	1 271	677	431
	Motocyclettes et vélomoteurs Tués/an	1 074	206	1 059	946	886
T(t)	Milliard 2-roues motorisé.km/an	16,2	14	11	6,23	7,10
N(t)	Tués/an total	2 813	2 943	2 330	1 603	1 317
I(t)	Tués par milliard de 2-roues motorisé.km	173	210	212	257	185
	Part des cyclomoteurs dans le trafic	75%	90%	63%	48%	39%

¹³³⁵ Source J. M. Beauvais, *Estimation des parcours des deux-roues de 1965 à 1992*, page 7, non publié. Nous avons complété ses données pour 1960 et 2000.

¹³³⁶ Sources : Jaeger et Lassarre, *op. cit.* Selon eux, le kilométrage total effectué par les différentes catégories de deux-roues motorisés aurait évolué de 16,2 à 6 milliards de véhicule.km entre 1960 et 1990. On a complété ces données avec les *Rapports de la Commission des comptes des transports* jusqu'en 2000.

L'indice d'insécurité $I(t)$ des « *tués/deux roues motorisés.km* » s'est détérioré, contrairement à ceux des automobiles et des bicyclettes :

- il augmente régulièrement de 173 à 257 tués/milliard véhicule.km de 1960 à 1990 ;
- puis il diminue très rapidement jusqu'à 185 tués/milliard véhicule.km en 2000.

Les causes de cette évolution atypique n'ont pas fait l'objet d'études à notre connaissance. Elles mériteraient pourtant plus d'intérêt, car les usagers de deux roues-motorisés comptaient pour 18,5 % des tués en 2001. Nous n'avancerons aucune hypothèses sur ce sujet.

Les « quatre roues » (véhicules particuliers et utilitaires).

Le nombre de tués parmi les usagers de « *quatre roues* » – y compris les morts dans les poids lourds à plus de 4 roues¹³³⁷ – est passé de 3 087 en 1960 à 9 269 en 1972, puis il a décliné assez régulièrement jusqu'à 5 278 en 2001. Dans le même temps leur trafic était multiplié par six environ. L'indice « *usagers des quatre roues tués par milliard de véhicule.km* » est donc passé de 40,6 à 9,7 entre 1960 et 2000. Soit une division de l'indice par un facteur 4.

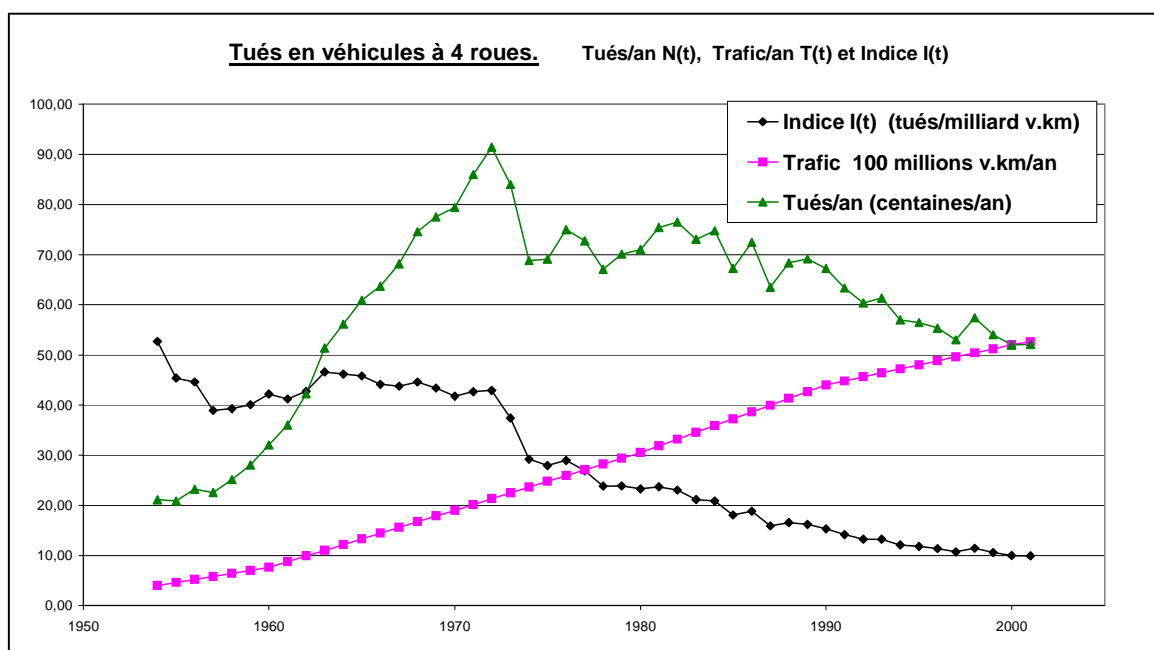


Figure 9. Évolution de $N(t)$, $T(t)$ et $I(t)$ pour les véhicules automobiles.

Tableau 32. Évolution du trafic et du nombre des tués en « quatre roues » (1954-2000).

		1954	1960	1970	1980	1990	2000
$T(t)$	Milliard véhicule.km/an	40	76	190	305	440	520
$N(t)$	Tués/an total	2 108	3 203	7 937	7 098	6 727	5 197
$I(t)$	Tués par milliard de véhicule.km	52,7	42,2	41,8	23,3	15,3	10,0

L'indice « *usagers des quatre roues tués par milliard de véhicule.km* » a eu évidemment une évolution spécifique différente de celle de l'ensemble des usagers :

- il a été divisé par un facteur 4,3 de 1960 à 2001 (de 42,15 à 9,90) contre un facteur 7 pour l'indice concernant l'ensemble des catégories d'usagers (de 102 à 14,15) ;

¹³³⁷ Les « tués dans les poids lourds » proprement dits forment une très faible part du total (2,5 % en 2001) ; ce pourcentage a peu varié dans le temps. Les collisions avec les poids lourds tuent surtout les occupants des véhicules antagonistes.

- il a diminué très légèrement de 1960 à 1972, date de la nouvelle politique de sécurité routière et du maximum général des tués/an ;
- il a subi une chute de 38 % en deux ans entre 1972 et 1974 (de 42,92 à 29,17), effet évident de la limitation de vitesse en rase campagne et du port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places avant ;
- puis on entre dans une période de baisse régulière qui divise encore l'indice par trois entre 1974 et 2001 (de 29,17 à 9,90).

La compréhension des facteurs d'évolution propres aux quatre roues est fondamentale parce qu'ils représentent aujourd'hui les deux tiers des tués. La prospective de l'évolution générale dépend donc de la connaissance de leurs facteurs d'évolution pour repérer ceux qui restent les plus actifs. On verra que, à côté des facteurs les plus souvent invoqués concernant le « *comportement individuel* », il y a des « *facteurs structurels* » qui contribuent continûment à la baisse sans avoir de liens avec le comportement individuel ni avec le véhicule.

Les accidents impliquant les poids lourds.

Ici, notre point de vue sera différent. Il ne s'agit plus des passagers des poids lourds, tués en très petit nombre, mais du « *nombre des tués dans des accidents impliquant les poids lourds* » (camions et véhicules articulés de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge) quel que soit le type d'usager tué. L'indice spécifique le plus approprié est donc le ratio $I(t)$ « *tués dans un accident impliquant un poids lourd divisé par le trafic des poids lourds en milliard de poids lourd.km* ».

Tableau 33. Évolution du trafic et du nombre des tués dans les accidents impliquant un poids lourd (1959-2001).

		1959	2001
T(t)	Milliard poids lourd.km/an	12	33
N(t)	Tués/an dans un accident impliquant un poids lourd	1 193	1 005
I(t)	Tués dans un accident impliquant un poids lourd par milliard de poids lourd.km	99	30

Les accidents impliquant des poids lourds présentent des caractères très particuliers par rapport aux catégories examinées jusqu'ici :

- le nombre de tués est resté stable de 1959 à 2001 ;
- le facteur d'amélioration de l'indice est de l'ordre de 3,3 seulement contre 4,2 pour l'ensemble des véhicules légers et utilitaires ;
- en 2001, cet indice était de 30 contre un indice de 9,9 pour l'ensemble des automobiles particulières et utilitaires.

Nous reviendrons sur la question de la dangerosité spécifique du trafic de poids lourds.

I-3 ÉVOLUTIONS DU TRAFIC ET DU NOMBRE GLOBAL DE TUES (1960-2008).

LES PHASES DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC.

La croissance du trafic motorisé se présente en gros comme linéaire de 87 à 530 milliards de véhicule.km par an entre 1960 et 2000. Son rythme décroît de 1960 à 2000, à l'exception d'une petite reprise entre 1986 et 1991. On peut distinguer six phases principales dans cette

croissance caractérisée et illustrée par le tableau et la figure ci-dessous :

- de 1950 à 1960, la croissance annuelle était de 6,3 milliards de véhicule.km/an ;
- de 1962 à 1973, l'augmentation annuelle était de 13,6 milliards de véhicule.km/an ;
- de 1974 à 1985, la crise de l'énergie (et conjoncturelle) a ralenti la croissance annuelle, tombée à 9,4 milliards véhicule.km/an ;
- de 1986 à 1991, la sortie de la crise et la baisse du prix du pétrole a relancé la croissance annuelle du trafic au rythme de 15 milliards de véhicule.km/an ;
- de 1992 à 2000 la croissance annuelle a ralenti à 9 milliards de véhicule.km/an ;
- en 2002, il semble qu'on soit entré dans une phase de stabilité du trafic¹³³⁸.

Tableau 34. Les grandes phases de la croissance du trafic (1962-2007).

Période	Rythme de croissance annuelle en milliards de véhicule.km/an	Rythme de croissance annuelle en % de la moyenne sur la période
1950-1960	6,3	11,4 %
1962 - 1973	13,6	7,6 %
1974 - 1985	9,4	3,0 %
1986 - 1991	15	3,6 %
1992 - 2002	9,0	1,8 %
2002 - 2007	environ 1	0,2 %

Cette évolution complexe combine l'effet de la saturation croissante du parc sur la durée et des accidents dus aux crises pétrolières et aux ralentissements et reprises économiques¹³³⁹.

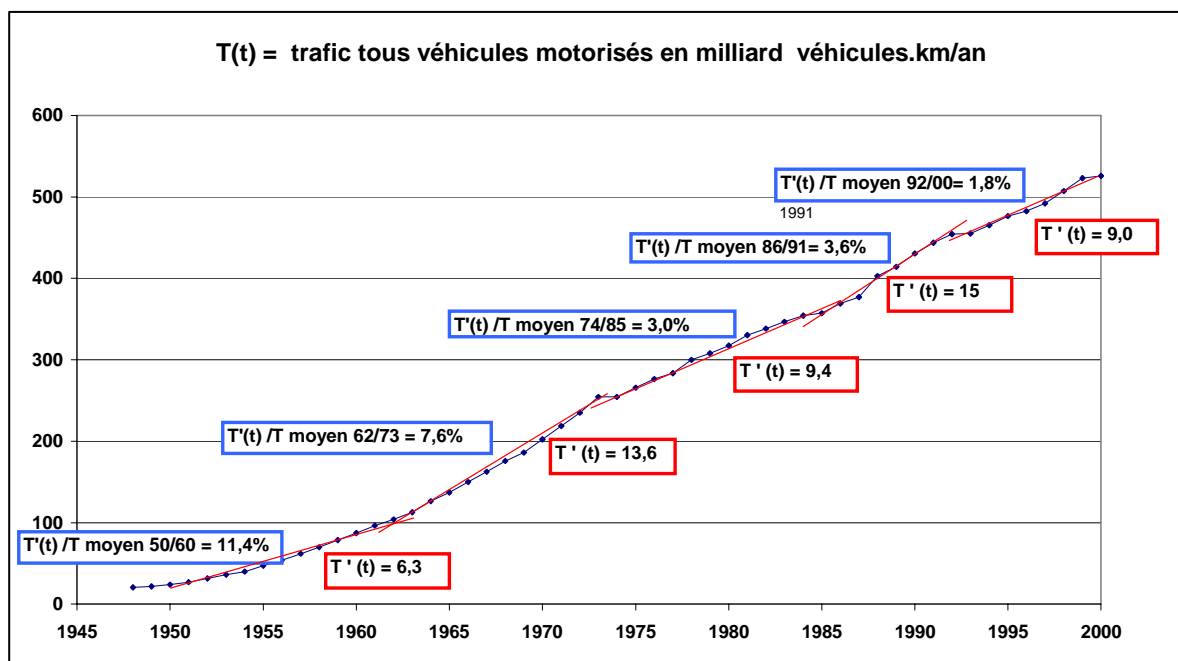


Figure 10. Évolution du trafic de 1960 à 2001.

¹³³⁸ Sous les réserves déjà émises sur les « corrections » à venir dans l'évaluation du trafic.

¹³³⁹ En première analyse la croissance du trafic est liée à celle de la motorisation des ménages qui se sature petit à petit.. Le ralentissement de 1975-1984 correspond à la crise de l'énergie et à la crise économique concomitante.

L'ÉVOLUTION DANS L'IMMÉDIAT APRÈS GUERRE (1948-1970).

La figure ci-après caractérise l'immédiat après-guerre¹³⁴⁰. Elle représente les évolutions du trafic, du total des tués ramené à 6 jours et de l'indice I(t) du nombre de tués ramené au trafic, complété par l'évolution du parc des deux roues.

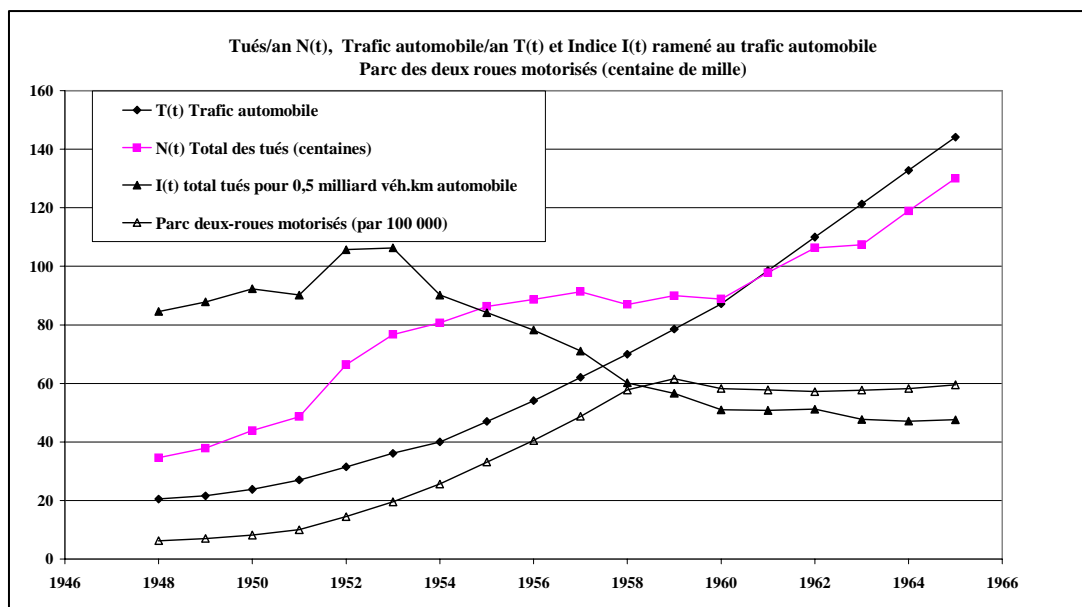


Figure 11. Évolution du nombre total de tués (1948-1965).

Le maximum de I(t) (sur le total des tués) en 1952-1953 mérite explication. Plusieurs phénomènes se superposent durant cette période. On peut avancer les hypothèses suivantes malgré le manque de données sur la répartition des usagers tués avant 1954.

La première constatation est la vertigineuse croissance du parc des deux-roues motorisés : de 700 000 en 1949, ils passent à 1,5 million en 1952, 2,5 en 1954, 4 en 1956, 6 en 1959.

Il est probable que la croissance de la circulation des deux-roues motorisés – qui plus avec des utilisateurs novices, donc très vulnérables – a fortement accru le nombre total des tués. La croissance de la circulation automobile étant très lente (moins de 4 milliards de véhicule.km de plus par an), l'indice I(t) (sur le total des tués) a augmenté rapidement jusqu'en 1952-1953.

Sur la période 1954-1960, le nombre total des tués varie très peu, avant de reprendre sa croissance à partir de 1960. L'indice I(t) (sur le total des tués) baisse très vivement car :

- la croissance du trafic automobile reste encore modérée (avec 6,3 milliards de véhicule.km de plus chaque année) ;
- la croissance du parc des deux-roues motorisés ralentit, avec une tendance à la diminution du kilométrage moyen parcouru et des conducteurs plus expérimentés.

Après 1960, le nombre total des tués entre dans une phase de croissance très vive qui va durer jusque vers 1971-1972. L'indice I(t) (sur le total des tués) ne baisse plus que très lentement. Les hypothèses suivantes expliqueraient cette stagnation :

¹³⁴⁰ On replacera la période 1948-1970 dans l'ensemble 1948-2007 : voir les figures 1 et 10 montrant les évolutions du trafic T(t), du nombre total des tués N(t) et de l'indice du nombre de tués divisé par le trafic I(t).

- la croissance du trafic automobile est plus de deux fois plus vive que dans la période précédente (avec 13,6 milliard de véhicule.km de plus par an contre 6,3) ;
- le parc des deux-roues motorisés a arrêté brutalement sa croissance en 1960 et stagne totalement ; leur trafic régresse même probablement.

Un dernier facteur a dû avoir une certaine influence : la « *structure de l'ensemble des conducteurs* »¹³⁴¹. Les « *conducteurs novices* » sont plus dangereux que les « *conducteurs confirmés* » durant une période de 12 ans environ. Or, du fait de la guerre, le nombre des novices va présenter un « *creux démographique* » de huit ans environ lorsque le trafic reprend en 1948. Les novices, en très petit nombre en 1948 (moins de 35 %), seront ainsi impliqués dans 80 % des accidents corporels en 1954 et 87 % en 1960. Leur part va passer par un maximum entre 1960 et 1970 et aura diminué à 75 % en 1970, 67 % en 1980, 59 % en 1990 et 55 % en 2000. Cette valeur très élevée de la part des « *conducteurs novices* » durant la période 1960-1970 a certainement contribué à la croissance très vive du nombre des victimes.

LE MAXIMUM DES TUÉS DE 1972 ET LA BAISSSE CONSECUTIVE.

On peut préciser un peu la forme du maximum de la courbe du nombre des tués/an en considérant la « *moyenne centrée sur 12 mois* » qui est représentée sur la figure suivante¹³⁴².

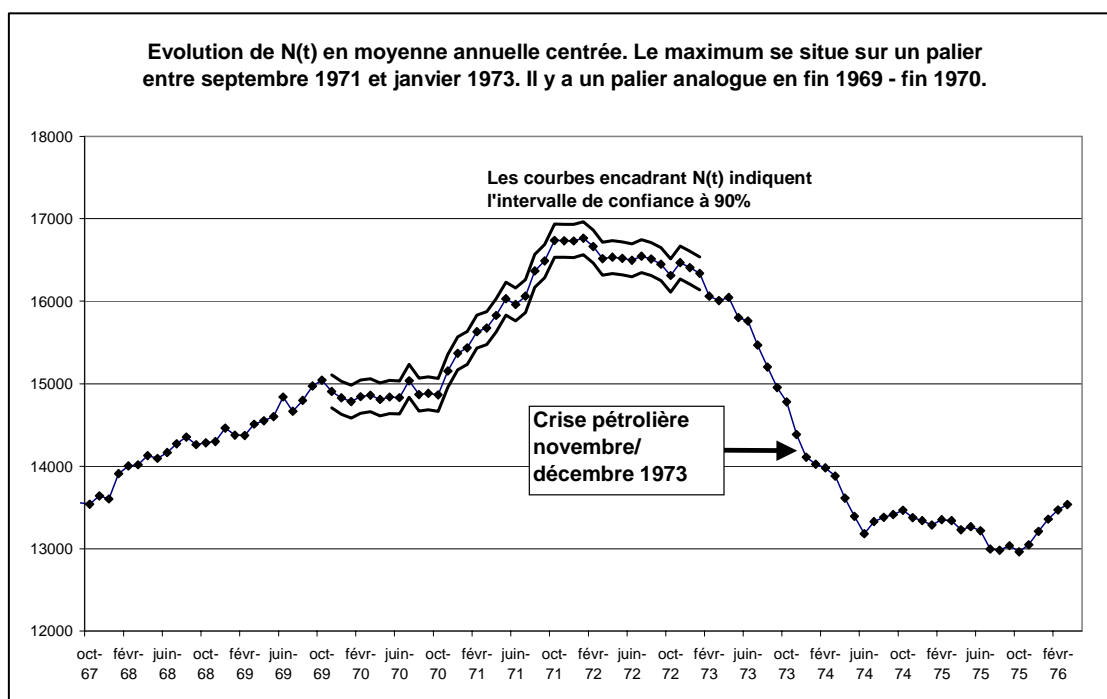


Figure 12. Évolutions du nombre des tués autour de son maximum.

On a indiqué l'intervalle de confiance à 90 %, soit environ 200 tués en plus ou en moins pour une moyenne située vers 16 500. Le maximum du nombre de tués/an est centré sur janvier 1972, mais, compte tenu de l'incertitude aléatoire (indiquée sur la figure) on a affaire à

¹³⁴¹ Voir III-2 Effets de « l'apprentissage individuel » au niveau collectif ci-après

¹³⁴² Cette représentation a l'inconvénient d'« étaler » graphiquement les effets des changements rapides. Mais, la moyenne glissante est la seule représentation qui efface à peu près la variation saisonnière. Les paliers trop courts (jusqu'à 6 pas mensuels) ne correspondent pas vraiment à une stabilité, malgré leur apparence.

un palier qui couvre l'année 1972. Ce palier est précédé par un autre qui va d'octobre 1969 à octobre 1970, date où la hausse reprend. Il est difficile d'en donner une explication solide : on constate de tels paliers sans événement particulier en 1962-1963 et 1965-1966¹³⁴³. On a généralement interprété les changements survenus vers 1972-1973 comme une « rupture ». Elle a constitué un modèle fantasmagique de l'efficacité supposée d'une politique de sécurité routière, basée :

- sur une appréhension exagérée de « l'effet immédiat » des réglementations prises,
- et surtout sur l'effet supposé des *campagnes d'information* qui avaient pris alors une ampleur qu'elles n'avaient jamais eue auparavant.

La réalité est évidemment plus complexe. En effet, la chronologie contredit le premier point. Les seules « mesures » prises avant la fin de 1972, et qui avaient donc pu agir, étaient :

- la limitation du taux d'alcoolémie en octobre 1970 qui avait agi sur les « conducteurs légalistes », mais n'avait pas été appliquée par les tribunaux ;
- les expériences de limitation de vitesse de 1969, 1970 et 1971 ;
- le début d'exécution du grand programme de signalisation au sol et d'aménagements issu de la *Table Ronde*.

Quant aux campagnes d'information, nous avons vu que Jacques Eisenmann soulignait le retard pris en début 1972¹³⁴⁴.

Enfin, la croissance du trafic ne sera entamée qu'en novembre 1973 par la crise pétrolière.

Il s'était donc passé plusieurs choses ; cela ne fut mis en lumière que vers 1990.

Dans un article fondateur, le chercheur néerlandais Siem Oppe¹³⁴⁵ avait examiné les variations du nombre des tués dans six pays développés jusqu'en 1987¹³⁴⁶. Cet article fut complété par le cas de la France en 1993¹³⁴⁷.

Malgré certaines hypothèses et conclusions dépassées¹³⁴⁸, cet article reste fondamental à tous égards car il validait la représentation par les trois fonctions « trafic » $T(t)$, « nombre de tués » $N(t)$ et $I(t)$ « tués ramenés au trafic », comme représentation de l'évolution de l'ensemble « sécurité-traffic » considéré comme un phénomène « d'apprentissage d'une organisation ».

¹³⁴³ Ce palier peut être d'origine probabiliste. Mais, il pourrait être l'effet des annonces de la *Table Ronde* et/ou des premières expériences de limitation de vitesse de 1969-1970 et des efforts de répression qui les ont accompagnés.

¹³⁴⁴ J. Eisenmann, *Note au Premier ministre*, 20 avril 1972 (Archives Eisenmann).

¹³⁴⁵ Siem Oppe (né en 1937), diplômé en psychologie et mathématiques pour les sciences sociales, a fait une carrière de chercheur jusqu'en 2002 à l'équivalent de l'INRETS, l'Institut de recherche sur la sécurité routière du SWOV, aux Pays-Bas. Il a essentiellement travaillé sur les questions de comportement de circulation et de statistiques, de modélisation et de prospective de l'évolution de la sécurité routière.

¹³⁴⁶ Siem Oppe, *Development of traffic and traffic safety: global trends and incidental fluctuations*, in revue *Accident Analysis and Prevention*, n° 23, octobre 1991.

Pays considérés : Japon, USA, Allemagne, Grande-Bretagne, Israël et Pays-Bas.

¹³⁴⁷ Siem Oppe, traduit et complété par le cas de la France par Sylvain Lassarre et Jean Orselli, *Évolution de la circulation et de la sécurité routière dans six pays développés*, in revue *TEC*, n° 120, septembre octobre 1993.

¹³⁴⁸ Notamment, l'aspect des données de trafic jusqu'en 1987 l'a incité à représenter $T(t)$ par une courbe « logistique » de type $T(t) = T_0 / (1 + e^{-(at+b)})$ où T_0 , a et b sont des constantes et t la variable temps. Cette hypothèse s'est révélée erronée car on sait maintenant que les variations du trafic ont été quasi linéaires jusqu'en 2000. Aussi les conclusions qu'il en tirait sur la croissance du trafic sont-elles obsolètes. Il considérait aussi l'indice d'insécurité $I(t)$ sous la forme d'une exponentielle décroissante pure, sans mettre en évidence de changement avant et après 1973. Enfin, l'état de l'évolution en 1987 l'empêcha d'apercevoir l'existence d'une asymptote non nulle pour $I(t)$.

Ces fonctions sont liées par la relation $N(t) = T(t) \times I(t)$.

Oppe avait mis en évidence que, dans les 6 pays¹³⁴⁹, le nombre de tués par an avait connu un maximum brutal au même moment vers 1974 alors qu'il ne s'était rien passé de notable à cette période. En fait, ce maximum intervenait alors que la courbe du nombre de tués approchait d'un maximum forcément très plat, dans les 6 pays. Le ralentissement de la croissance du trafic en 1974 dû à la crise de l'énergie (et à la crise économique) avait « cassé » la courbe au même moment

Mais, cela n'était pas le cas de la France où une nouvelle politique de sécurité routière avait été mise en œuvre vers cette même époque. C'est ce qu'il nous faut examiner.

On peut modéliser l'indice $I(t)$ « nombre de tués par milliard de véhicule.km » sur les deux périodes avant 1973 et après 1974. La fonction de régression la plus appropriée est une fonction exponentielle avec asymptote non nulle de type $I(t) = \alpha + k.e^{-\beta t}$.

La variable « t » est l'année, et la constante α est la valeur de l'asymptote, alors que la constante β est le coefficient de l'exponentielle.

Les « courbes de régression exponentielle avec asymptote » sont nettement différentes avant et après 1974. Il apparaît donc qu'une accélération forte – mais passagère – de la baisse de l'indice d'insécurité s'est déclenchée entre 1971 et 1974.

La figure ci-dessous propose une représentation de la répartition entre les effets de la diminution du rythme de croissance du trafic et les effets dus à un changement dans la variation de l'indice d'insécurité.

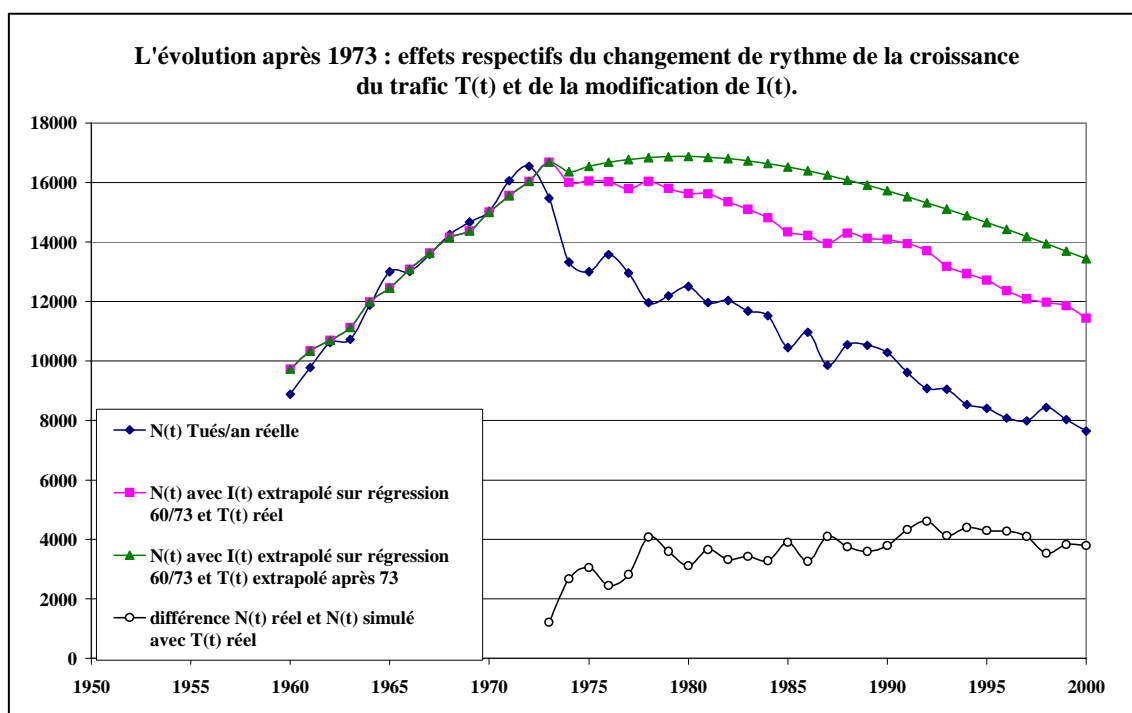


Figure 13. Effets respectifs du ralentissement de la hausse du trafic et des « grandes mesures ».

Les quatre courbes représentent le nombre de tués annuel $N(t)$. La forme des « points » de chaque courbe est entre parenthèses. On peut les définir et les commenter de la façon suivante

¹³⁴⁹ Le même a été constaté phénomène ailleurs, au Canada par exemple.

en allant de haut en bas dans la partie droite de la figure).

La courbe haute (**triangles**) représente l'extrapolation après 1973 de l'évolution avant 1973 : le trafic $T(t)$ est extrapolé selon sa croissance linéaire avant la crise de 1973, et l'indice d'insécurité $I(t)$ est extrapolé sur la base de sa courbe de régression pour les années 1963-1973. Elle correspond donc à une situation « *au fil de l'eau* », sans « *crise de l'énergie* » ni « *grandes mesures* ». $N(t)$ approchait d'un maximum très plat qui se serait situé vers 1980.

La courbe suivante (**carrés**) modélise $N(t)$ (de 1960 à 1990) sur la base du « *trafic réel* » et de l'indice d'insécurité $I(t)$ extrapolé sur la base d'une courbe de régression pour les années 1963-1973. Elle représente donc « *l'effet de la crise de l'énergie* » sur le trafic¹³⁵⁰. Celle-ci a déjà « cassé » la croissance du nombre de tués. C'est précisément ce qui s'était passé dans les 6 pays examinés par Siem Oppe où l'on n'avait pas pris de mesures particulières.

La 3^{ème} courbe (**losanges**) est la courbe réelle (sur 1960-2000) des tués par an $N(t)$.

Enfin, la 4^{ème} courbe située en bas (**cercles à centre blanc**) est la différence entre les deux courbes précédentes à partir de 1974. Elle représente les effets des « *mesures de sécurité* »¹³⁵¹.

L'écart entre les courbes « *avec et sans grandes mesures* » a culminé rapidement, 80 % étant acquis dès 1975. Il a pris son plein effet vers 1978. Cette année correspond bien à la date à laquelle la plupart des *grandes mesures* ont été complètes¹³⁵². On peut faire l'hypothèse que le creux de 1976-1977 est dû à la diminution de la répression liée à l'amendement Bignon.

Enfin, après 1978, cette différence augmente très lentement jusqu'en 2000 avec des oscillations. Ce qui illustrerait bien l'absence d'effet notable des réglementations prises durant la période 1980-2000. La baisse du nombre des tués durant toute cette période serait alors – en très grande partie – indépendante des comportements¹³⁵³. Elle serait due majoritairement aux variations du trafic et à des « *facteurs structurels* » que nous examinerons plus loin.

En résumé, ce qui s'est passé dans les années 1970-2000 doit s'analyser ainsi :

- vers 1970 le nombre de tués $N(t)$ approchait de son maximum comme dans la plupart des pays développés examinés par Siem Oppe ;
- la crise pétrolière qui avait entraîné le ralentissement de la croissance du trafic aurait de toute façon « cassé » la courbe et avancé la date du maximum en 1974 ;
- les premières « *grandes mesures* » ont avancé ce maximum de quelques mois quelque part en 1972 ; elles n'ont acquis leur effet maximum que vers 1978 ;
- de 1979 à 2000, la baisse de la répression et le manque de mesures réellement nouvelles ont ramené l'évolution du trafic à une évolution « naturelle » liée à la fois

¹³⁵⁰ Dans sa partie gauche, de 1960 à 1973, elle représente la modélisation de $N(t)$ réel. On constate que ces deux courbes sont effectivement très proches.

¹³⁵¹ On notera que les effets des variations de l'évolution du trafic réel sont pris en compte dans les deux courbes (carrés et losanges). Ils sont donc éliminés ici.

De façon plus rigoureuse, cette courbe représente les effets des « *mesures de sécurité* » et des interactions des facteurs issus de la crise de l'énergie autres que la baisse de la croissance du trafic (baisse des vitesses avant les limitations générales par exemple), dont on fera l'hypothèse qu'elles sont faibles.

¹³⁵² La Loi de 1978 sur l'éthylomètre et le port obligatoire du casque pour les cyclomoteurs en ville en 1979 achèvent pratiquement la mise en place des grandes mesures, à des détails près (ceintures à l'arrière en 1989).

¹³⁵³ Les comportements varient cependant. Nous avons noté par exemple la forte dégradation du taux de port de la ceinture entre 1980 et 1986. Signalons que les taux de dépassement des vitesses autorisées ont, eux aussi, subi des variations. Nous avons noté aussi les variations de la répression, notamment avec l'effondrement du nombre de retraits de permis après 1993.

aux améliorations supposées du respect des nouvelles règles et surtout à des facteurs indépendants des comportements, comme nous le montrerons en *II* ci-après.

I-4 L'HYPOTHÈSE D'UNE « ASYMPTOTE DE SÉCURITÉ ».

On trouvera dans l'*Annexe A 35* des justifications de l'application de la « *théorie de l'apprentissage des organisations* »¹³⁵⁴ à l'évolution à long terme de l'insécurité routière. Par analogie avec une usine caractérisée par une « *production* », un « *taux unitaire de défauts* » et un « *nombre de défauts* » :

- le « *trafic* » $T(t)$ est évidemment la « *production* » ;
- l'indice d'insécurité « *nombre de tués par véhicule.km* » $I(t)$ est le « *taux unitaire de défauts* » ;
- le « *nombre de tués par an* » $N(t)$, qui résulte de la multiplication des deux précédentes fonctions, est l'équivalent d'un « *nombre de défauts* ».

La théorie classiques de l'apprentissage individuel et collectif montre que les « *taux unitaires de défauts* » sont généralement en forme de courbe décroissante avec une asymptote non nulle, qui correspond à l'apprentissage parfait.

On peut ainsi proposer de modéliser l'indice d'insécurité selon un modèle de la forme d'une fonction exponentielle décroissante avec une asymptote :

$$I(t) = \alpha + k.e^{-\beta t}$$

L'asymptote « α » dépend du système constitué par le « *comportement des usagers* » déterminé par des les règlements et les contraintes de répression qui leur sont appliquées.

Toutefois, cette asymptote est remise périodiquement en question par des réorganisations (techniques, organisationnelle, etc.) qui conduisent à l'abaisser par paliers.

Le coefficient de décroissance exponentielle « β » traduit l'ensemble des facteurs d'amélioration : évolutions des comportements et améliorations continues indépendantes du « *comportement des usagers* ». La constante k représente une origine des temps « t_0 » ; en effet, on peut écrire la formule sous la forme suivante :

$$I(t) = \alpha + k.e^{-\beta t} = \alpha + e^{\beta t_0}.e^{-\beta t} = \alpha + e^{-\beta(t-t_0)}$$

On retrouve la même problématique d'une « *asymptote de sécurité* » dans le « *transport aérien civil* », lequel ne s'améliore plus depuis 1980. Voir l'*Annexe B, Illustration 248*.

¹³⁵⁴ La théorie de l'apprentissage des organisations est un classique de l'enseignement supérieur anglo-saxon.

II Les « *mains invisibles* » de l'apprentissage de la sécurité.

L'accidentologie routière est due aux dysfonctionnements du système "homme-véhicule-environnement". Pour rester dans des principes simples, admettons que l'amélioration de l'infrastructure et celle du véhicule portent sur la sécurité passive alors que l'homme, par son comportement, participe à la sécurité active du système.

Régis Guyot, 2002 ¹³⁵⁵

II-1 INTRODUCTION : « APPRENTISSAGE » ET « MAINS INVISIBLES ».

La représentation de l'accident par la triade « *homme-véhicule-infrastructure* » est très généralement conçue de façon restrictive, les améliorations de la sécurité ne pouvant venir que de celles du véhicule, de l'infrastructure ou des « *comportements* »¹³⁵⁶.

La représentation par une « *fonction d'apprentissage* » nous a donné une représentation globale de l'évolution de la sécurité routière, complétée – par avance – par des fonctions d'apprentissage spécifiques à chaque type d'utilisateur.

Il ne faudrait cependant pas établir une équivalence entre « *apprentissage* » et « *amélioration des véhicules, des voiries et des comportements* ».

Longtemps, ce furent les effets des améliorations d'infrastructures et des améliorations des véhicules qui étaient mis en avant ; nous avons déjà esquissé l'histoire de ce type de mesures.

Puis, tout l'accent fut mis sur les facteurs de comportement.

En fait, il existe d'autres « *facteurs structurels* » d'évolution, que l'on pourrait appeler, en une métaphore économique, des « *mains invisibles* », et qui ont régi probablement plus de la

¹³⁵⁵ Régis Guyot, *Gisements de sécurité routière, op. cit.*, 2002, volume 1 page 27. Cette formulation brouillonne a l'avantage de dévoiler les équivalences « *homme égale comportement* » et « *environnement égale infrastructure* » à l'œuvre dans le contexte français. Le cliché de la triade « *homme-véhicule-infrastructure* » est particulièrement envahissant : près d'un million d'occurrences sur Google en 2008 (2,5 millions avec l'anglais !)

¹³⁵⁶ Cette représentation est une simplification outrée de la « *matrice de Haddon* » qui fut proposée en 1967 par William Haddon, Jr., patron de l'agence fédérale américaine créée pour élaborer de nouveaux standards techniques de construction automobile en 1966, à la suite du succès des menées de Nader et de ses amis.

Haddon introduisait la « *police* » comme 4^{ème} facteur de l'accident, et une « *seconde dimension* » articulée sur la survenue de l'accident « *avant, pendant, après l'accident* », qui justifie le terme de « *matrice* ».

Son but était tactique : introduire les défauts du véhicule dans la conception de l'accident, contre les résistances du lobby automobile. La méconnaissance des réalités conflictuelles de la situation américaine amena les rares accidentologues français et européens – l'ONSER n'en est qu'à ses débuts – à prendre au pied de la lettre ce qui paraissait une « *nouvelle théorie* », mais n'était que politiquement contingent.

Sur cette affaire : Stève Bernardin, *Protéger le consommateur, Médecins et ingénieurs contre les accidents de la route aux États-Unis*, à paraître en 2009 dans un recueil sur l'histoire de la mobilité, édité par V. Guigueno.

moitié de l'amélioration apparente de la sécurité routière depuis la guerre.

C'est donc essentiellement eux que nous allons examiner dans le présent sous-chapitre :

- les effets de « *l'apprentissage individuel* » sur « *l'apprentissage collectif* » ;
- le « *taux d'occupation des véhicules* », qui a diminué fortement, réduisant le nombre de victimes à comportement égal des conducteurs ;
- l'amélioration du secours aux accidentés et du traitement médical des traumatismes dus aux accidents.

II-2 LES FACTEURS LIES AUX VEHICULES ET A L'INFRASTRUCTURE.

Il s'agit ici d'un simple rappel : on manque de données globales sur les sujet.

La suppression des « *points noirs* » routiers, le développement des voies rapides et des autoroutes, ainsi que les mesures d'exploitation, notamment les « *plans de circulation urbains* », sont des facteurs bien connus d'amélioration de la sécurité du réseau.

Mais, il existe d'autres actions, comme la suppression ou le traitement des « *obstacles de bord de route* », notamment des arbres, question conflictuelle depuis toujours, qui reste une des grandes pistes d'amélioration de la sécurité si l'on en croit les résultats étonnants de la récente politique suédoise. Nous y reviendrons sur cette question au *sous-chapitre IV* ci après.

La sécurité des véhicules a pendant longtemps été vue sous l'angle de la « *sécurité primaire* » visant à éviter l'accident.

La « *sécurité secondaire* » est apparue bien avant l'expression elle-même avec les vitrages de sécurité ou la diffusion de la conduite intérieure, mais ne s'est vraiment développée que dans les années 1950 avec la recherche de dispositions moins agressives lors du choc, et de moyens de protection (ceinture de sécurité, casque pour les deux-roues).

Quant à l'amélioration de la résistance du véhicule ou de ses capacités d'absorption des chocs par déformation, cela reste un domaine controversé. Les deux traditions industrielles coexistent malgré l'établissement de normes à ce sujet.

II-3 « APPRENTISSAGE INDIVIDUEL » ET « APPRENTISSAGE COLLECTIF ».

« JEUNE CONDUCTEUR » OU « CONDUCTEUR NOVICE » ?

Un concept simpliste pollue l'approche scientifique de l'apprentissage : l'assimilation du « *conducteur novice* » au « *jeune conducteur* » prenant des risques¹³⁵⁷.

C'est méconnaître que l'accident du novice ne résulte pas toujours d'une prise de risque ou d'un défaut de l'enseignement, mais peut découler de la rencontre, au cours d'un apprentissage plus long qu'on ne le pense, d'une situation inconnue qui peut mal tourner.

L'« *apprentissage individuel* » peut s'illustrer par l'histogramme de « *l'implication dans*

¹³⁵⁷ Un exemple typique de l'approche « *jeunes* », centrée sur la prise de risque et ignorant tout de la question de l'apprentissage individuel : INJEP (Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire), *Chroniques d'une guerre non déclarée. Les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans*. INJEP Publications, diffusion L'Harmattan, 290 pages, 2000. C'est apparemment un ouvrage de commande de la DSCR.

un accident en fonction de l'ancienneté du permis »¹³⁵⁸, présenté dans la figure ci-dessous. Cet histogramme classe l'ensemble accidents corporels de 1999 en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs de véhicules particuliers impliqués par tranche de 1 mois.

Ces résultats sont connus depuis longtemps : ils figuraient déjà dans le *Livre Blanc* de 1989 (page 101). Quoique très imparfaits¹³⁵⁹, ils sont riches d'enseignements.

C'est l'analogie d'une « pyramide des âges » – tournée de 90 degrés –, « l'âge » étant ici le nombre de mois d'ancienneté du permis et les « populations » le nombre de conducteurs impliqués.

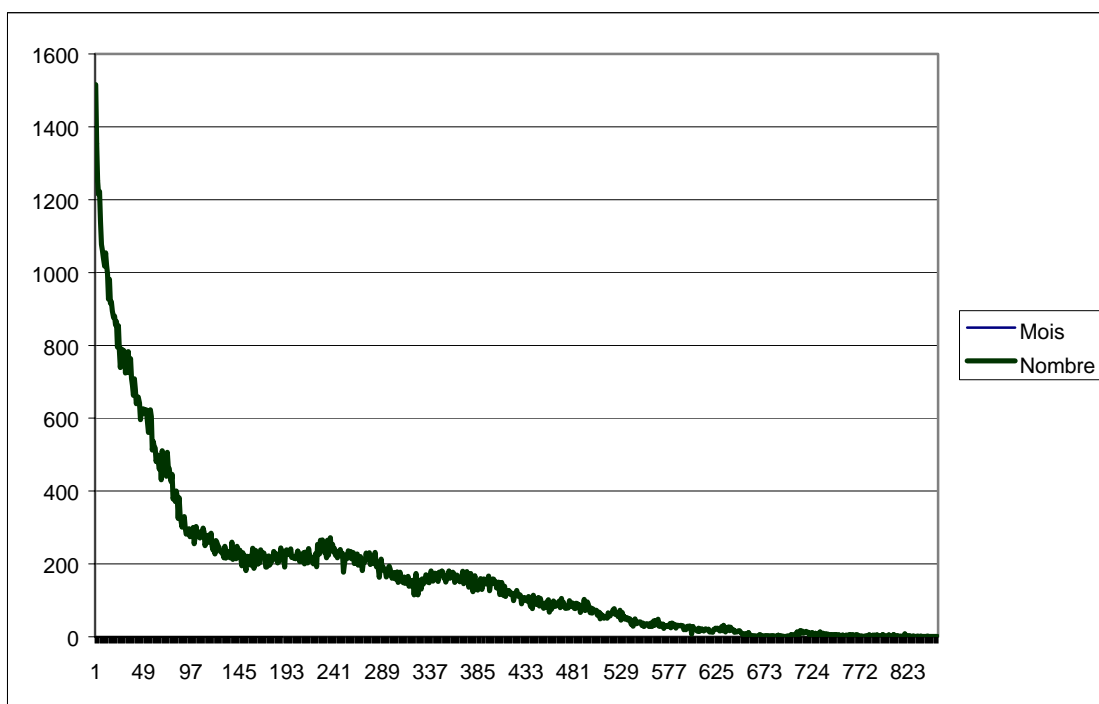


Figure 14. Histogramme de « l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis » en 1999.

On peut commenter ces figures ainsi :

- le premier mois de permis, on recense 1 500 accidents ; la baisse est très rapide au début, mais se poursuit beaucoup plus longtemps qu'on ne l'imagine généralement ;
- à 6 ans d'ancienneté, le taux est de l'ordre de 450 accidents/mois d'ancienneté ;
- à partir de 12 ans de conduite (vers l'âge de 30 à 35 ans), le niveau se stabilise à 210 accidents/mois d'ancienneté : c'est la fin de la période d'apprentissage ;
- il décroît après 20 ans de conduite vers 150 accidents/mois d'ancienneté ;
- le niveau recommence à diminuer à partir de 35 ans de conduite (420 mois). Le

¹³⁵⁸ Nous empruntons ces histogrammes à une étude de M. Truffier du CETE du Nord-Picardie. La médiocre robustesse de la définition des accidents corporels n'est pas ici une difficulté, car leur décompte doit être assez homogène quelle que soit la classe d'ancienneté du permis.

¹³⁵⁹ Un histogramme des « accidents mortels » comporterait une trop forte variabilité probabiliste (10 événements annuels par mois d'ancienneté). De plus, les autres facteurs intervenant dans le fait que l'accident soit mortel éloignent de la pure « génération d'accidents ».

On ne peut tenir compte des variations des parcours individuels, sur lesquels on ne possède pas de données par classes d'ancienneté. Idem pour la « responsabilité présumée de l'accident » qui n'est pas renseignée dans les BAAC par la Gendarmerie. Ces deux biais sont vraisemblablement favorables aux « conducteurs novices » dont la dangerosité réelle serait en réalité plus élevée que sur l'historgramme (peut-être de plus de 20 %).

principal facteur est certainement la diminution des parcours des individus à l'âge de la retraite (les conducteurs ont alors près de 60 ans). La décroissance se poursuit au fur et à mesure de l'arrêt de la conduite ou de la disparition des conducteurs.

En 2000, les « *conducteurs confirmés* », ayant plus de 12 ans d'ancienneté de permis, au nombre de 25 000 000 environ, n'étaient impliqués que dans 61 000 accidents.

Les « *conducteurs novices* », ayant moins de 12 ans (144 mois) d'ancienneté de permis, au nombre de 10 000 000 environ, étaient impliqués dans 74 000 accidents, soit 55 % du total. En termes de « *responsabilité* » – si l'on peut risquer une estimation – leur part se monterait probablement entre 60 % et 65 %.

Ces constatations ouvrent sur plusieurs questions que nous ne traiterons pas ici :

- la focalisation sur « *les jeunes de 18 à 24 ans* » est inappropriée : l'ancienneté du permis compte plus que l'âge ;
- la durée de « *l'apprentissage réel* », qui représente plus de « *2 000 heures de conduite* » étalées sur 10 à 12 ans, contredit le dogme de la formation par le « *permis de conduire à l'européenne* », avec ses quelques dizaines d'heures de conduite ;
- cela explique les gains de sécurité dus à la « *conduite accompagnée* », à la base du « *permis à l'américaine* » : l'accompagnateur a évité à son élève les pièges des situations inconnues durant les premières centaines d'heures les plus dangereuses.

EFFETS DE « L'APPRENTISSAGE INDIVIDUEL » AU NIVEAU COLLECTIF.

La « *démographie des conducteurs automobiles* » selon l'ancienneté de leur permis est un facteur crucial de dangerosité. Dans une perspective historique, on peut modéliser la déformation au cours du temps de la « *structure des anciennetés du permis* » de la figure 15.

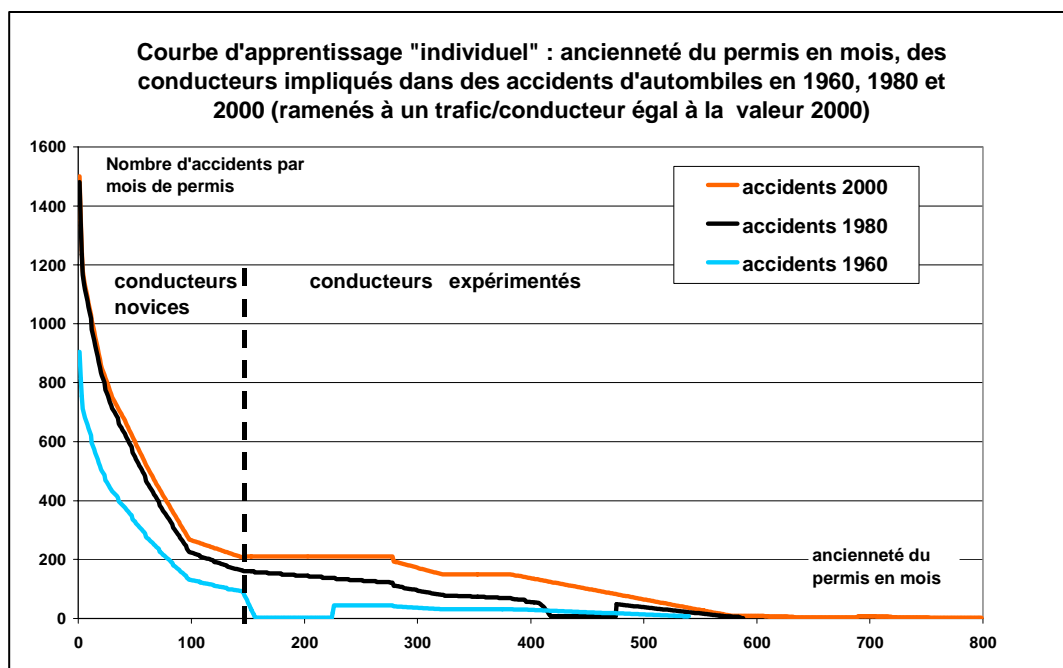


Figure 15. « Pyramides » du nombre de conducteurs impliqués en fonction de l'ancienneté du permis en 1960, 1980 et 2000.

La figure ci-dessus représente, pour les années 2000, 1980 et 1960, l'histogramme de « l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis ». La surface totale de l'histogramme (son intégrale) est proportionnelle au nombre des accidents corporels de chacune des trois années considérées. On peut ainsi calculer la proportion des accidents dus aux conducteurs novices ou expérimentés.

En 2000, l'histogramme est celui de la figure 15 ; la part des *novices* impliqués est de 55 %.

En 1960, la quasi-totalité des accidents est due à des *conducteurs novices*. Les « *classes creuses de conducteurs* », nés entre 1920 et 1925 et n'ayant passé leur permis qu'après 1946, viennent juste d'avoir leurs 12 années d'apprentissage.

En 1980, lesdites « *classes creuses* » entrent dans l'âge de la retraite.

On peut faire une modélisation complète sur la période 1954-2000 avec pour hypothèses que le trajet annuel par conducteur et la dangerosité en fonction de l'ancienneté du permis sont restés « *proportionnellement inchangés entre les différentes anciennetés* » sur toute la période¹³⁶⁰. On a supposé ainsi que les deux catégories de conducteurs avaient un accès aux véhicules identique à celui qui existe en 1999¹³⁶¹. Elle conduit aux résultats du tableau ci-dessous. Le nombre des accidents corporels a été réparti entre les deux classes sur la base d'un ensemble d'histogrammes pour chacune de ces années.

Tableau 35. Implication des conducteurs « *novices* » dans les accidents corporels (1954-2000).

Part des novices :	1949	1954	1960	1970	1980	1990	2000
- parmi les conducteurs	< 30 %	45 %	67 %	49 %	40 %	33 %	29 %
- impliqués dans les accidents	< 50 %	80 %	87 %	75 %	67 %	59 %	55 %

À partir d'hypothèses assez bien fondées (voir *Annexe A 35*), on peut calculer la variation du « *nombre de conducteurs d'automobile impliqués dans un accident corporel* » à trafic constant, c'est à dire l'indice I(t) du « *nombre de conducteurs d'automobile impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicule.km* ».

Il a décré régulièrement de 466 en 1954 à 412 en 1960 puis à 259 en 2000. Ce qui correspondrait à un facteur de diminution de 1,59 entre 1960 et 2000.

On a fait l'hypothèse que la diminution du facteur portant sur le nombre des tués a obéi à une loi analogue. Toutefois, il est difficile de mieux le préciser, faute de données. On propose donc de retenir un facteur minimal de diminution de 1,4 entre 1960 et 2000.

Entre 1960 et 2000, le facteur de diminution du nombre des tués dû au simple effet de la déformation de la « *structure de l'ensemble des conducteurs automobiles entre novices et confirmés* » peut être estimé à 1,40.

L'application de ce facteur aux autres types d'usagers tués pose question (voir ci-dessous).

¹³⁶⁰ L'âge de passage du permis ayant diminué au cours du temps, on peut penser que le « *facteur de maturité* » diminuait en fait la dangerosité des nouveaux conducteurs dans les années 1960 et 1970 par rapport aux années 1980-2000.

¹³⁶¹ Il est probable que les conducteurs novices ont un accès plus limité aux véhicules que les conducteurs confirmés, surtout dans les débuts, disons jusqu'en 1970.

II-4 EFFETS DE LA DIMINUTION DES « TAUX D'OCCUPATION ».

Un autre « *facteur démographique* » – totalement indépendant des comportements de conduite – est la diminution du « *taux d'occupation* » des véhicules : pour les mêmes « *comportements* » des conducteurs, le nombre d'accidents sera identique, mais le nombre de victimes diminuera. C'est bien ce que l'on constate dans le tableau suivant :

Lorsqu'on examine les tués dans les véhicules automobiles (voitures particulières, camionnettes et camions), on constate que la proportion de conducteurs et de passagers a varié fortement au cours du temps. Le tableau ci-après expose les données pour quelques années¹³⁶².

Tableau 36. Conducteurs et passagers des automobiles tués (1954-2001).

	Conducteurs	Passagers	Total des tués	Total/Conducteurs	Facteur d'évolution
1954	921	1 187	2 108	2,29	1,63
1960	1 519	1 685	3 204	2,11	1,50
1970	4 244	3 693	7 937	1,87	1,33
1980	4 248	2 850	7 098	1,67	1,19
1990	4 431	2 296	6 727	1,52	1,08
2001	3 716	1 492	5 208	1,40	Base : 1

Le ratio du « *rapport du nombre de conducteurs tués sur le total des tués* » a donc diminué dans un facteur 1,63 entre 1954 et 2001, ou 1,50 entre 1960 et 2001.

Le nombre des « tués en automobile à nombre d'accidents mortels constant » ou « à comportements constants » a donc diminué d'un facteur 1,50 entre 1960 et 2000.

EFFETS COMBINÉS DE L'APPRENTISSAGE ET DU TAUX D'OCCUPATION.

On peut essayer d'évaluer les effets combinés des deux « *facteurs internes* » que nous venons d'examiner ci-dessus. L'auteur livre ces considérations avec circonspection ; mais elles lui paraissent utiles comme ordre de grandeur pour évaluer l'effet global de ces facteurs.

Entre 1960 et 2001, le nombre des tués est passé de 3 087 à 5 278 parmi les occupants des automobiles (utilitaires compris) et de 5 789 à 2 442 parmi les autres usagers ; dont environ 2 000 dans un accident impliquant une automobile ou un utilitaire.

Pour les « *usagers autres qu'en automobile* », le facteur 1,4 dû à la diminution de la part des conducteurs automobiles novices ne pourrait s'appliquer qu'aux 700 piétons et aux 1 300 usagers de deux-roues tués dans des accidents avec des automobiles en 2001. Mais les évolutions des indices d'insécurité I(t) de ces catégories sont soit inconnues (piétons) soit très différentes (deux-roues). Il est impossible de faire des conjectures un peu étayées sur la part due à la baisse de la part des conducteurs automobiles novices.

La diminution du nombre des tués autres qu'en automobile de 5 789 à 2 442 entre 1960 et

¹³⁶² En première approximation, on peut supposer que l'évolution du nombre d'accidents mortels est représentée par celle du nombre de conducteurs tués. La différence de port de la ceinture entre l'avant et l'arrière n'a pu avoir qu'un effet minime passager : en 1960 personne ne la porte et en 2000 tous la portent.

2000 est donc essentiellement due à des diminutions de leurs trafic (une division par plus de 2 de 1960 à 2000), à des améliorations d'infrastructures et au port du casque. Rappelons toutefois que l'indice d'insécurité des deux-roues motorisés s'est détérioré entre 1960 et 2001 (185 tués/milliard véhicule.km en 2001 contre 173 en 1960).

Pour les tués en automobile, on peut multiplier les deux facteurs de diminution de la part des conducteurs novices et du taux d'occupation, qui sont indépendants¹³⁶³ l'un de l'autre.

On obtient un facteur de diminution de l'indice d'insécurité combiné de :

$$1,4 \times 1,5 = 2,1$$

Or, les statistiques montrent que le facteur de division de l'indice I(t) pour les véhicules à 4 roues entre 1960 et 2000 n'est que de 3,7.

On peut donc poser comme conclusion que les deux « *facteurs démographiques internes* » de « *structure de l'ensemble des conducteurs* » et de « *diminution du taux d'occupation* » expliquent plus de la moitié de la diminution de l'indice I(t) des tués parmi les occupants des véhicules automobiles. Cette conclusion peut être illustrée par la *figure 10* qui ne concerne que les usagers tués en automobile et où l'on voit que l'indice I(t) a diminué régulièrement en dehors de la période de l'instauration des grandes mesures au début des années 1970.

II-5 L'AMELIORATION DES SECOURS ET DU TRAITEMENT DES BLESSES.

Les progrès de la médecine en général ont un impact sur la durée de la vie, que l'on évalue en France à 0,25 année d'espérance de vie supplémentaire chaque année.

Il paraît évident que le développement des secours routiers et l'amélioration du traitement des polytraumatisés a eu une influence non négligeable sur le nombre des tués sur la route.

Nous ne pouvons pas laisser cette question dans l'ombre...

Il n'existe pas d'étude française même sommaire sur ce sujet. Des recherches bibliographiques sur des revues étrangères, ont donné peu de choses¹³⁶⁴.

L'annonce en 2003 de la publication dans cette revue d'une étude anglaise sous le titre alléchant de "*Advances in medical technology account for a third of the reduction in road traffic deaths*", ne semble pas avoir été suivie d'une publication facilement accessible¹³⁶⁵.

La conclusion de cette étude qui chiffre les effets de l'amélioration des secours et du traitement des blessés à « *un tiers de la réduction du nombre de tués* » est évidemment très troublante.

¹³⁶³ Ce n'est pas tout à fait vrai. Le taux d'occupation des véhicules conduits par des conducteurs novices est sans doute différent de celui des conducteurs confirmés.

¹³⁶⁴ Notamment dans la revue mondiale spécialisée *Accident Analysis and Prevention*.

¹³⁶⁵ Cette annonce, avec une recension de cette étude, est parue sur le site de BMJ, un site d'informations pour les médecins. Les auteurs cités sont des chercheurs du *Center for Transport Studies at Imperial College London*. L'auteur de la recension, R. Dobson, semble être un épidémiologiste généraliste.

CONCLUSION : LES « POINTS AVEUGLES » DE L'HISTOIRE DE LA SECURITE ROUTIERE.

Lorsque l'on considère les trois « *mains invisibles* » que nous venons d'examiner, il apparaît que ces mécanismes ont été responsables de plus de la moitié de l'amélioration de l'indice de sécurité des usagers de l'automobile depuis 1960.

Il faut y ajouter trois autres grands facteurs plus explicites :

- les « *trois règles d'or* »,
- les améliorations des infrastructures¹³⁶⁶,
- la diminution des trafics des autres usagers.

Pour les autres usagers (piétons et deux-roues), la question apparaît plus complexe et il est difficile de proposer des évaluations de la part des « *mains invisibles* »¹³⁶⁷ dans l'amélioration de l'indice d'insécurité des autres usagers. La division par plus de deux du trafic des cyclistes et des usagers de deux-roues motorisés a été le facteur majeur de la diminution de ce type de victimes. Pour les piétons, la diminution (inconnue) de leurs trajets et d'autres facteurs spécifiques (alcoolisation) ont dû avoir plus d'importance que d'autres facteurs.

Tout cela a laissé évidemment fort peu de place aux « *améliorations des comportements* » des automobilistes qui ont constitué le Graal de la politique de sécurité routière durant plus de vingt ans¹³⁶⁸.

Cela permet de comprendre pourquoi la sécurité a continué à s'améliorer de 1981 à 2002, malgré l'échec manifeste de la « *responsabilisation des conducteurs* ».

Cela permet aussi de comprendre comment la France n'a jamais décroché du peloton des pays européens, qui se laissaient eux-aussi glisser au même « *fil de l'eau* », paresseux mais pas impopulaire, comme le déplorait Yvon Chich en 1996.

Une question apparaît ici : pourquoi les chercheurs en sécurité routière ne se sont-ils jamais intéressés aux trois « *mains invisibles* » dont nous avons esquissé l'importance ? Nous la laissons ouverte...

¹³⁶⁶ Nous reviendrons dans le *sous-chapitre IV* sur la question spécifique de « *obstacles de bord de route* ».

¹³⁶⁷ Seules la diminution de la part des conducteurs automobile novices et l'amélioration de secours et du tritemetn des blessés est concernée ici, évidemment.

¹³⁶⁸ Et le rêve d' Yvon Chich dès les années 1970...

III Les comparaisons géographiques en France et les comparaisons internationales.

S'il est possible désormais de disposer de données et statistiques détaillées sur la sécurité routière dans la plupart des pays, il reste toujours difficile d'effectuer des comparaisons entre eux.

La faible densité de population, comparée à celle d'autres pays fortement motorisés comme le Japon ou la Grande-Bretagne [...] contribue très fortement à rendre les comparaisons globales [basées uniquement sur le ratio du nombre des victimes divisé par la population] défavorables à notre pays.

Revue du Comité de la sécurité routière, 1985 ¹³⁶⁹

III-1 LA DIFFICILE GENESE DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES.

ÉVOLUTION DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES EN FRANCE.

La question des comparaisons géographiques fut soulevée dès la Belle Époque. La *Commission chargée d'élaborer le Code de la route* en 1909 fait des comparaisons avec l'Angleterre et s'interroge déjà sur les statistiques d'accidents à Londres et Paris réunies par Émile Massard dans son *Rapport* de 1910.

Les décomptes du ministère de l'intérieur des années 1920-1930 passent évidemment par le sacro-saint cadre départemental, mais il n'y a pas trace de comparaisons entre départements. Les *Statistiques du ministère des travaux publics* de 1938 donnent la décomposition du nombre des tués par département, toujours sans commentaire. Le ministère s'intéresse aussi aux comparaisons internationales (voir le *Chapitre 7, V*).

Les *Bilans de la sécurité routière* qui commencent en 1954 comportent évidemment les chiffres de victimes par départements. Mais, la façon dont leurs rédacteurs commentent ces chiffres va varier très fortement de 1954 à nos jours.

À partir de 1956, ils « classent » les départements par nombre de tués et d'accidents et calculent les variations d'une année sur l'autre. Leur commentaire est assez abondant (4 à 5 pages). Les variations ne sont traitées qu'à partir de 50 tués par an considérés comme la limite en dessous de laquelle la variabilité aléatoire est trop forte¹³⁷⁰.

De 1960 à 1976, il n'y a plus aucun commentaire sur les chiffres concernant les départements, donnés sans le calcul des variations par rapport à l'année précédente.

¹³⁶⁹ *Revue du Comité de la sécurité routière*, n° 46, juillet-août 1985, pages 7 à 10. Citation pages 7 et 8. Ce *Dossier* a dû être préparé par l'*Observatoire national de la sécurité routière* et son directeur Michel Ledru.

¹³⁷⁰ En fait, cette limite est encore trop basse. Les commentaires, quoique développés, sont peu pertinents.

À partir de celui de 1977, les *Bilans* proposent à nouveau de longs commentaires sur les chiffres de victimes dans les départements, sur leurs « variations » d'une année sur l'autre, sur le calcul de « l'indice de gravité », le tout agrémenté de « cartes » de France repérant ces diverses données par classes de valeurs. Il est probable que ce renouveau des commentaires ait été une conséquence de la création des « Comités départementaux de la sécurité routière » en 1973, puis du *Service de l'exploitation routière et de la sécurité* (SERES) en 1975.

La « décentralisation » de la politique de sécurité routière en 1982 ne fera que renforcer le mouvement. Le « classement » brutal des départements selon le nombre des victimes ou leur degré de variation annuelle est dès lors pratiqué sans état d'âme, pour les besoins de la *Communication*. Préfets et maires des grandes villes présentent régulièrement les variations des chiffres locaux comme signes d'amélioration ou de dégradation de la sécurité routière, dans le mépris des contraintes de la statistique. Les choses vont longtemps en rester là.

Vers le début des années 1980, la question des comparaisons géographiques commence à être posée. Divers travaux mettent en évidence la relation entre les « ratios de victimes par habitant » (ou par rapport à la circulation) et les caractéristiques du département, notamment sa « densité humaine »¹³⁷¹. Ils sont favorablement reçus au sein de l'*Observatoire de la sécurité routière*, comme le montre, par exemple, le *Dossier de la Revue du Comité de la sécurité routière* de 1985 cité en épigraphe.

Mais, ils ne trouveront pas place dans les *Bilans* qui continueront à présenter uniquement des « ratios de victimes par habitant » sans aucun critère de discrimination géographique.

Le *Livre Blanc* de 1989 eut beau préconiser la création d'un « Centre d'étude et d'information sur la sécurité routière » indépendant analogue à l'Agence fédérale américaine, celui-ci ne sera pas créé. La recherche publique sur les statistiques de sécurité routière sera lentement démantelée à partir de 1995¹³⁷².

Finalement, une reprise des réflexions sur les comparaisons géographiques eut lieu à la fin des années 1990 avec diverses recherches reprenant le regroupement des départements en fonction de leur « densité humaine »¹³⁷³.

¹³⁷¹ Jean Orselli, *L'efficacité des mesures de sécurité routière*, avec Yves Systemans, in revue *TEC* n°58 et n°59, mai-juillet 1983. Aussi : Jean Orselli, Yves Systemans, *L'efficacité des mesures de sécurité routière*, et d'autres contributions in *Modélisation de l'insécurité routière, Actes du séminaire 1991-1993*, éditions Paradigme, 1993.

Un exemple de travail de membres de l'ex-ONSER sur ce sujet : Pierre-Emmanuel Barjonet, Dominique Lagarde, Jean Serveille, *Sécurité routière*, presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1992, pp. 30-32.

¹³⁷² Dans les années 1990, le *Département évaluation et recherche en accidentologie* (DERA) de l'INRETS, qui était essentiellement orienté sur les statistiques, sera privé de directeur durant plusieurs années, et ses chercheurs remplacés par des spécialistes de sciences politiques. Il sera enfin supprimé en 2005 au profit d'un *Groupe d'analyse du risque routier et de sa gouvernance* (GARIG) orienté vers les sciences politiques comme son intitulé l'indique. Nous avons indiqué plus haut que cette formule fut un échec et était en cours de changement.

¹³⁷³ Isabelle Thomas, *Obstacles à la comparaison internationale des mesures d'insécurité routière*, Fonds National de la Recherche Scientifique, Département de Géographie, UCL, Louvain-la-Neuve, in *Collecte et comparabilité des données démographiques et sociales en Europe*, éditeur Academia/L'Harmattan, 1995.

Thierry Brossard, Sylvain Lassarre, Arnaud Banos, Florence Banos, directeurs, *Géographie des risques des transports, Annales du Colloque Risques d'octobre 2001 à Besançon*, édition Paradigme, 2003.

Jean Orselli, *Les français ne sont pas si mauvais conducteurs !* in revue *La Recherche*, n°342, mai 2001.

Jean Orselli, *International comparison in road safety*, in *Géographie des risques des transports, op. cit.*, 2001.

Jean Orselli, *International comparison of the efficiency of the policies of road safety*, in *Routes/Roads*, revue de l'Association Internationale des Congrès de la Route, n°314, avril 2002 (article bilingue).

Robert Delorme, Sylvain Lassarre (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison*

Elles déclenchèrent la parution dans les *Bilans* à partir (*Bilan 2001* paru en juillet 2002) d'une nouvelle approche, les « *Indicateurs d'accidentologie locale* » (IAL), qui remplaçaient le « *ratio de victimes par habitant* » par un « *ratio de victimes par rapport à la circulation* » un peu élaboré en distinguant plusieurs classes de routes. Mais, cette approche n'utilisait toujours pas de critère de regroupement des départements comme la « densité humaine ». Très récemment, l'ONISR a complété cette approche par des éléments d' « *analyse multicritères* ».

ÉVOLUTION DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES INTERNATIONALES.

La Société des Nations entreprit, à la fin des années 30, de définir un modèle uniforme de recueil de statistiques, préalable à toute comparaison géographique. Le but était clairement affiché lors du *Congrès international de la Route* de La Haye en 1938 dans le *Rapport* sur la statistique des accidents qui examina et discuta le Rapport des experts de la Société des Nations : il s'agissait de préparer « *la comparabilité internationale* »¹³⁷⁴.

L'intérêt français pour les comparaisons internationales va beaucoup varier après la guerre. Le *Bilan* de 1954 esquisse une comparaison avec la Grande-Bretagne. Les *Bilans* de 1957 à 1959 comportent des comparaisons avec plusieurs pays européens. Puis, ces données disparaissent brutalement des *Bilans*. La comparaison internationale réapparaît dans la communication publique en 1981 lors du *Comité interministériel de la sécurité routière* du 19 décembre 1981 (mais reste toujours absente des *Bilans*).

Pourtant, la DSCR restait réticente et exposait publiquement les difficultés d'une telle comparaison en 1985, avant que la formule de « *la France mauvais élève de l'Europe* » ne devienne un dogme. Les comparaisons internationales réapparaissent dans les *Bilans* en 1995.

Les États-Unis se présentent comme un « *pays* » unique, mais la situation y est tout aussi diversifiée que celle de l'ensemble européen, les « *pays* » européens étant la contrepartie des « *states* » américains. Ces derniers ont des géographies physiques et humaines variées. Chacun diffère par sa réglementation¹³⁷⁵, son système policier et judiciaire et sa politique de sécurité routière. Aussi est-il peu étonnant que les résultats des politiques de sécurité routière des *states* varient de la même façon que ceux des *pays* européens.

Les États-Unis avaient déjà développé leur propre système dès les années 1920, avec le système « *privé* » de recueil de statistiques issues des forces de l'ordre et collationnées par le *National Safety Council* (NSC), très proche de l'industrie automobile. Celui-ci pratiquait des comparaisons plus ou moins scientifiques entre zones (états, comtés ou villes), mais sans que ce soit systématique. Le système va durer jusque vers 1965.

Un grand débat public a lieu en 1965-1966, dans la foulée de la contestation du système statistique par quelques épidémiologistes dissidents emmenés par Ralph Nader¹³⁷⁶. Les

internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne, Les collections de l'Inrets, n°261, 2005. Cette recherche débutée en 2002 a fait l'objet d'une première publication en littérature grise en avril 2003.

¹³⁷⁴ Congrès international de La Haye, *Rapport général sur la 3^{ème} question* du Dr J. J. Hanrath, page 30.

¹³⁷⁵ Limites de vitesse, obligations de port du casque ou de la ceinture, système de peines, etc., sont différents.

¹³⁷⁶ Nader et ses collègues critiquaient principalement la mauvaise prise en compte des données concernant le véhicule dans les formulaires de description d'accidents. Sur ces événements, voir Stève Bernardin, *Compter autrement – Mouvements sociaux et réforme des pratiques statistiques dans les années 1960 aux États-Unis*, communication non publiée, et sa thèse en préparation.

parlementaires américains vont décider la création d'une « *agence fédérale* » indépendante, au nom de la sécurité du consommateur américain.

Avec cette reprise en main des statistiques par l'État fédéral, il devenait politiquement incorrect de pratiquer des comparaisons entre les différents *states* de l'Union. L'Agence fédérale ne le fera jamais, et les héritiers du *National Safety Council* comme le « *Insurance Institute for Highway Safety* » (IIHS-HLDI) ne publieront plus que des comparaisons descriptives des différentes réglementations des *states* comme le « *State laws rating* »¹³⁷⁷.

Une étude universitaire de comparaison géographique entre *states*, sur la base des densités humaines des *counties* qui constituent chaque *states* a été publiée en 1987 aux États-Unis. Elle recevra le même sort que les études analogues en France et n'aura pas de suite¹³⁷⁸.

L'Europe institutionnelle a multiplié les comparaisons internationales – au moyen d'aides aux instituts de recherche nationaux – selon trois directions distinctes :

- la création d'une base de données commune, la « *International Road Traffic and Accident Database* » (IRTAD) ;
- des « *comparaisons sociologiques* » comme l'étude du FERSI¹³⁷⁹ ;
- des comparaisons des réglementations : un bon exemple des ouvrages de ce type est *La violence routière. L'Union européenne et l'insécurité routière*, de 1994¹³⁸⁰.

La « *base de données européenne* » – et internationale –, la « *International Road Traffic and Accident Database* » (IRTAD), fut créée en 1980 et étendue en 1988¹³⁸¹. Elle verra ses objectifs strictement limités au recueil des données, à la suite de quelques travaux comparatifs réalisés vers 1990 par ses gestionnaires (allemands) et très mal accueillis par d'autres pays.

Signalons une recherche communautaire sur la conception d'une « *méthodologie* » pour les comparaisons internationales, le « *COST 329* »¹³⁸². Mais, elle n'a pas été suivie d'une application à ce jour.

Ainsi, jusqu'à présent, l'Europe s'est-elle interdit de cautionner d'autres comparaisons des

¹³⁷⁷ *State laws rating*, publié par l'association IIHS-HLDI. Voir son site www.highwaysafety.org.

¹³⁷⁸ Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicle crashes*, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, États-Unis. Ce travail était dû au *Injury Prevention Center of Johns Hopkins School of Hygiene and Public Health*, à Baltimore, et soutenu par le IIHS.

Aussi : Baker, S. P., R. A. Whitfield, and B. O'Neill, *County Mapping of Injury Mortality. The Journal of Trauma*, June 1988, 28:741-745. Nombreux travaux ultérieurs des mêmes auteurs.

¹³⁷⁹ Enquête réalisée par le FERSI, *Forum des Instituts Européens de Sécurité Routière* (analogues à l'INRETS) : Jean-Pierre Cauzard et al., *European drivers and traffic safety*, FERSI, éditions Paradigme, 1995. Version française : *Les conducteurs européens et la sécurité routière*, Paradigme, 1996.

¹³⁸⁰ Jean-Baptiste Bouzigues, *La violence routière. L'union européenne et la sécurité routière*, Éditions Continent Europe, ISBN 2-84176-004-7, 1994. J.-B. Bouzigues était membre de la DSCR depuis longtemps.

¹³⁸¹ L'IRTAD est connue en français sous le nom de BICAR : *Base de données Internationale sur la Circulation et les Accidents de la Route*. Les pays concernés sont ceux d'Europe plus de nombreux autres de l'OCDE.

Elle se présente ainsi sur son site <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/> :

« *En réponse aux besoins exprimés par le ministère fédéral des transports, des travaux publics et du logement [allemand], l'institut fédéral de recherche sur les transports routiers (BASt) a réalisé, au milieu des années 1980, une base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route.*

En 1988, le BASt a développé la base de données en coopération étroite avec la Commission Européenne. Depuis 1990, la BICAR [IRTAD] fait partie du programme de recherches en matière de routes et de transports routiers (programme RTR) de l'OCDE. Tous les pays Membres fournissent des données. La gestion et l'administration de la base de données sont assurées par le BASt. »

L'IRTAD n'ouvre ses données qu'aux chercheurs abonnés et ne présente que très peu d'éléments au public.

¹³⁸² *COST 329 – Models for Traffic and Safety Developments and Interventions*, European Commission, Directorate General for Transport, 1999.

résultats des diverses politiques de sécurité routière que ce que nous appellerons les « *comparaisons globales* » selon l'expression utilisée en 1985 dans l'épigraphe du présent *sous-chapitre III*. On sait que celles-ci pénalisent les pays à faible densité.

Une des raisons principales de cet état de fait est à chercher du côté du « *narcissisme des petites différences* » des pays les plus favorisés dans les « *comparaisons globales* » par leur forte densité, Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, dont les administrations n'ont jamais voulu renoncer à se targuer du faible nombre de victimes par rapport à leur population¹³⁸³.

III-2 LA COMPARAISON GEOGRAPHIQUE EN FRANCE.

DIFFICULTES D'UNE ANALYSE MULTIFACTORIELLE.

Il est absurde de vouloir comparer brutalement Paris et la Lozère sur la base d'un ratio quel qu'il soit (par rapport à la population, au trafic ou à l'âge du capitaine). Toute « *comparaison géographique* » doit permettre de « *discriminer* » les zones en les répartissant en groupes plus ou moins homogènes.

Une « *analyse multi-factorielle* » tentant de relier le nombre des victimes dans chaque zone (régions, départements, agglomérations) serait la forme ultime et souhaitable de la comparaison spatiale¹³⁸⁴. Elle est actuellement impossible, la plupart des facteurs étant inconnus ou trop mal connus. On peut citer les facteurs les plus importants :

- l'hétérogénéité géographique interne aux zones considérées ;
- la richesse économique qui conditionne les taux de motorisation, la qualité des véhicules (âge, robustesse, entretien) et l'utilisation des deux-roues motorisés ;
- la démographie et la répartition des âges notamment ; on sait, en effet, que les conducteurs « *novices* » ont plus d'accidents que les « *expérimentés* » ;
- des critères sociologiques locaux : la part des « *victimes graves avec alcool* » varie selon les départements en 2006 de 5,5 % à 23 %¹³⁸⁵ ;
- le trafic automobile, qui est connu avec peu de précision au niveau local¹³⁸⁶ ;
- la composition du trafic : la part des « *victimes graves motocyclistes* » en 2006 varie selon les départements de 7,4 % à 37,5 %¹³⁸⁷ ;
- la part des trafics « *extérieurs* » à la zone ;
- la constitution des réseaux : la qualité des voies, plus ou moins sûres, n'est connue que très grossièrement ;
- le nombre des obstacles de bord de route : la part des « *victimes graves contre*

¹³⁸³ Le site officiel du Royaume-Uni www.statistics.gov.uk est particulièrement représentatif de ce genre d'autosatisfaction. Pourtant, le nombre de tués/an a cessé d'y diminuer et stagne depuis 1998... Il publie la série annuelle des « *Road accidents Great Britain, the casualty report* », 150 pages environ, éditeur National Statistics, auteur Transport statistics, DETR.

¹³⁸⁴ Voir Marc Gaudry, Matthieu de Lapparent, *Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans nationaux de l'insécurité routière*, Recherche n° 07 MT E 010, Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique, 97 pages, 2008. Cette étude, située sur un plan théorique – et pleine d'équations –, constate l'état peu satisfaisant de la question mais n'offre guère de résultats pratiques. Bibliographie très complète.

¹³⁸⁵ Selon le *Bilan* pour 2006 (pages 121-122). Les « *victimes graves* » sont les tués plus les blessés hospitalisés.

¹³⁸⁶ Les trafics nationaux résultent de statistiques de vente de carburant, complétées par des enquêtes périodiques sur les consommations unitaires des véhicules. Le détail du trafic au niveau local est donc inconnu.

¹³⁸⁷ *Ibidem* : 7,4 % dans l'Aisne et 37,5 % à Paris.

- *arbre* » en 2006 varie de 1,4 % à 15,8 %¹³⁸⁸ (hors départements urbains) ;
- les contrôles des infractions influant sur les comportements : la part des « *victimes graves non ceinturées* » dans les voitures particulières varie de 5 % à 23 %¹³⁸⁹ ;
- la qualité locale des secours et du traitement des blessés.

Rappelons que d'autres difficultés – déjà examinées – persistent :

- le très faible nombre de *tués* qui introduit une *variabilité aléatoire* importante ;
- le manque de robustesse de la définition des autres types de victimes qui rend leur dénombrement inapte à des comparaisons nationales et encore plus internationales.

Pour les comparaisons internationales, il faut encore ajouter à ces difficultés les différences de définition des victimes, des catégories de routes, d'usagers, de trafics, etc.

UN CRITERE DE DISCRIMINATION DES ZONES : LA DENSITE HUMAINE.

Jusqu'à présent en France, les comparaisons spatiales entre départements ont été basées sur l'examen de deux types de ratios :

- les ratios de « *nombre de victimes par rapport à la population* »,
- les « *Indicateurs d'accidentologie locale* » (IAL) qui tentent de se référer aux « *tués par rapport aux trafics* », avec de nombreuses difficultés.

Ces deux ratios sont finalement proches l'un de l'autre.

Le seul critère de « *discrimination* » des zones utilisé jusqu'ici a été la « *densité humaine* »¹³⁹⁰. Il permet des « *regroupements* » extrêmement intéressants. Il possède quelques avantages fondamentaux :

- la « *densité humaine* » est une variable à très faible incertitude ; en effet, les *populations* et les surfaces des départements sont bien connues ;
- il permet le « *regroupement* » des départements en classes assez homogènes vis-à-vis des facteurs nombreux et mal connus évoqués plus hauts ;
- il permet les comparaisons internationales.

Cette approche met en évidence deux facteurs de classement fondamentaux :

- le « *nombre de tués par rapport à la population ou au trafic* » augmente de 1 à 5, en allant des départements les plus urbains aux départements les moins denses ;
- pour des départements de densités voisines, la dispersion des ratios est relativement faible, de 1 à 1,5 pour les densités moyennes et de 1 à 2 pour les densités faibles.

On voit tout de suite les possibilités « *opérationnelles* » de cette approche.

Elle permettrait d'introduire des critères « *d'équité* » et, probablement, de « *plus grande efficacité* » dans les allocations des moyens consacrés à la sécurité routière. On pourrait ainsi augmenter en faveur des départements reconnus comme les plus dangereux les crédits d'aménagement des routes ou ceux consacrés à la communication locale, ainsi que l'importance des forces de police affectées au contrôle-sanction, etc.

Elle permet aussi de caractériser la variabilité des pratiques sociales et policières dans les déclarations d'accidents, comme nous le verrons.

¹³⁸⁸ *Ibidem* : 1,4 % dans les Hautes-Pyrénées et 15,8 % dans le Var et le Tarn-et-Garonne.

¹³⁸⁹ *Ibidem* : 5 % dans l'Aveyron et 23,3 % en Seine-Maritime.

¹³⁹⁰ Ce critère utilisé par divers chercheurs n'a pas encore été adopté par l'ONISR.

LES RATIOS DE « NOMBRE DE TUÉS PAR RAPPORT A LA POPULATION ».

Nous examinerons ici les ratios « *nombre de tués par rapport à la population* » pour l'ensemble des départements métropolitains en fonction du critère de « *densité humaine* ».

Nous ne donnerons que des éléments succincts sur les ratios concernant les « *blessés graves* » et « *blessés légers* » ; ceux-ci seront développés dans l'Annexe A 35.

La figure ci-dessous illustre les « *taux de tués par million d'habitants et par an* » (moyenne 1995-2001) en fonction de la densité en habitants au km², avec en abscisse la « *densité en habitants/km²* » selon une échelle logarithmique de 10 à 100 000.

Cette représentation est très parlante. Le nuage de points est assez resserré. Il dessine une courbe fortement décroissante quand la densité augmente. Le taux décroît de 250 tués/an/million d'habitants dans les départements les moins peuplés à moins de 50 tués/an/million d'habitants dans les départements les plus denses.

Il apparaît clairement que la « *densité humaine* » est un facteur discriminant très efficace.

Ce type d'analyse fait apparaître le même type de nuages de points dans des pays étrangers sur l'ensemble des subdivisions de chaque pays (land, province, région, comté). Il permet de faire des comparaisons internationales sortant de la simple « *comparaison globale* ».

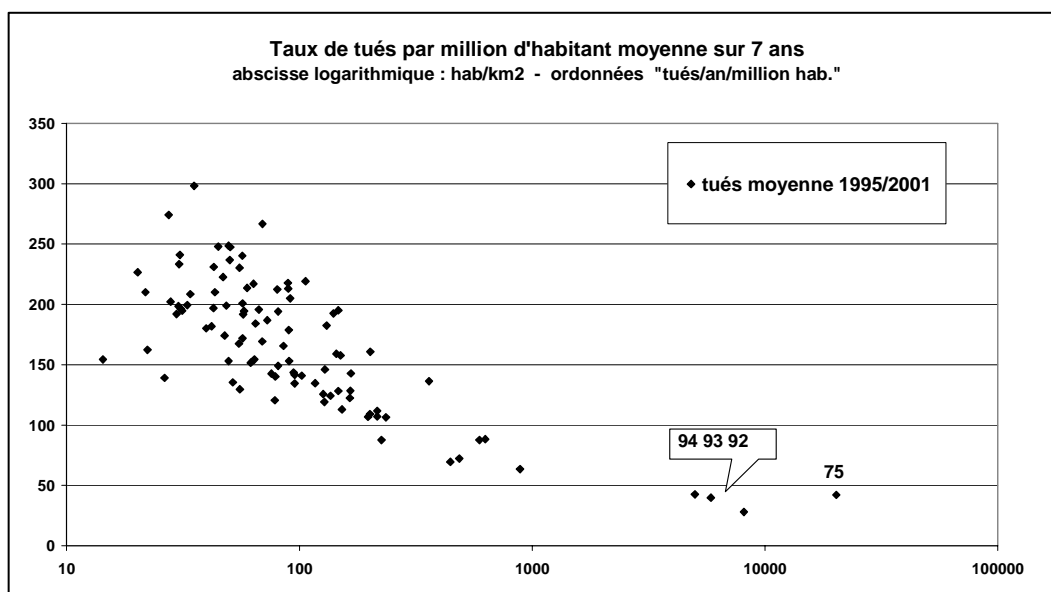


Figure 16. Taux de tués/an/million d'habitants selon la densité des départements (1995-2001).

* 75 Paris – 92 Hauts-de-Seine – 93 Seine-Saint-Denis – 94 Val-de-Marne

Pour les « *taux de blessés graves par million d'habitants et par an* » (moyenne 1995-2001) représentés en fonction de la densité en habitants au km², avec en abscisse la « *densité en habitants/km²* » selon une échelle logarithmique de 10 à 100 000, on trouve un nuage de points ayant le même type de forme que pour le ratio des tués.

Si l'on adopte des échelles telles que les moyenne nationales pour les tués et les blessés graves correspondent au même point, les deux nuages de points sont très superposables. Les lois de répartition des tués/an et blessés graves/an en fonction du critère de densité sont donc

assez semblables. Les principales zones de divergence entre tués et blessés graves concernent Paris et les 3 départements de sa petite couronne et les départements peu peuplés.

Toutefois, la dispersion des taux de blessés graves est plus grande que celle des taux de tués, malgré leur moins grande variabilité aléatoire. Cela est à relier à la moindre « *robustesse* » de cette donnée, que nous avons déjà indiquée.

Pour les « *taux de blessés légers par million d'habitants et par an* » (moyenne 1995-2001) représentés en fonction de la densité en habitants au km², avec en abscisse la « *densité en habitants/km²* » selon une échelle logarithmique de 10 à 100 000, on trouve un nuage de points totalement différent de ceux des ratios des tués ou des blessés graves.

89 départements sur 97 se répartissent selon un nuage d'axe 2 000 blessés légers/an/million d'habitants, dispersés entre 3 000 et 1 000. La densité n'a pas d'effet notable, contrairement aux tués et blessés graves. La dispersion des taux est plus grande que pour les tués et blessés graves¹³⁹¹. Cela ne peut guère avoir d'explication que par des différences très importantes dans les pratiques de recensement des blessés légers par les polices locales¹³⁹².

Paris atteint la valeur très élevée de 4 987 blessés légers par million d'habitants par an, alors que les 3 départements de la petite couronne parisienne sont proches, aux environs de 2 500. Une telle différence est certainement très liée à la très forte présence policière et à la proximité des hôpitaux dans Paris¹³⁹³.

Enfin, 4 départements sortent totalement du schéma général : Haute-Corse, Corse-du-Sud, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, le ratio atteignant de façon surréaliste 6 000 blessés légers/an/million d'habitants en Corse.

LES « *INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE* ».

Dans le *Bilan* de 2001, l'ONISR présenta une première tentative de calcul de « *ratios du nombre de victimes en fonction du trafic* » avec les « *indicateurs d'accidentologie locale* » (IAL) pour remplacer les ratios de victimes ramenés à la population¹³⁹⁴.

Les IAL décomposent le trafic et les tués selon 5 catégories de réseaux : autoroutes, routes nationales, routes départementales, autres voies, et voies urbaines des agglomérations de plus de 5 000 habitants. Un nombre de victimes « *théorique* » est alors calculé en fonction du trafic en appliquant à chaque type de réseau le « *taux moyen sur la France de victimes par rapport au trafic* » et en le comparant au nombre de victimes réel. On obtient pour chaque département des IAL par réseau et un « *IAL global* » en regroupant les réseaux.

Hélas, les trafics, déjà mal connus sur les routes départementales, et inconnus sur les « *autres voies de rase-campagne* » et les voies urbaines, sont estimés par des modélisations comportant des biais systématiques qui touchent près des deux-tiers des tués. L'imprécision

¹³⁹¹ Les incertitudes aléatoires sont pourtant très réduites ici : le nombre des blessés légers est déjà élevé (1 300/an par département en moyenne) et les valeurs sont des moyennes sur 7 ans ; leur incertitude (intervalle de confiance à 90 %) va de ± 2% à ± 4% (sauf cas limites).

¹³⁹² On peut imaginer diverses hypothèses, toutes aussi peu évidentes. Le nombre des petits accidents corporels pourrait être indifférent aux effets de la densité (vitesses élevées, infrastructures plus dangereuses, secours moins performants). Le nombre de déclaration pourrait diminuer avec l'éloignement des postes de police et gendarmerie dans les départements peu denses. L'activité policière en termes de production de BAAC serait bornée par les effectifs locaux (notamment à la Gendarmerie).

¹³⁹³ La densité policière est très élevée à Paris. La Préfecture de Police échappe encore en grande partie au cadre général de la Sécurité publique. Sa « culture d'organisation » est très particulière.

¹³⁹⁴ Sur les visées initiales des IAL, voir, Jean Chapelon, *Premiers résultats sur les Indicateurs d'accidentologie locale, Un outil pour l'action locale*, octobre 2001, in *Géographie des risques des transports*, op. cit.

des IAL est donc élevée par rapport aux ratios calculés à partir des populations¹³⁹⁵.

La précision du calcul des IAL n'a pas évolué de 2001 à 2006. Ses auteurs ont dû admettre que l'amélioration de la connaissance des trafics n'avait guère avancé¹³⁹⁶.

L'utilisation des IAL n'est nullement de faire des comparaisons utilisant un critère de « *discrimination* » entre départements. Jusqu'ici, ces ratios n'ont servi qu'à établir « *palmarès* » des départements où la sécurité s'améliore ou se détériore en considérant l'évolution de leurs IAL calculés sur 5 années glissantes.

Cela ne semble guère plus solide scientifiquement que les palmarès établis d'après les variations de nombre de tués. La preuve en est que les départements présentant les plus fortes variations des IAL sont aussi ceux soumis aux plus fortes variabilités probabilistes¹³⁹⁷.

Le *Chapitre des Bilans* sur les IAL propose désormais par département des ratios suivants calculés sur les « *victimes graves* » incluant les « *tués à 30 jours* » et les « *blessés hospitalisés* » : pourcentages des « *victimes graves* » non-ceinturées, motocyclistes, avec un conducteur sous l'influence de l'alcool, ou impliquées dans une collision avec un arbre.

On se rapproche donc d'une « *analyse multicritères* » où les IAL deviennent secondaires.

Pour finir, on constate que la dispersion des IAL entre départements de densité analogue reste du même ordre que celle des « *ratios tués/population* ». Force est de constater que, d'une part, les indicateurs actuels restent rudimentaires et que, d'autre part, il n'y a pas de tentative de mise en corrélation généralisée de ces divers indicateurs partiels.

Quant à l'ambition d'en faire « *Un outil pour l'action locale* », elle paraît s'éloigner.

COMMENT ANALYSER LES DIFFERENCES ENTRE DEPARTEMENTS ?

Prenons par exemple les deux départements du Tarn-et-Garonne et des Ardennes, pour lesquels le tableau suivant réunit un certain nombre de données à des dates diverses.

	Densité hab./km ²	motorisation véh./hab.	Tués/population 1995-2001		IAL 1995-1999	Sur « <i>victimes graves</i> » *			
			tués/an/10 ⁶ hab. Intervalle de confiance à 90%	moyenne France=1		arbres	alcool	non-ceinturé	motos
Tarn et Garonne	55,4	1,79	230 ± 8%	1,67	1,35	15,8%	15,7%	13,5%	13,8%
Ardennes	55,5	2,07	130 ± 10%	0,94	0,77	7,3%	18,1%	13%	8,8%

* Les « *victimes graves* » regroupent en 2006 les tués à 30 jours et les blessés hospitalisés.

Les deux ratios diffèrent pratiquement du simple au double : « *taux de tués par million d'habitants et par an* » allant de 130 à 230 et « *indices d'accidentologie locale* » allant de 0,77 à 1,35. L'incertitude du taux de tués par habitant est faible. Rien ne semble très déterminant

¹³⁹⁵ Les biais systématiques conduisent à surévaluer les IAL des départements urbains (Île-de-France notamment) et de ceux ayant un réseau important de « *voies rapides* ». Enfin, les départements les moins denses ont des IAL sous-évalués, ainsi que les départements « *mixtes* » où une partie urbanisée côtoie une zone peu peuplée.

¹³⁹⁶ Le *Bilan 2006* dit joliment que « *les parcours s'appuient sur des données consolidées* » (page 111).

¹³⁹⁷ Ces « *palmarès* » comparent les périodes 1995-1999 et 2002-2006. Les 17 départements dont les IAL ont évolué de ± 30 % ont tous moins de 50 tués/an en moyenne (sauf l'Isère) et 9 d'entre eux ont moins de 30 tués/an. Or, l'intervalle de confiance à 90 % pour 50 tués/an (250 en 5 ans) est déjà de 23%.

dans les autres données ; même si les Ardennes semblent favorisées en ce qui concerne le pourcentage des accidents contre des arbres et celui des motocyclistes accidentés.

La « *densité humaine* » n'est donc pas un facteur explicatif complet. Mais, elle est liée aux « *facteurs exogènes* », dont on peut dresser la liste sommaire suivante :

- l'hétérogénéité géographique interne à la zone : les Ardennes comportent des zones vides, d'où une sous-estimation de leur densité réelle (la densité des « *Ardennes utiles* » serait plus élevée que celle du « *Tarn-et-Garonne utile* ») ;
- la motorisation et le trafic automobile par habitant,
- une connaissance plus fine des réseaux que celle prise en compte dans les IAL,
- les pratiques policières de contrôle des infractions influant sur les comportements,
- les variations « *qualitatives* » du trafic, part des divers types d'usagers,
- les caractéristiques des usagers, âge, catégories socio-professionnelles, etc.,
- la qualité des secours et du traitement des blessés,
- d'éventuels « *facteurs comportementaux* » spécifiques à la zone.

En conclusion, les indicateurs actuels ne permettent pas d'aller très loin au niveau même du département, même s'ils mettent en évidence une structure très caractéristique du nombre de victimes rapporté à la population qui baisse quand la densité augmente.

Une « *analyse multi-factorielle* » reste donc à faire.

III-3 LA COMPARAISON INTERNATIONALE.

LA « COMPARAISON GLOBALE » TRADITIONNELLE.

La « *comparaison globale* » traditionnelle compare de « *ratios nationaux moyens* » comme les « *tués par an par habitant* » ou « *tués par véhicule.km* ». C'est celle que présentent les sites Internet officiels de l'Union Européenne ou de l'OCDE reliés à la « *International Road Traffic and Accident Database* » (IRTAD).

Il existe quelques études de comparaison internationale avec des modèles plus complexes. Un bon exemple est l'article « *La mortalité routière dans les pays de l'OCDE* » qui reflète la position de l'ONISR sur cette question vers 1997¹³⁹⁸. Mais, aucun des facteurs pris en compte ne se situe à un niveau géographique désagrégé ; tous concernent chaque pays dans sa globalité. Ses conclusions donnaient un « classement » extrêmement proche du classement traditionnel, comme on pouvait s'y attendre¹³⁹⁹.

¹³⁹⁸ Yves Page, in *Les cahiers de l'Observatoire national de la sécurité routière*, numéro 3, juillet 1997.

Ce long article de 55 pages, très détaillé, examine 21 pays et présente des modèles antérieurs. Il se base sur les données IRTAD. Son ambition est double : comparer le « *niveau de sécurité* » et son « *évolution temporelle* » pour l'ensemble des pays. Son auteur a cherché des corrélations des variations spatio-temporelles avec une quarantaine de variables exogènes, dont la « *densité moyenne du pays* », qu'il élimine cependant sans examen approfondi. En effet, dit-il, ce facteur intervient au niveau des sous-zones des pays et son influence ne peut pas s'appréhender au niveau de l'ensemble de chaque pays (sic !). Il semble ignorer les articles sur le sujet parus en 1993, in *Modélisation de l'insécurité routière, Actes du séminaire 1991-1993, op. cit.*, recueil qu'il cite pourtant ainsi que les études américaines de 1987 de Baker, Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes, op. cit.* y trouvera une bibliographie fournie dans cet article.

¹³⁹⁹ Rappelons que les *Services de la communication* de la DSCR – et donc l'ONISR – font, à cette époque, un usage permanent de la « *mauvaise place de la France en Europe* » en matière de sécurité routière.

La figure ci-après, tirées du *Bilan 1998* illustre les « comparaisons globales » des « tués/population » et « blessés/population ». Les échelles – indiquées en abscisses en haut et en bas – sont adaptées pour que les valeurs françaises y soient identiques.

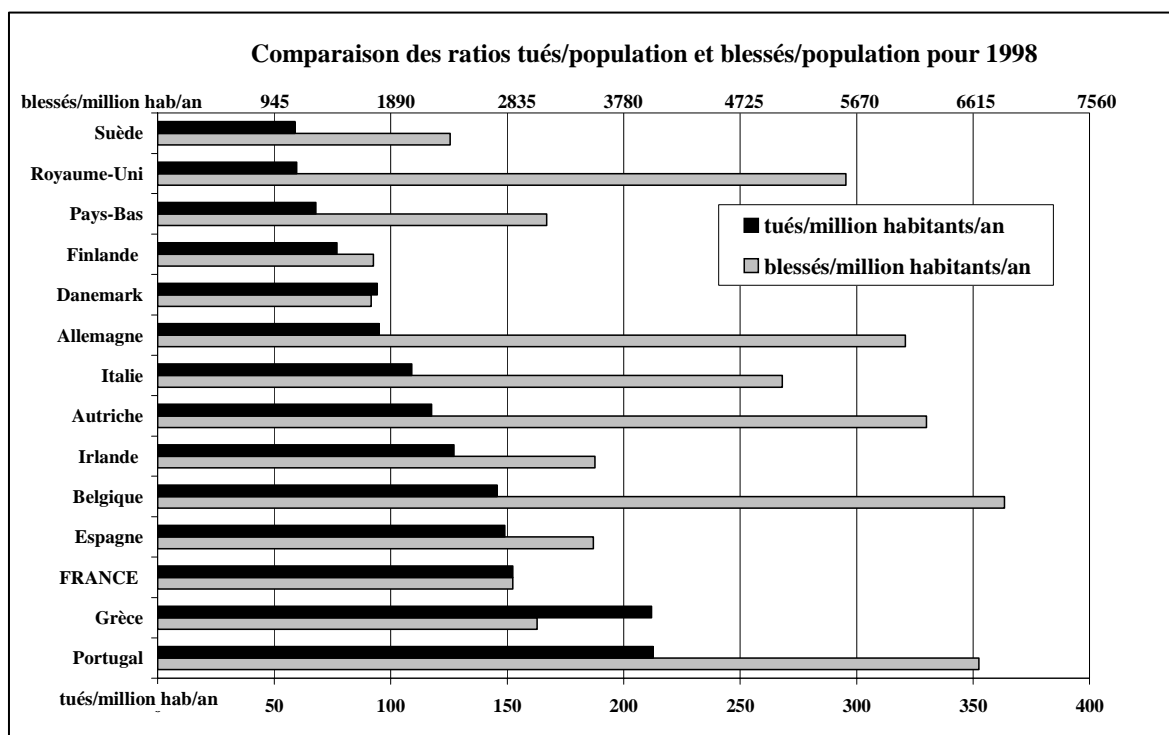


Figure 17. « Comparaison internationale globale », tués et blessés/ par an par million d’habitants (1998).

Une lecture « naïve » de ce diagramme semble assigner à la France une très mauvaise place parmi les pays représentés pour le ratio « tués sur population ».

Le décompte des blessés met la France en bien meilleure position, juste après la Suède, la Finlande et le Danemark. C’est que le décompte des blessés varie selon les pays, principalement en ce qui concerne les pratiques de constatation des accidents¹⁴⁰⁰.

Les comparaisons des « indices de gravité » au niveau européen sont donc particulièrement absurdes, ce qui n’empêchait nullement la France de les pratiquer¹⁴⁰¹.

La « comparaison globale » traditionnelle faisait l’objet de gloses extrêmement prolifiques : le *Bilan* pour 2001 consacrait pas moins de 13 pages aux « Comparaisons européennes »¹⁴⁰². Il examinait longuement les « Évolutions sur trente ans (de 1970 à 2000) » des deux « ratios de tués par rapport à la population et par rapport au trafic » pour quelques pays dont la France.

¹⁴⁰⁰ Ainsi, au Royaume-Uni, les conducteurs sont-ils obligés de déclarer à la police les accidents, même matériels, avant d’entamer un recours auprès de leur assurance ; ils signalent volontiers à cette occasion des conséquences corporelles les plus légères. Les conducteurs français, qui utilisent le « constat amiable » pour les accidents matériels, ne font pas systématiquement appel à la police pour les accidents corporels légers.

¹⁴⁰¹ On les trouve encore dans le *Bilan de 2001*, page 145. Elles ont enfin disparu dans le *Bilan de 2006*.

¹⁴⁰² Toutes les données sont issues de l’IRTAD. Les commentaires, très abondants, sont purement factuels. Ils n’abordent cependant jamais la question de la comparabilité des pays, se contentant de remarques factuelles très générales. Cette prudence vis-à-vis de l’analyse en profondeur des différences internationales reflète un consensus du groupe des gestionnaires européens de l’IRTAD, dont les responsables de l’ONISR font évidemment partie.

Il ajoutait aux deux comparaisons illustrés ci-dessus diverses autres comparaisons sur :

- les indices de gravité, comparaison dont nous avons montré l'absurdité ;
- les accidents corporels par type de réseaux (même remarque sur son absurdité) ;
- les tués par types de réseaux, malgré la grande variabilité des définitions de ceux-ci ;
- les accident en milieu urbain ou en rase campagne, nonobstant le fait que la définition de ces deux catégories varient aussi selon les pays ;
- les tués par types d'usagers, accompagnés de « *ratios de tués par rapport à leur trafic propre* » pour les motocyclistes et les véhicules de tourisme ;
- les tués par classe d'âge et leur « *ratios par rapport à la population* » ;
- des éléments de comparaison sur les réglementations.

UNE « COMPARAISON GEOGRAPHIQUE DESAGREGEE ».

On peut faire pour tous les pays le même travail de « *comparaison géographique* » entre les « *subdivisions* » qui les composent que sur les départements pour la France¹⁴⁰³.

Les nuages de points représentant les « *ratios par rapport à la population* » en fonction de la densité se présentent de la même façon pour les 15 de l'Union européenne en 2000 (moins l'Irlande), la Suisse ou la Californie. Les ratios croissent tandis que la densité décroît et la dispersion des ratios à densité comparable est relativement faible.

Aux États-Unis, une étude de ce type a été faite dès 1987. Chacun des « *states* » a fait l'objet d'une décomposition des tués par « *county* » et d'une représentation des « *ratios de tués par rapport à la population* » en fonction de la densité des *counties*¹⁴⁰⁴. Cette étude pionnière n'a pas été suivie par les instances officielles : la comparaison entre les *states* de l'Union semble aussi difficile politiquement que la comparaison entre les *pays* européens.

Comme pour la France, les « *subdivisions* » de même densité peuvent présenter une dispersion qui ne peut pas se réduire à l'effet d'incertitudes probabilistes. On peut l'illustrer par le tableau suivant qui compare quatre *counties* anglais sur les moyennes 1998-1999.

Comté	Habitants/ km ²	Tués/an/million habitants
Oxfordshire	143	162,8
Somerset	142	88,8
Vale of Glamorgan	714	25,0
Avon	751	48,5

Il est donc très difficile, sinon impossible, de comparer directement les zones subdivisant un pays entre elles ou avec celles d'un autre pays¹⁴⁰⁵.

¹⁴⁰³ Nous résumons ici diverses publications faites en 2001 et début 2002 citées en note au début de ce sous-chapitre. La plus complète est Jean Orselli, *International comparison in road safety*, in *Géographie des risques des transports. Annales du Colloque Risques d'octobre 2001 à Besançon*, édition Paradigme, 2003. Cette contribution contient un ensemble complet de diagrammes pour chacun des pays de l'Europe des 15 (sauf l'Irlande) plus la Suisse et la Californie. Le lecteur pourra s'y reporter.

¹⁴⁰⁴ Baker, Whitfield, O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes*, in *The New England journal of medicine*, *op. cit.*

¹⁴⁰⁵ Le Vale of Glamorgan (ouest de l'agglomération de Cardiff) est le « *comté modèle* » où nos amis britanniques se plaisent à accueillir les « experts en sécurité routière » étrangers, dans la tradition de l'usine modèle soviétique.

Voir Catherine Dayre, *Prévention, poursuites et répression des infractions routières en Grande-Bretagne. L'exemple du Glamorgan*, 2001. Ce magistrat avait fait un « *rapport de stage* » sur une visite organisée par le

Par contre, on peut considérer les « structures » constituées de l'ensemble des ratios pour les zones subdivisant chaque pays. Chaque structure peut être imagée par le « nuage de points » pour un pays donné.

La figure suivante compare la France et l'Angleterre (sans l'Écosse et le Pays de Galles) pour les densités inférieures à 1 200 habitants/km².

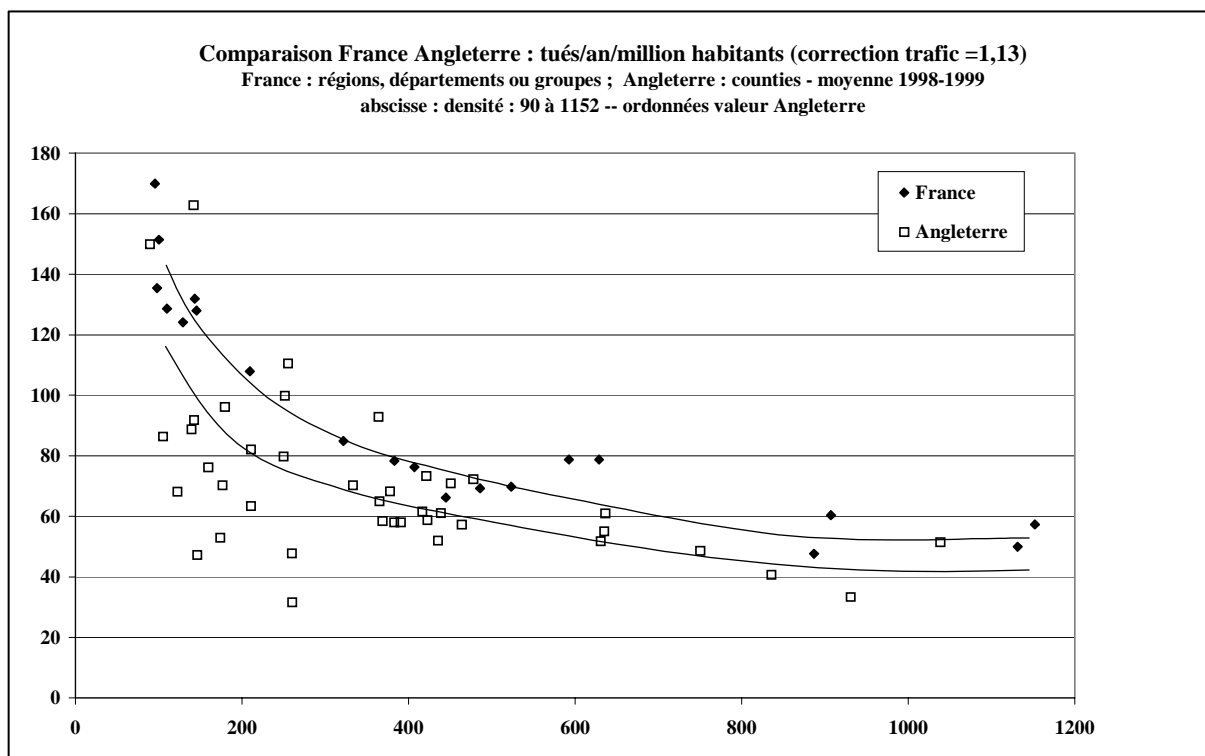


Figure 18. Tués/an/million d'habitants corrigé par le trafic pour la France et le Royaume-Uni.

Elle représente (pour 1998-1999) les ratios « tués/million d'habitant » des comtés d'Angleterre et les ratios de départements ou groupes de départements français corrigés d'un facteur de trafic de 0,885 (moyenne du trafic anglais par rapport à la France à population égale)¹⁴⁰⁶. La « variabilité probabiliste de la structure » est de l'ordre de celle portant sur la totalité des tués pour le pays. Elle est donc, sinon négligeable, du moins beaucoup plus faible, puisqu'elle porte globalement sur l'effectif total des tués du pays. Elle permet donc une comparaison de pays à pays

On peut alors définir une « courbe médiane » du nuage de points pour chaque pays, comme celles que nous avons reportées sur la figure. Comme on le voit, les deux courbes moyennes sont séparées de 20 %.

On peut le formuler plus précisément ainsi : en 1998-1999, les « structures » des ratios « tués/an/million d'habitants à trafic égal » sont séparées de 20 % en moyenne entre la France et l'Angleterre pour les densités inférieures à 1 200 habitants/km².

Comité franco-britannique de coopération judiciaire, qui eut son petit succès médiatique à l'époque.

¹⁴⁰⁶ Les densités considérées sont limitées à celle du comté anglais le moins dense (90 habitants/km²). Pour les densités de l'ordre de 1 000 habitants/km², pour lesquelles les départements manquent en France, on a regroupé des départements contigus de la région Île-de-France.

Pourtant, à la même époque, la « *comparaison globale* » donnait 59,8 tués/an/million d'habitants pour l'Angleterre (246 habitants/km²) contre 130 tués/an/million d'habitants (146 sans correction selon le trafic) pour la France (106 habitants/km²).

Le paradoxe illustré par la figure précédente, où France et Angleterre sont très proches, alors que la « *comparaison globale* » fait apparaître la France comme plus de deux fois plus dangereuse que l'Angleterre, condamne évidemment ce dernier type de comparaison.

On peut poursuivre la comparaison sur l'ensemble des pays européens. La figure suivante présente les « *courbes moyennes des structures* » sans correction de trafic¹⁴⁰⁷.

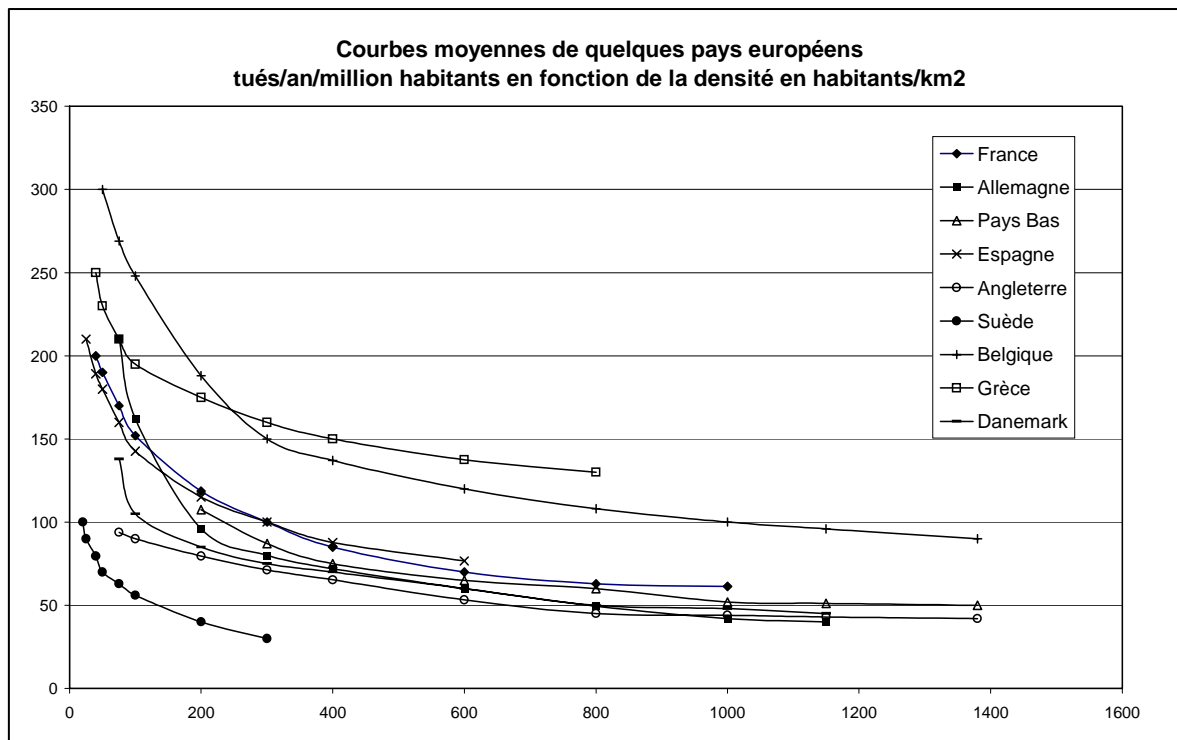


Figure 19. Courbes moyennes des « *structures* » des tués/an/million d'habitants de quelques pays européens.

Le classement est très différent entre la « **comparaison globale** » (figure 17) et la « **comparaison géographique désagrégée** ». On constate sur la figure précédente que :

- un « *peloton central* » regroupait la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne, l'Angleterre et le Danemark ; il faudrait y ajouter des pays non représentés : Autriche, Suisse, Luxembourg et Finlande (en tête du peloton) ;
- deux pays apparaissent comme ayant une sécurité plus médiocre : Belgique et Grèce (il faudrait y ajouter l'Italie et le Portugal non représentés) ;
- la Suède se détachait très clairement du peloton.

La France se situait, à la fin des années 1990, dans la moyenne du « *peloton central* », si l'on avait appliqué des corrections de trafic.

¹⁴⁰⁷ Rappelons que la France a le plus fort trafic à population égale. Les trafics indiqués par l'IRTAD sont sujets à des différences de définition. Leur usage pour des corrections, qui seraient assez incertaines, est peu utile pour la démonstration. En effet, la proximité des pays du « *peloton central* » paraît suffisamment établie.

En 2008, la France est probablement en tête du peloton central. Nous n'en voulons pour illustration que la comparaison des évolutions de la France avec celles de l'Allemagne, de l'Angleterre, du Danemark et de la Suède, qui se situaient avant la France en 1998-1999.

Tableau 37. Évolution récente des nombre de tués dans divers pays européens.

Tués à 30 jours	France	Allemagne	Angleterre	Danemark	Suède
Tués/an 1998-1999	8 703	7 782	3 573	507	556
Tués/an 2004-2005	5 456	5 602	3 352	350	266
« tués/an 2004-2005 » divisé par « tués/an 1998-1999 »	62,7%	72,0%	93,8%	69,1%	47,9%

La France a le meilleur coefficient de diminution en 6 ans, après la Suède. Celle-ci semble avoir réussi le pari de son nouveau programme lancé en 1997, puisqu'elle a divisé par deux le nombre des tués en 6 ans. Cette politique nouvelle était axée sur une réforme de la formation des usagers et sur une « route qui pardonne les erreurs »¹⁴⁰⁸, systématisant les équipements évitant les chocs les plus dangereux (barrières de sécurité latérales, barrières de séparation des voies) et divers équipements de signalisation (délinéateurs dans les courbes, éclairage, etc.).

Il reste donc des pistes inexplorées en France au-delà de la politique actuelle de durcissement du contrôle-sanction développée depuis 2002.

LES DIFFERENCES LIEES A LA NATURE DES USAGERS TUES.

De fortes différences existent entre les pays dans la part prise par les divers trafics. Ces différences se retrouvent au niveau de la répartition des tués

Le tableau ci-dessous donne les répartitions pour divers pays¹⁴⁰⁹.

Tableau 38. Répartition des tués par type d'usagers dans divers pays européens (*Bilan 2006*).

	piétons	bicyclette	cyclo moteur	moto	voiture	autres	total %	2-roues motorisé	total 2- roues	tués
Allemagne	12,8%	10,7%	2,0%	16,3%	52,8%	5,3%	99,9%	18,3%	29,0%	5361
Belgique	9,9%	6,5%	2,8%	11,3%	57,3%	6,4%	94,2%	14,1%	20,6%	1089
Danemark	13,3%	2,4%	8,8%	4,8%	52,9%	7,9%	90,1%	13,6%	16,0%	331
France	11,9%	3,4%	6,7%	16,6%	57,6%	3,8%	100,0%	23,3%	26,7%	5318
Pays-Bas	11,1%	20,1%	8,1%	10,3%	44,9%	4,7%	99,2%	18,4%	38,5%	750
Royaume-Uni	21,0%	4,6%	0,7%	16,8%	52,7%	4,3%	100,1%	17,5%	22,1%	3336
Espagne	15,3%	1,8%	7,0%	10,6%	53,8%	11,4%	99,9%	17,6%	19,4%	4442
Suède	11,4%	8,6%	1,8%	10,5%	61,6%	6,1%	100,0%	12,3%	20,9%	440
Grèce	14,1%	1,1%	3,5%	24,5%	48,9%	8,0%	100,1%	28,0%	29,1%	1658
Italie	12,6%	5,3%	6,9%	19,3%	49,9%	6,0%	100,0%	26,2%	31,5%	5625

¹⁴⁰⁸ Le concept de « route qui pardonne les erreurs » n'a rien de nouveau. L'expression était déjà employée par Christian Gerondeau en 1979, in *La mort inutile, op. cit.*, page 151.

¹⁴⁰⁹ Source : *Bilan* de 2006, page 194, qui reproduit des données de l'IRTAD. Elles sont incomplètes, certains totaux n'atteignent pas 100 % car certains usagers sont de catégorie inconnue.

L'analyse de ces différences est prudemment délaissée par la recherche à cause d'une certaine répugnance à la remise en cause des politiques de transport nationales – surtout en ce qui concerne les deux-roues¹⁴¹⁰.

Pourtant, le commentaire exhaustif de ces données apporterait des vues complémentaires à la comparaison des « structures » des ratios tués/population en fonction des densités. On se limitera ici à quelques exemples pour en montrer la richesse dormante.

Les Pays-Bas ont le plus fort pourcentage de tués en deux-roues (et le plus fort en bicyclette). Leur politique en faveur de la bicyclette s'y paye donc par un nombre de tués 4 à 5 fois plus élevé qu'en France ou au Royaume-Uni par rapport à la population.

La France est pénalisée par son usage développé des deux-roues motorisés. Par contre, l'usage de la bicyclette y est encore très limité.

Des différences sont inattendues : Suède et Danemark semblent avoir des taux d'utilisation de la bicyclette différents alors que celui des deux-roues motorisés y paraît proche.

Les différences concernant les piétons sont très importantes : leur part va de 9,9 % du total des tués en Belgique à 21,0 % au Royaume-Uni. En fait, pour tous les pays examinés ce pourcentage est proche (9,9 % à 15,3 %) à l'exception du Royaume-Uni. Or, on a peine à imaginer des différences massives concernant les habitudes de déplacement à pied¹⁴¹¹.

Ce phénomène est certainement à relier à la « *conduite à gauche* ». Pour cela, il suffit de constater – sur l'ensemble du Monde – que tous les pays conduisant à gauche comptent plus de piétons tués que des pays à développement analogue conduisant à droite.

Mentionnons que la recherche anglaise se refuse à considérer la question des effets de la conduite à gauche¹⁴¹². Les seules réflexions sur le sujet proviennent d'anciennes colonies anglaises comme l'Australie et restent pour le moment confinées au niveau universitaire.

Pourtant, l'exemple de la Suède qui passa de la circulation à gauche à la circulation à droite en 1967 montre qu'un tel changement n'est pas irréalisable.

¹⁴¹⁰ Pour plus de détails sur la difficulté de comparer la répartition des victimes par types d'usagers, voir Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, op. cit., pages 133-136.

Aussi, J. Orselli, *La comparaison spatiale internationale et Comparaison des tendances par catégories d'usagers de la route* (ch. 2 et 3, pp. 93-125), in R. Delorme, S. Lassarre (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, op. cit.

¹⁴¹¹ Hélène Fontaine, Yves Gourlet, Abdelhafid Ziani, *Les accidents de piétons*, in RTS n° 49, décembre 1995, pages 5-18. La part des piétons parmi les tués diminue dans tous les pays avec le développement de la motorisation. Ce qui explique probablement les taux élevés de la Grèce et de l'Espagne.

¹⁴¹² *Ibidem*. On y trouve notamment page 7, des graphiques concernant 16 pays, où il apparaît que les 3 plus forts pourcentages de piétons tués par rapport au total étaient les pays roulant à gauche : Grande Bretagne, Irlande et Japon. L'article ne relève pas l'hypothèse de la circulation à gauche comme facteur éventuel de cette différence.

IV Les chocs : poids lourds, arbres et obstacles de bord de route.

Par une fort intéressante lettre à notre Président, M. Desforges, conseiller général de Seine-et-Marne, et en même temps qu'il se défend d'être un ennemi des arbres, signale les inconvénients de certains arbres plantés en bordure des routes et champs.

Revue du Touring-Club, 1906 ¹⁴¹³

...protéger contre les formidables "mastodontes" de la route la modeste huit chevaux du bon père de famille.

Confiants dans leur masse, insouciants des règlements, les conducteurs de ces énormes véhicules occupent presque toujours le milieu de la chaussée, semblant prendre plaisir à "boucher" la circulation aux voitures de tourisme.

Un journal du Loiret, 1933 ¹⁴¹⁴

IV-1 DANGER DES OBSTACLES ET AMIS DES OBSTACLES .

La *vox populi*, qui s'exprime dans les deux épigraphes ci-dessus, ne s'y est jamais trompée : le choc avec un arbre bien enraciné¹⁴¹⁵ ou avec les dizaines de tonnes d'un camion ou d'un train ne laisse guère de chance.

Les ingénieurs de l'automobile ou des ponts et chaussées, frottés de mécanique, savaient que la plus grande partie de l'énergie cinétique était absorbée par le plus léger des participants au choc. C'est en ce sens qu'il faut traiter les véhicules les poids lourds comme des « obstacles ». Le recensement des accidents de 1938 classait déjà les « collisions contre les convois de chemin de fer » parmi les « collisions entre véhicules routiers et obstacles »¹⁴¹⁶.

La suppression des alignements d'arbres pour élargir les routes, ou pour des raisons de sécurité est proposée dès les années 1900, mais n'est vraiment envisagée que vers 1930.

Après 1930, l'Administration se met à tirer argument de leur dangerosité pour limiter la masse des poids lourds – en fait, pour justifier la « coordination des transports » et tenter de

¹⁴¹³ *Revue du Touring-Club*, 1906, page 177. L'auteur de l'article s'élevait contre les abattages d'arbres qu'envisageait M. Desforges.

¹⁴¹⁴ Article d'un quotidien du Loiret ni identifié ni daté, vraisemblablement de la fin 1933, aux Archives départementales du Loiret, cote 5 M 94, dossier « Police de la circulation routière, 1931-1938 ».

Formidable est bien entendu à prendre au sens de « *Qui est à craindre* ».

¹⁴¹⁵ L'effet stroboscopique des ombres des arbres d'alignement peut déclencher chez certains sujets réceptifs une crise d'épilepsie entraînant l'accident ; il a été clairement mis en évidence dans des études détaillées d'accidents. Ce type d'accident reste cependant impossible à recenser.

¹⁴¹⁶ *Tableaux V, VI et VII des statistiques de 1938*. Voir la *Revue de la Gendarmerie*, 1939, n°68, pages 192-213.

mettre fin à l'expansion du trafic routier de marchandises.

Mais, dans les deux cas, elle eut affaire à de fortes parties...

Lorsque, en 1906, le conseiller général Desforges « *signale les inconvénients de certains arbres* », il prend bien soin de se défendre d'emblée d'être « *un ennemi des arbres* ». Cent ans après, « *amis des arbres* » et « *ennemis des arbres* » s'affrontent toujours.

De même, les services publics du téléphone et de l'électricité n'accepteront pas de contraintes à l'implantation de leurs poteaux en bordure des routes de rase campagne¹⁴¹⁷.

Les transporteurs vont se défendre contre la coordination, se regrouper, s'organiser, puis prendre la tête du lobby automobile en prenant celle de l'Union routière après la guerre sous la houlette du transporteur Georges Gallienne qui dirigera aussi la Prévention Routière.

L'affaire Van Eetvelde révèle qu'ils bénéficiaient de tolérances importantes vis-à-vis de leurs infractions au *Code de la route* et aux réglementations du travail.

Nous allons voir qu'ils ont aussi obtenu en leur faveur une sorte de « *gentlemen's agreement statistique* » sur le sujet épineux de la dangerosité des camions.

Ce dernier *sous-chapitre* sera une très brève histoire des politiques de sécurité envers les poids lourds et les obstacles de bord de route, les arbres notamment. Histoire qui s'est déroulée dans un contexte agonistique ayant en grande partie occulté le développement des connaissances sur ces sujets, et notamment des connaissances statistiques.

IV-2 LES OBSTACLES DE BORD DE ROUTE.

Les arbres de bord de route (canaux et rivières) étaient un « patrimoine » soigneusement exploité. La valeur de leur bois était augmentée par la grande facilité de son transport ; il était transformé en allumettes, utilisé par l'Armée ou vendu à des entreprises locales ; la récolte des arbres fruitiers était adjugée, généralement pour être distillée, etc. On trouvera en *Annexe A 35* une liste de textes qui étaient consacrées à cette exploitation¹⁴¹⁸.

Durant l'entre-deux-guerres et les années 1950, quelques abattages sont réalisés lors des rares élargissements de route, en général liés à l'aménagement global des « *grands itinéraires* » ou des « *points noirs* ».

Ce n'est que vers 1960 que des « *abattages de sécurité* » spécifiques commencent à être réalisés. À partir de 1959, divers textes en précisent les règles¹⁴¹⁹.

¹⁴¹⁷ Les efforts récents de déplacement ou d'enfouissement de lignes existantes ont des budgets insuffisants vis-à-vis de la masse des réseaux aériens construits au fil des ans.

¹⁴¹⁸ Dates des 25 textes de la liste de l'*Annexe A 35* concernant la propriété et la gestion des arbres entre 1579 à 1957 (tirés des *Recueils Potiquet* et ultérieurs) : mai 1579, 20 mai 1705, 15 août 1790, 19 novembre 1790, 28 août 1792, 17 mai 1796, 20 juin 1796, 27 avril 1812, 16 octobre 1812, 12 mai 1825, 25 mai 1825, 18 mars 1831, 21 avril 1897, 24 septembre 1911, 7 janvier 1916, 25 novembre 1916, 6 juillet 1917, 8 décembre 1918, 13 décembre 1932, 14 août 1936, 8 novembre 1943, 27 décembre 1943, 7 avril 1944, 11 juillet 1950, 12 juin 1957.

¹⁴¹⁹ 27 mai 1959. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Plantation en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.*

1^{er} octobre 1960. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Plantation en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.*

3 novembre 1961. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux préfets. Abattage des plantations situées le long des routes nationales. Accord des préfets.*

25 juin 1970. *Circulaire 70-327 du ministre de l'intérieur aux préfets relative à la protection des plantations d'alignement en zone urbaine et suburbaine.*

Les statistiques des accidents contre les obstacles de bord de route, les arbres notamment se mettent en place très lentement. Les statistiques du ministère de l'intérieur d'avant 1938 ne s'intéressaient pas aux collisions après une « *sortie de route* » s'étant terminée sur un obstacle. Il en ira de même pour les statistiques du ministère des travaux publics de 1938 issues des réflexions de la Société des Nations.

Ce n'est que le « *formulaire statistique d'accident corporel de la circulation routière* » de 1954 qui commence à distinguer les « *collisions contre un obstacle heurté hors chaussée* ». Les *Bilans* les recensent de 1954 à 1959. Puis, elles disparaissent lors des querelles liées aux circulaires de 1959-1960 de Robert Buron sur les abattages d'arbres. Elles ne réapparaîtront qu'en 1995. Ces 35 ans d'occultation statistique d'un problème manifeste restent surprenants.

Des protections contre les sorties de route sont utilisées très tôt avec les « *parapets* » sur les ponts et des murets sur des routes de montagne. Des « *banquettes de sûreté* », élargissant la plate-forme, sont utilisées au bord de certaines routes en remblai depuis le XIX^{ème} siècle.

Aux États-Unis, vers 1920, apparaissent des « *barrières en béton* » au bord des remblais et ravins, mais leur usage reste limité en France¹⁴²⁰.

Une *Circulaire* de 1937 prescrit de poser des « *barrières de sécurité* », analogues aux barrières modernes et formées de plots en maçonnerie ou béton espacés supportant un fer en U, « *quand la hauteur des remblais dépassera un mètre* ». Mais, il ne semble pas qu'elles aient été utilisées pour protéger contre des obstacles comme les arbres¹⁴²¹.

Les « *glissières de sécurité* » totalement métalliques apparaissent dans les années 1950¹⁴²². Elles sont toujours utilisées pour les fossés, ravins, etc., mais commencent aussi à être préconisées pour éviter le choc contre des obstacles de bord de route¹⁴²³.

EXPERIMENTATIONS ET ETUDES DANS LES ANNEES 1960-1980.

La Prévention Routière se préoccupe très tôt de cette question (voir l'*Annexe B, Illustration 249*). Elle déplore le manque de statistiques sur le sujet et estime que¹⁴²⁴ :

30 août 1972. *Circulaire du ministre de l'équipement aux préfets. Abattage d'arbres le long des nationales.*

9 juillet 1974. *Circulaire du ministre de l'équipement aux directeurs départementaux. Abattage d'arbres et renforcements coordonnés.*

¹⁴²⁰ Voir un historique sommaire de Charles Parey, *Pour une route plus sûre*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000, page 108.

¹⁴²¹ 23 novembre 1937. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef du service ordinaire des ponts et chaussées. Routes nationales. Substitution de barrières aux banquettes de sûreté. Croquis annexé.*

¹⁴²² La *Circulaire* du 18 juillet 1958 (voir note suivante) précise que : « *les barrières constituées de tôles profilées présentant une certaine élasticité [...] ont été jusqu'à présent peu utilisées en France.* »

¹⁴²³ 12 avril 1958. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Conditions d'aménagement des routes nationales. Voir les articles 15 et 16.*

18 juillet 1958. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Barrières de sécurité et glissières de sûreté.*

Les circulaires distinguent encore les « *barrières de sécurité* » employées sur les remblais et les « *glissières de sûreté* » protégeant contre les obstacles de bord de route, tout en précisant que « *la distinction entre barrières de sécurité et glissières de sûreté ne peut pas subsister* ». On finira par ne plus parler que de « *glissières de sécurité* ».

¹⁴²⁴ « *Les arbres au bord des routes* », in revue *Nouvelles de la Prévention Routière*, novembre 1952, page 5. Elle reviendra régulièrement sur le sujet (*ibidem*, « *Les arbres au bord de la route* », n° 18, 1955, pages 7 e. s.). Elle fera campagne en faveur des « *glissières de sécurité* » (revue *La prévention Routière*, n° 25, décembre janvier 1963). Dans les années 1990, elle deviendra une « *amie des arbres* » (voir la déclaration de sa « *directrice des études* » dans *Débattre des platanes avant de les abattre...ou pas*, non signé, in *La Vie du Rail*, 19/09/2001).

« les arbres provoquent chaque année la mort du 6^e de tous les automobilistes qui se tuent sur nos routes. »

Et elle préconise, avec modération :

« d'éviter d'en replanter à moins de 3 ou 4 mètres du bord de la chaussée, du moins sur les grands itinéraires ; à l'occasion des travaux d'aménagement, de ne replanter les arbres qu'au-delà du fossé ; de supprimer, chaque fois qu'il y a des arbres en double file, la file bordant la route. »

En 1959, pendant le ministère de Robert Buron, une *Circulaire* préconise des « *abattages pour des raisons de sécurité* ». Il faudra la préciser en 1960 et 1961, à cause de « *prises de position aussi passionnées que contradictoires* »¹⁴²⁵.

La *Table Ronde* de décembre 1969 - mars 1970 prévoit des suppressions d'arbres de bord de route. Les « *amis des arbres* » obtiennent en juin du ministre de l'intérieur qu'il mette en garde les préfets contre les abattages d'arbres pour des raisons de sécurité¹⁴²⁶. Cette position est confirmée par la célèbre lettre du 17 juillet 1970 du Président Pompidou à Chaban-Delmas.

Un premier programme d'installation de « *glissières de sécurité* » devant des rangées d'arbres d'alignement est alors lancé à titre expérimental. Deux évaluations économiques rigoureuses de ces expérimentations sont menées, en 1974, à la demande de la direction des routes par Claude Blanchard et Yves Systemans, de l'ONSER¹⁴²⁷.

L'une compare deux groupes de routes de 900 km dans 21 départements avec ou sans arbres, évalue l'effet de la distance des arbres à la chaussée, conclut à l'intérêt des suppressions des arbres et préconise d'interdire de nouvelles plantations trop près des voies.

La seconde portait sur 200 km de routes bordées d'arbres à plus de 2,5 m de la chaussée, où on avait installé des glissières. Elle concluait à la très grande rentabilité de l'opération.

Blanchard et Systemans concluaient de façon très pessimiste en 1984¹⁴²⁸ :

« en ce qui concerne [...] le cas des arbres, obstacle le plus meurtrier aux abords des routes, [...] on préfère l'ignorance pour ne pas risquer d'être contraint à l'action ! »

En juillet 1984, un *Rapport*¹⁴²⁹ d'un groupe de travail présidé par Georges Reverdy servit

¹⁴²⁵ 27 mai 1959, 1^{er} octobre 1960 et 3 novembre 1961. *Circulaires du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Plantation en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.*

¹⁴²⁶ 25 juin 1970. *Circulaire 70-327 du ministre de l'intérieur aux préfets relative à la protection des plantations d'alignement en zone urbaine et suburbaine.*

¹⁴²⁷ Claude Blanchard et Yves Systemans, ONSER, 1974 « *Coûts-avantages pour la sécurité de la suppression des arbres d'alignement* » et « *Glissières pour isoler des plantations d'alignement* », 1974.

Un résumé de Blanchard et Systemans, *Coûts et avantages des mesures de sécurité routière*, figure pages 49 à 52 du *Rapport de la 63^{ème} Table ronde d'économie des transports*, Conférence européenne des ministres des transports, Publications de l'OCDE, Paris, 1984. D'autres études poussées du même genre ont été faites sur « *L'isolement d'obstacles ponctuels* » et « *D'autres aménagements d'infrastructure* » (*ibidem*, page 55 e. s.).

¹⁴²⁸ *Ibidem*, page 98. Ils écrivaient en 1984, soit 10 ans après les études de 1974 :

« Il y a, enfin, une troisième catégorie de sujets d'études qui restent ignorés pour des raisons complexes à caractère plutôt politique. C'est, en ce qui concerne la lutte contre les obstacles latéraux, le cas des arbres, obstacle le plus meurtrier aux abords des routes. Certes, le sujet avait été abordé par l'ONSER, à la demande de la direction des Routes. Cependant, l'étude n'a pas été menée à son terme, de manière à fournir, sur un plan opérationnel, la solution la meilleure sur le plan de la sécurité en termes de coûts-avantages. Il arrive qu'on préfère l'ignorance pour ne pas risquer d'être contraint à l'action ! »

¹⁴²⁹ Georges Reverdy, *Rapport du Groupe de travail Sécurité de la Route et Plantations*, juillet 1984, 27 pages et 6 Annexes, dont une étude DSCR/ONSER n° 77 41 068 de Sylvain Lassarre, mars 1978 (actualisant une « *étude de 1975* » qui doit être celle de Blanchard et Systemans).

de base à une nouvelle *Circulaire*¹⁴³⁰. Laquelle semble avoir été mal accueillie avant même sa parution.

Aussi, le 24 septembre 1984, un second « *Groupe de travail sur les plantations d'arbres d'alignement en bordure de routes* » extrêmement étoffé, est-il constitué sous la présidence de Reverdy. Après 3 ans de travaux, un nouveau *Rapport* est pris solennellement en décembre 1987 avec un « *Avis du Conseil général des Ponts et chaussées* »¹⁴³¹.

Il maintient les orientations de la *Circulaire* de 1984 tout en dénonçant « *Les obstacles à une relance d'une politique de gestion des arbres d'alignement* » et propose l'établissement de « *plans de gestion* » dotés des « *moyens nécessaires* » pour les routes nationales¹⁴³².

Il réclame « *des politiques pour les collectivités locales* », pointe des « *situations extrêmement différentes d'un département à l'autre* » et pose la « *nécessité d'une prise de conscience du problème des plantations [... et] la nécessité de l'analyse des problèmes de sécurité routière posés par ces plantations [par les Conseils généraux]* »¹⁴³³. Le *Rapport* posait donc clairement le problème principal : la décentralisation avait fortement augmenté la part des tués sur les réseaux locaux sans qu'aucune politique cohérente n'ait été définie.

Les *Circulaires* de 1989, 1996 et 2000, qui suivront, ne traiteront toujours pas des plantations sur les réseaux des collectivités locales. Pourtant les études sont poursuivies dans les années 1990-2000¹⁴³⁴. Les plus récentes, portant sur des routes avant et après la suppression des plantations d'alignement, ont confirmé les résultats de 1974. Elles ont aussi mis en évidence que les vitesses n'augmentaient pas après la suppression des arbres¹⁴³⁵.

UN PROBLEME PERSISTANT.

Donnons quelques chiffres des tués/an à la suite d'une collision avec un arbre, un poteau ou un mur ou pile de pont (tirés des *Bilans* ou d'études spécifiques) :

- 1958 : 680 tués contre des arbres, plus 559 tués « *sur des bornes et poteaux* » sur les « *routes non bordées d'arbres* » et 95 sur les « *routes bordées d'arbres* »,
- 1983¹⁴³⁶ : 1 137 tués contre des arbres, dont 1 047 hors agglomération et 190 en agglomération, et probablement plus de 500 tués sur les murs et poteaux,
- 1998 : 883 tués sur les arbres, 378 sur les murs et piles de pont, 363 sur les poteaux.

¹⁴³⁰ *Circulaire* 84-41 du 28 novembre 1984 relative aux conditions techniques des plantations d'alignement sur route nationale hors agglomération. Direction des Routes et DSCR.

¹⁴³¹ Georges Reverdy, *Groupe de travail sur les plantations d'arbres d'alignement en bordure des routes*, Conseil général des Ponts et chaussées, rapport n°84-48, 39 pages et *Annexes* (dont la lettre de Pompidou du 17 juillet 1970), décembre 1987. Ce *Rapport* fit l'objet d'un « *Avis du CGPC* » après une réunion du 18 février 1988.

¹⁴³² *Ibidem*, pages 21 et 35.

¹⁴³³ *Ibidem*, page 37. Le ton du *Rapport* n'est guère optimiste sur ce dernier point.

¹⁴³⁴ On ne recensera pas ici les études et textes des années 1990 qui traitent du problème des obstacles de bord de route. Signalons particulièrement le Guide technique du SETRA de 1990, « *Éléments pour la conception des accotements pour une meilleure sécurité* » et la « *Circulaire du 5 août 1994 et instruction annexée relative aux conditions techniques d'aménagement des routes principales* ». La « réflexion technique » a donc continué.

On trouvera une bonne bibliographie de ces études dans le *Guide technique du SETRA « Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération »* de 2002.

¹⁴³⁵ Par exemple : *Évaluation sur les vitesses de la suppression des plantations d'alignement. Cas de la RD 1314 en Seine-Maritime*, CETE Normandie-Centre, SETRA, novembre 2000 (étude complétée par une note de janvier 2000). Et *Évaluation sur les vitesses de la suppression des plantations d'alignement. Cas de la RD 37 dans le Calvados*, CETE Normandie-Centre, juin 2002.

¹⁴³⁶ Chiffres tirés de Georges Reverdy, *Rapport du Groupe de travail Sécurité de la Route et Plantations*, juillet 1984, pages 6 et 7. Rappelons que les *Bilans* ne donnent aucune information sur le sujet de 1960 à 1994.

Les *Bilans en 2001 et 2006* donnent les statistiques détaillées du tableau suivant¹⁴³⁷.

Tableau 39. Répartition des tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2001 et 2006.

	Ensemble des accidents contre obstacles fixes		Dont accidents à un véhicule seul sans piéton ¹⁴³⁸	
	2001	2006	2001	2006
Glissières	312	218	225	149
Arbres	848	502	806	484
Murs, piles de ponts	363	223	338	205
Parapets	47	35	46	32
Poteaux	339	199	319	187
Fossés, talus, parois rocheuses	548	309	503	288
Ensemble des tués sur obstacles fixes	2 886	1 767	2 520	1 524
<i>Total des tués</i>	<i>7 720</i>	<i>4 709</i>	<i>7 720</i>	<i>4 709</i>

Les accidents contre un obstacle fixe concernent presque uniquement des accidents à un véhicule seul, ce que le langage courant appelle une « *sortie de route* ». Notons que la proportion des tués sur obstacles fixes n'a pas varié de 2001 à 2006 : elle est passée de 37,4 % à 37,5 % du total. Celle des tués sur des arbres et poteaux est passée de 15,4 % à 14,9 %.

Six *Circulaires* ont fixé les conditions de la politique en matière de plantations d'alignement des routes nationales en 1976, 1979, 1984, 1989, 1996 et 2002¹⁴³⁹. Elles n'étaient pas applicables aux routes autres que les routes nationales. Et, même sur celles-ci, les plans d'aménagement prévus sont très loin d'avoir été réalisés en 30 ans.

La *Circulaire* du 5 novembre 2002 ne concernait que le réseau national qui ne comptait plus que 25 % des tués. Aussi, le ministre recommandait-il – timidement – aux autres gestionnaires le « *Guide technique* » qu'il envoyait pour les routes nationales :

« *Le guide [...] s'adresse en priorité aux gestionnaires du réseau routier national, mais les principes qu'il développe peuvent utilement être adoptés et adaptés par les autres maîtres d'ouvrage qui le souhaitent* ».

La départementalisation de la plupart des nationales restantes en 2005 a rendu encore plus improbable la mise en place de la politique d'ensemble sur les réseaux locaux que réclamait le *Rapport Reverdy* de 1987 et qui n'avait guère avancé depuis presque 20 ans.

¹⁴³⁷ *Bilan de 2001*, page 76 ; tableau détaillé page 207. *Bilan de 2006*, page 98 ; tableau détaillé page 263.

¹⁴³⁸ La formulation « *accidents à un véhicule seul sans piéton* » est systématique depuis 1995. La différence résulte des accidents à plusieurs véhicules. Le nombre d'accidents à un véhicule seul impliquant à la fois un piéton et un choc contre un obstacle fixe doit être absolument minime.

¹⁴³⁹ *Circulaire* 76-928 du 22 novembre 1976 relative au recensement des plantations du domaine public routier national. Direction des Routes et de la circulation routière.

Circulaire 79-75 du 8 août 1979 relative à la plantation du réseau routier national, Direction des Routes et de la circulation routière.

Circulaire 84-41 du 28 novembre 1984 relative aux conditions techniques des plantations d'alignement sur route nationale hors agglomération. Direction des Routes et DCSR.

Circulaire 89-64 du 10 octobre 1989 relative aux plantations le long des routes nationales. Direction des Routes et DCSR.

Lettre circulaire du 29 août 1996 sur la gestion des plantations sur le domaine public routier national en application de la circulaire 89-64. Direction des Routes.

Lettre circulaire du 5 novembre 2002 du ministre de l'Équipement : « *Guide du Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération* », avec en annexe un « *Guide technique* », SETRA, 2002.

Le « *narcissisme des petites différences* » règne sur les réseaux départementaux et communaux : les uns coupent, d'autres pas, certains même plantent là où il n'y avait jamais eu d'arbre depuis les Romains¹⁴⁴⁰. La plupart ne font rien...

En février 1999, le président du conseil général du Gers, Philippe Martin, a fait étudier l'abattage de 5 000 à 7 000 arbres situés en bord des routes du département. Une polémique s'en est suivie, avec la création d'associations ayant pour objet d'encourager la suppression des arbres de bord de route dangereux (*Association SOS Routes* par exemple).

Le 26 juin 2001, des usagers exaspérés abattent 96 arbres, puis 66 le 8 août, sur une même départementale des Hautes-Pyrénées. Une nouvelle et très vive polémique oppose de rares hommes politiques et quelques associations de victimes (les associations de sécurité routière restant curieusement fort discrètes) aux amis des arbres de toutes origines.

L'argument du « *manque de moyens financiers* » a été souvent avancé pour tenter de justifier cet immobilisme. Pourtant, on estime qu'une politique très ambitieuse en matière d'obstacles de bords de route aurait eu un coût de l'ordre du dixième de celui des « *giratoires* » réalisés en rase campagne ou abords de villes, qui visaient pourtant un « *gisement* » de morts et blessés comparable. En effet, en 1980, date du début de la politique de création de « *giratoires* » en rase campagne ou zones suburbaines, on comptait 954 tués dans les carrefours de rase campagne contre 900 tués sur les arbres et 500 sur d'autres obstacles (murets, poteaux).

Conclusion : l'exemple suédois.

Les résultats étonnants obtenus entre 2001 et 2006 par la Suède avec une nouvelle politique de sécurité routière axée en grande partie sur le traitement des obstacles de bord de route remettent au premier plan cette question pour des pays moins avancés comme la France.

IV-3 LES POIDS LOURDS.

LA DANGEROUSITE DES POIDS LOURDS, UN DOMAINE MAL ETUDIE.

Les accidents de poids lourds sont caractérisés par le très faible nombre des tués à l'intérieur du poids lourd lui-même, soit, en 2003 : 62 tués dans des accidents à un véhicule seul et 45 lors de collisions contre 613 parmi les autres usagers lors de collisions.

La dangerosité relative des accidents impliquant un poids lourd a diminué assez régulièrement : le nombre de tués dans un accident impliquant au moins un poids lourd avait diminué de 17,6 % en 1980 à 13,0 % en 2001 et 14,5 % en 2006.

Malgré cette importance relative, il existe extrêmement peu d'études sur les accidents spécifiques sur le sujet¹⁴⁴¹. Ce n'est qu'à partir du *Bilan* de 1995 qu'une rubrique spécifique s'intéresse au « *nombre de victimes dans des accidents impliquant des poids lourds* ».

¹⁴⁴⁰ Voir quelques exemples typiques en *Annexe A 35*.

¹⁴⁴¹ Les *Bilans* ne précisait pas l'implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents, qu'on peut toutefois généralement reconstituer plus ou moins grossièrement (nombre d'accidents sans détail).

En 1983, la « *Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds* »¹⁴⁴² se livre à une analyse des plus sommaires sur la comparaison entre l'implication des poids lourds et celle des véhicules particuliers dans les accidents corporels ou le nombre des tués. Les données statistiques, particulièrement pauvres, ne sont analysées en aucune façon¹⁴⁴³.

Le *Rapport général* faisait une comparaison brutale entre les kilomètres parcourus et les accidents impliquant les poids lourds et les véhicules particuliers pour conclure¹⁴⁴⁴ :

« *les poids lourds sont 2,25 fois plus dangereux que les véhicules légers à nombre égal de véhicule.km parcourus.* »

Tandis que le *Rapport du sous-groupe Infrastructures* affirmait contradictoirement que¹⁴⁴⁵ :

« *les poids lourds sont moins dangereux (sic) que les véhicules légers au kilomètre parcouru* ».

Vingt plus tard, en 2003, l'ONISR publie une « *Étude sectorielle* » sur « *La sécurité des poids lourds en 2003* »¹⁴⁴⁶. Les poids lourds y sont définis comme les véhicules routiers de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC). Elle reprend pratiquement les conclusions de 1983¹⁴⁴⁷ :

« *Les poids lourds sont moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.*

« *Les accidents corporels impliquant des poids lourds représentent 5 % des accidents corporels, 12,4 % des accidents mortels, ces derniers faisant 12,6 % des tués, et sont 2,5 fois plus graves que l'ensemble des accidents.* »

Il est permis de s'interroger sur une telle comparaison entre, d'un côté, « *les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC* » et, de l'autre, l'ensemble des voitures particulières, camionnettes, utilitaires et camions de tout tonnage, cyclomoteurs, motocyclettes et bicyclettes, sans compter quelques « *véhicules spéciaux* ». De plus, il est patent que les poids lourds n'empruntent pas les mêmes voies aux mêmes heures que la circulation générale.

LA « SURGRAVITE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES POIDS LOURDS ».

Une étude universitaire de 2005 s'est proposée de réaliser un travail de débiaisage correspondant à ces remarques¹⁴⁴⁸. Elle a traité les « *fichiers des BAAC* » de l'ensemble des cinq années 1997 à 2001, ce qui assure un intervalle de confiance à 90 % de ± 2 % sur les 5 183 tués dans un accident impliquant un poids lourd décomptés sur ces 5 années¹⁴⁴⁹.

¹⁴⁴² « *Pour une meilleure sécurité de la circulation des poids lourds* », *Rapport à M. le Ministre des Transports présenté au nom de la Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds par M. Pierre Mayet*, Ministère des transports, 353 pages, avril 1983, (au CDAT). Voir sa présentation au *Chapitre 11, I-5*.

¹⁴⁴³ *Ibidem*, pages 282-292.

¹⁴⁴⁴ *Ibidem*, pages 7-8.

¹⁴⁴⁵ *Ibidem*, page 37. C'est vrai pour les blessés mais faux pour les tués.

¹⁴⁴⁶ *La sécurité des poids lourds en 2003. Étude Sectorielle*. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR), La documentation française, 89 pages, 2004. Il existe des études analogues pour 2001 et 2002.

¹⁴⁴⁷ *Ibidem*, page 9.

¹⁴⁴⁸ Hélène Orselli, *La "surgravité des accidents impliquant des poids lourds" dans les accidents de la route*, mémoire de Maîtrise de mathématiques appliquées aux sciences sociales, Université Paris 1, UFR 27, Mathématiques Appliquées aux Sciences Sociales, 66 pages et 40 pages d'annexes, mai 2005.

Les traitements des BAAC ont été faits avec le logiciel SAS, grand classique du traitement statistique.

¹⁴⁴⁹ Quatre sources ont été utilisées, outre les « *fichiers des BAAC* » : « *L'utilisation des véhicules de transport*

La *Conclusion générale* de cette étude résume bien ses analyses¹⁴⁵⁰.

« La vue globalisante présentée [par l'ONISR] – sur l'ensemble des accidents – ne tient aucun compte de la diversité des types d'accidents. On mélange notamment les “accidents à un véhicule seul” avec le reste des accidents. Or, les poids lourds ont très peu “d'accidents à un véhicule seul” : ceux-ci représentent 11,2 % des tués des accidents impliquant des poids lourds, contre 36,9 % pour l'ensemble des accidents.

Nous proposons donc d'analyser la « surgravité des accidents » impliquant des poids lourds pour les autres usagers par rapport à la gravité des accidents impliquant des véhicules légers.

Pour cela on doit éliminer les accidents à un véhicule seul et les accidents du “système à 2-roues seuls”. L'échantillon obtenu contient 94 % des tués, 92 % des blessés graves et 90 % des blessés légers des accidents impliquant des poids lourds – et 62 % des tués, 70 % des blessés graves et 79 % des blessés légers de l'ensemble des accidents.

Lorsqu'on ne retient que l'échantillon « jours ouvrables », celui-ci contient 81 % des tués, 80 % des blessés graves et 80 % des blessés légers des accidents avec poids lourds, et 40 % des tués, 45 % des blessés graves et 53 % des blessés légers de l'ensemble des accidents. On voit que cet échantillon débiaisé a conservé environ 80 % des accidents impliquant des poids lourds, contre moins de la moitié des accidents impliquant des véhicules légers sans poids lourds.

À trafic équivalent, la “surgravité des accidents” impliquant des poids lourds pour les autres usagers par rapport à la gravité des accidents impliquant des véhicules légers devient alors – sur cet échantillon débiaisé – un facteur 4,54 pour les tués, au lieu des 2,5 présentés initialement par l'étude sur “La sécurité des poids lourds en 2003”.

Pour les accidents corporels ce facteur est de 1,06 (contre 0,86 présenté initialement).

Pour les accidents mortels ce facteur est de 4,35 (contre 2,06 présenté initialement).

Pour les blessés graves ce facteur est de 1,62 (contre 1,03 présenté initialement).

Pour les blessés légers ce facteur est de 0,93 (contre 0,74 présenté initialement).

Les poids lourds sont donc aussi impliqués (1,06 fois) que les véhicules légers dans des accidents corporels.

Les conséquences de ces accidents en termes de tués sont 4,54 fois plus grandes.

Les conséquences de ces accidents en termes de blessés graves sont 1,62 fois plus grandes.

La modulation par type de voies du ratio de 4,54 pour les tués montre que les conséquences des accidents de poids lourds sont :

- plus graves sur les autoroutes (coefficient 5,98),*
- moins graves sur les routes nationales (coefficient 3,61),*
- beaucoup plus graves sur les autres voies (coefficient 8,63).*

Enfin, un test, malheureusement incomplet faute de données sur le trafic des jours ouvrables, semble indiquer que l'effet de biais du mois d'août est minime, de l'ordre de

routier de marchandises en 2003 (enquête TRM) », DAEI/SES. – « Structure du trafic sur le réseau national. Analyse et évolution », enquête sur 1996 et 1997, SETRA. – « Rapports de la Commission des comptes des transports de la nation », INSEE et DAEI. – « Statistiques-accidents, Estimation de la circulation par échantillonnage sur les routes nationales et autoroutes, 1970-2001 », SETRA.

¹⁴⁵⁰ H. Orselli, *La “surgravité des accidents impliquant des poids lourds”*, op. cit., pages 59-60.

*quelques pour cent en moins au niveau des tués.*¹⁴⁵¹ »

Un dernier débiaisage – non effectué faute de données –, restreignant encore l'échantillon aux « heures de jour » où la circulation des poids lourds est plus forte proportionnellement que celles des véhicules légers, augmenterait encore ces valeurs. On peut penser que le ratio final pour les tués tenant compte de ce dernier élément dépasserait 5 au lieu de 4,54

En conclusion, à conditions de trafic équivalentes, la « surgravité pour les autres usagers des accidents impliquant des poids lourds » par rapport à la gravité des accidents impliquant des véhicules automobiles légers devient alors – sur un échantillon débiaisé ayant conservé environ 80 % des accidents de poids lourds – un facteur 5 pour les tués, au lieu des 2,5 présentés initialement par l'étude sur *La sécurité des poids lourds en 2003* de l'ONISR.

Il est intéressant de considérer aussi le « coefficient de surgravité par véhicule » à côté du « coefficient de surgravité à trafic égal ». Compte du fait que chaque poids lourd effectue 3,33 fois plus de kilomètres qu'un véhicule particulier, le « coefficient de surgravité par véhicule » des poids lourds par rapport aux véhicules légers serait de l'ordre de 16.

Une comparaison basée sur les parcs respectifs donnerait environ 950 tués¹⁴⁵² impliquant 700 000 poids lourds, contre 5 000 tués dans des accidents impliquant des véhicules légers¹⁴⁵³ pour 35 000 000 de véhicules légers. Le « coefficient de surgravité par véhicule » calculé ainsi est de l'ordre de 10.

Ceci pourrait donc justifier que la collectivité impose aux poids lourds des dispositifs 10 à 16 fois plus coûteux pour diminuer les conséquences graves des accidents les impliquant, que ceux qu'elle impose aux véhicules légers.

Des recherches ambitieuses ont été réalisées dans cette direction, comme celles du programme VIRAGES, lancé en 1985 et dont certains véhicules de démonstration ont été vus dans les Salons de véhicules de transport dans les années 1992-1995. Elles avaient abouti à la proposition d'amortisseurs de choc qui n'ont jamais vu de mise en application depuis. Une directive européenne impose depuis août 2003 un « dispositif anti-encastrement à l'avant » qui reste, pour le moment, un équipement trop rigide. Les constructeurs cherchent toujours des solutions plus efficaces, mais ces dispositifs ne semblent pas être encore appliqués¹⁴⁵⁴.

¹⁴⁵¹ L'étude indique, page 58 : « On peut en conclure provisoirement qu'un débiaisage éliminant le mois d'août aurait une influence de l'ordre de moins 5 % sur les valeurs des « surgravités des accidents impliquant des poids lourds » calculées ci-dessus. »

¹⁴⁵² En moyennes sur 1997-2001. Déduction faite des tués dans les accidents à un poids lourd seul.

¹⁴⁵³ Déduction faite des tués dans des accidents à un véhicule léger seul ou un accident impliquant un poids lourd.

¹⁴⁵⁴ Voir un article bien documenté (avec des croquis) dans l'*Usine nouvelle*, 10/06/2004, pages 60-62.

Conclusion générale.

Au terme – provisoire – de ce voyage sur les routes en compagnie de ceux qui les ont utilisées, on ne peut qu’être frappé par la façon dont la société humaine apprend à se servir de nouvelles techniques pour en remplacer d’anciennes, à travers l’apparition, sans cesse renouvelée, de problèmes inconnus, la proposition souvent très précoce de solutions et les difficultés de tous ordres, sociales ou économiques, pour les mettre en application.

Les usages ont constamment évolué, pour se dégager de ceux de la civilisation du cheval, et pour répondre au progrès technique et, surtout, à la croissance ininterrompue de la circulation.

Leur évolution est certainement loin d’être achevée, comme le prouvent les changements intervenus en France ces 6 dernières années.

La volonté d’y faire enfin respecter les « *trois règles d’or* » – les limites de vitesse en rase-campagne, surtout –, qui avait toujours manqué, a soudain permis de diviser par deux le nombre des tués. Ce fut pour la sécurité de la route un bouleversement inattendu, mais que bien des spécialistes avaient préconisé sans succès 30 ans auparavant.

Ce qui éclairait après-coup l’histoire de ces mêmes 30 années. Et ce qui nous amena à pousser notre travail jusqu’aux jours les plus récents, contrairement à l’usage le plus fréquent.

La constitution des usages de la route a connu de fortes différences selon les pays, même si les directives communautaires en effacent lentement les traces en Europe. Les pratiques sociales de l’automobile et, plus encore, les usages de la circulation, sont plus liés au développement de celle-ci qu’à l’évolution des sociétés. Ce fut vrai dans les débuts et jusque dans les années 1920 en France, la ligne Saint-Malo-Genève séparant un Sud moins riche et bien moins motorisé que le Nord et, partant, plus longtemps méfiant envers l’automobile.

De même, on doit aussi se garder de comparer la sociologie automobile et les usages de la circulation aux États-Unis et en France ou en Europe selon la même chronologie. Le décalage économique, amplifié par les retards infligés aux Européens par les deux guerres mondiales, correspond à un décalage des taux de motorisation d’une trentaine d’années jusque dans les années 1960, ce qui ne fut pas sans influencer lourdement sur les usages de la route ou sur l’accès à l’automobile des diverses catégories d’usagers potentiels, femmes, jeunes ou classes populaires. C’est pourquoi il faut rester prudent sur les comparaisons inter-océaniques, malgré la prégnance du thème de « *l’américanisation* » dans les documents d’époque liés à

l'automobilisme et, partant, dans son historiographie.

L'AUTOMOBILE DANS L'HISTOIRE DE LA « MOBILITE ».

Au long du XIX^{ème} siècle, une « demande » s'était fait jour, celle du transport individuel et de sa « liberté », de sa « mobilité » comme le disait la Belle Époque¹⁴⁵⁵.

Cette « liberté » de l'automobilisme sera un thème rebattu dans les propos de ceux qui s'opposeront des années 1950 aux années 1970 à ceux qui prônaient les nouvelles contraintes nécessaires à la lutte contre les accidents.

Le développement de la « voiture particulière » attelée, nonobstant le succès du chemin de fer, avait ainsi préparé le succès de l'automobile. Il ne faut cependant pas oublier ce moyen de transport individuel et libre par excellence que furent la bicyclette et son ancêtre le vélocipède. Les « vélophobes » précédèrent les « autophobes » mais, vers 1905, le nombre des bicyclettes dépassait celui des voitures particulières attelées. Vers 1930, la circulation attelée disparaissait sous la poussée des automobiles, des bicyclettes et des motocyclettes.

L'automobilisme s'est ainsi bâti dans la continuité sur les fondations qu'avait édifiées le cyclisme, dans la presse ou l'industrie, tandis que carrossiers et charrons apportaient leur savoir-faire et leurs ouvriers qualifiés, avant que l'industrie automobile n'invente l'ouvrier spécialisé qui n'était justement plus qualifié. La « révolution automobile » se fit ainsi dans la continuité d'une croissance de la mobilité à l'œuvre depuis le milieu du XIX^{ème} siècle.

Cent ans après le pronostic de l'économiste – et dirigeant – Jules Méline, qui voyait en 1905 « la clientèle des automobiles [...] servie pour quelques années »¹⁴⁵⁶, nombreux sont ceux qui prévoient la décroissance de l'automobile. Et qui s'efforcent de la mettre en œuvre, comme la municipalité parisienne. Laquelle vient d'ailleurs bien tard, le stationnement payant, accepté de guerre lasse par la municipalité en place en 1971, ayant fait son œuvre depuis longtemps pour limiter le nombre des voitures dans Paris et les centre-villes des autres grandes cités.

La toute récente stagnation de la croissance de la circulation semble donner quelque réalité aux désirs de ces nouveaux « autophobes ». Mais, elle ne concerne vraiment que les vieux pays automobiles : de bons esprits pourraient faire remarquer que ladite crise signe, au contraire, le succès universel de l'automobile, en Russie, aux Indes ou en Chine.

Laquelle automobile a encore innové dans ses nuisances, en provoquant une famine mondiale due au détournement de l'agriculture pour produire des carburants mis en œuvre avec un enthousiasme écologique irraisonné par les dirigeants bruxellois et américains...

¹⁴⁵⁵ En 1900, le terme « mobilité » a un sens différent : il désigne la possibilité de se déplacer rapidement, mais est surtout lié à la liberté des déplacements que n'autorisait pas la traction attelée. Le sens actuel, sans abandonner ces connotations, note plutôt la « quantité » des déplacements, surtout dans le langage scientifique des transports, de la sociologie ou de l'urbanisme.

¹⁴⁵⁶ Jules Méline, *Le Retour à la Terre et la Surproduction industrielle*, op. cit.

L’AUTOMOBILE ET LA CITE.

Dans cette histoire des usages de la route, nous avons laissé de côté la plupart des aspects de l’interaction entre l’automobile et la ville, qui a défini des formes urbaines nouvelles telles qu’on les rencontre dans la plupart des villes américaines ou dans les banlieues européennes où les transports en commun s’efforcent de réparer les dégâts, tout en les renforçant de façon perverse à coup de tarifications préférentielles favorisant l’éloignement du centre.

L’automobile ne fut pas le destructeur des anciens centres villes que l’on accuse souvent. Elle sut cohabiter avec un urbanisme ancien, et y créer de nouveaux espaces de liberté. L’état des *down-towns* américains, debout au milieu de leurs banlieues, ou les destructions massives du centre de Bruxelles, notre capitale européenne, résultent d’autres conflits que ceux de la circulation. *A contrario*, l’exemple de Paris, du moins du Paris actuel avant que de nouvelles tours ne s’y édifient, et celui des centres de nombre d’anciennes cités d’Europe, montre que l’urbanisme n’y a pas forcément été un « *urbanisme automobile* ».

Les usages à respecter sur la voirie urbaine se sont construits très tôt, comme en témoigne le magistral travail d’Émile Massard en 1910. Il y eut encore quelques progrès techniques, nécessitant de nouvelles règles, comme les feux de circulation, mais le *Code de la rue* était une œuvre pratiquement achevée en 1932, lorsque Massard mourut.

Il ne restera plus guère, dans les années 1960-1970 qu’à étendre et raisonner l’utilisation des feux de circulation et le dessin du réseau des sens uniques, puis à utiliser les ressources de l’informatique et des communications numériques pour en faire des gestions centralisées de plus en plus performantes.

Le contrôle du stationnement sur la voie publique fut, dans les années 1960 en France – 30 ans après l’Amérique –, la dernière grande innovation dans le domaine urbain.

Aujourd’hui, l’automobile urbaine n’est pratiquement plus perçue comme un problème, même si, comme à Paris, on s’efforce de ranimer la lutte à petites doses. Elle n’est pas non plus « *“la” solution* » qu’elle parut être dans un proche passé et, comme le disait Mathieu Flonneau, « *s’il fallait à une certaine époque de l’imagination pour envisager un jour un système technique automobile autonome, il en faut aussi pour envisager un système urbain sans automobile.* »¹⁴⁵⁷

LE LONG APPRENTISSAGE DE LA SECURITE.

Mathieu Flonneau a montré que « *la grande peur récurrente de la congestion a été l’ordinaire du XX^{ème} siècle* », mais que, pour Paris du moins, « *ponctuels dans l’espace et dans le temps, puis progressivement étalés et lissés, les blocages ont toujours été exceptionnels* »¹⁴⁵⁸.

Sur la route, malgré d’autres types de blocages – budgétaires – qui ralentirent le goudronnage des chaussées dans les années 1920, puis la modernisation des routes dans les années 1930 et, enfin, la création des autoroutes de 1945 à 1962, la congestion n’est jamais apparue comme vraiment gênante, même si la plupart de nos contemporains ont pu pester

¹⁴⁵⁷ Mathieu Flonneau, *thèse, op. cit., Conclusion.*

¹⁴⁵⁸ *Ibidem.*

contre les encombrements des départs en vacances et retours de week-end.

Ce fut l'insécurité qui tint ce rôle de « *grande peur* » pour la circulation routière. Pourtant, une perception entièrement nouvelle de l'accident dut d'abord se construire contre le fatalisme qui présidait à l'habitude de la circulation attelée, laquelle tuait autant en 1900 que le fait aujourd'hui la circulation automobile.

La « *Commission extraparlamentaire instituée au ministère de l'intérieur pour l'étude des questions relatives à la circulation des véhicules automobiles* », à la suite du meurtrier scandale de la course Paris-Madrid en 1903, se fixa comme première tâche de lancer une « *enquête sur les accidents* ». C'est par celle-ci que nous pouvons nous faire une idée de la réalité des accidents de la circulation attelée, au delà de l'antique et très imparfait recensement judiciaire des tués sur la route. On pourrait même dire, renversant des idées reçues, que c'est l'automobile qui a posé la question des accidents de la route, jusque-là considérés comme une catastrophe naturelle, au même titre qu'une éruption volcanique.

Le rôle de la France a été capital dans la création du système des usages de la route, du sens de circulation – que se serait-il passé si l'Angleterre avait inventé l'automobile ? – à la conception du permis de conduire européen, en passant par celle de la signalisation (celle de l'Europe du moins). La France y apporta certaines de ses traditions les plus anciennes, comme celles qui régissaient l'exploitation de ses chemins de fer, fort différentes de celles de l'Angleterre ou des États-Unis, et les transmit à l'ensemble de l'Europe

Nous avons pu voir que la pertinence du système qui en découla n'est pas forcément assurée, comparée à celle du système américain élaboré dans une société beaucoup plus ouverte. L'exemple le plus éclatant, en France, en est certainement aujourd'hui la crise toujours ouverte de l'institution du permis de conduire.

Il faut souligner aussi que l'élaboration des usages automobiles de la route – ou du *Code de la route* –, entamée dès 1893, est une tâche pratiquement achevée en 1939.

Si la IV^{ème} République réécrivit le *Code de la route* entre 1954 et 1958, elle ne fit guère qu'œuvre de présentation juridique, « *le nouveau texte, malgré ses 233 articles qui lui donnent une présentation particulière, ressemblant beaucoup à son aîné qui n'en comportait, lui, que 64* » comme le disait François Toché. Les nombreuses innovations par rapport au *Code* de 1939 restaient de l'ordre du détail, hormis la nouvelle signalisation au sol et le difficile retour de la suspension administrative du permis de conduire, ainsi que les débuts de la substitution du contrôle de « *l'état alcoolique* » à celui de « *l'ivresse publique* ».

Durant les cinquante années qui suivirent, on n'apporta que quelques retouches aux règles concernant la circulation comme le STOP, inventé aux États-Unis dans les années 1930, ou le changement de priorité aux « *giratoires* ».

En ce qui concerne le concept de la « *route moderne* » en tant qu'infrastructure, avec ses équipements et ses systèmes d'exploitation, l'œuvre partit aussi de la France, qui se targuait, vraisemblablement à bon droit, d'avoir le meilleur réseau du monde à la fin du XIX^{ème} siècle. Aujourd'hui encore, la centenaire Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, fondée à Paris, y siège toujours. L'Italie inventa l'autoroute, l'Allemagne en fit le cœur des réseaux routiers, les États-Unis l'armature de leurs villes étalées. Même si l'élaboration des *routes modernes* et des *autoroutes* avait pour principal moteur de satisfaire le développement du trafic et le confort et de la vitesse de la circulation, celles-ci assurèrent aussi une meilleure sécurité.

La véritable sidération que produisit la croissance brutale du nombre de tués dans les années 1960 fut plus tard mythifiée en une « *période d'immobilisme politique total* » face à la « *dégradation des comportements* » suivie d'une « *rupture* » en 1970 avec l'instauration de nouvelles règles sécuritaires sous le court gouvernement de Jacques Chaban-Delmas.

En fait, si « *rupture* » il y eut, il faut la chercher non pas en 1970, mais bien en 1960 lorsque le rythme de croissance de la circulation, bridé par une politique malthusienne d'exportation et de contingentement des ventes d'automobiles en France, fit place à la satisfaction des demandes dans le nouvel élan économique d'une France gaullienne libérée des entraves de son Empire.

L'accroissement du trafic passa ainsi brutalement de 6,3 milliards de véhicule.km par an sur la période 1950-1960 à 13,6 milliards de véhicule.km par an sur la période 1962-1973. Le développement de la « *voiture populaire* » pouvait difficilement être reconnu ouvertement comme le fauteur de cette nouvelle insécurité¹⁴⁵⁹. Aussi, incrimina-t-on une dégradation des comportements. La focalisation sur le seul nombre des tués masquait d'ailleurs l'amélioration continue du ratio du nombre des victimes ramené au trafic¹⁴⁶⁰.

Avec du recul, il apparaît que cette si courte période de dix ans entre 1959 et 1969 vit l'expérimentation et la reconnaissance des « *trois règles d'or* » de la limitation de vitesse en rase campagne, du contrôle de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, et de l'utilisation généralisée des moyens de protection lors de l'accident connus depuis des décennies qu'étaient le casque et la ceinture de sécurité.

Les atermoiements des années 1970 ne furent plus que de meurtrières escarmouches d'arrière-garde.

Les résistances du monde automobile – celles des constructeurs de véhicules, assureurs, pétroliers, entreprises de travaux publics, Automobile-Clubs, Prévention Routière –, avaient certainement le soutien d'une partie de l'opinion contre ces nouvelles règles.

Mais, il serait injuste de les accuser seuls.

Si l'on revient aux origines, la difficile instauration du « *volant à gauche* » dans les années 1910 montre combien chacun peut s'abuser sur ce qui est le plus sûr pour lui-même, à défaut de se préoccuper des autres. Aux champions du volant à gauche des années 1900, Archdeacon, Massard ou Fernand Charron, répondent le président du Touring-Club André Defert qui prit parti pour la limitation de vitesse et la ceinture de sécurité dès 1960 et ceux qui faisaient déjà monter des ceintures sur leur voiture avant 1960.

On ne peut pas plus incriminer « *les politiques* » dans leur ensemble : Robert Schuman, Gilbert-Jules ou Robert Buron – pour ne citer qu'eux parmi tant d'autres – furent des pionniers de l'une ou l'autre des « *trois règles d'or* » lorsqu'ils furent aux commandes avant 1960.

¹⁴⁵⁹ Divers textes laissent apparaître une imputation de cette dégradation des comportements à l'accès des classes populaires à l'automobile. On ne trouve des échos chez Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, mars 1975, pages 25-49.

¹⁴⁶⁰ Ou plutôt, la recherche en sécurité routière et l'historiographie ne voulurent-elles pas ignorer cette évolution pour préserver l'utopie de l'amélioration des comportements ? Aujourd'hui encore, des historiens comme Gijs Mom ou Clay McShane traitent cette réalité on ne peut plus physique de « *mystification of road death statistics by constructing "death rates"* » in *Death and the Automobile: A comparison of Automobile Ownership and Fatal Accidents in the United States and the Netherlands, 1910-1980*, op. cit.

On devrait bien plutôt parler d'immobilisme pour les vingt années de « *responsabilisation des conducteurs* » qui suivirent la fin des années 70. Ou, en une formule plus pénaude, comme celle d'Yvon Chich, de « *politique de sécurité routière "de croisière" (un peu plus exigeante que le seul "fil de l'eau")* ».

L'analyse des réalités sous-jacentes aux évolutions de la sécurité routière commence tout juste à s'abstraire des tabous frappant les comparaisons temporelles et spatiales. Tabous qui eurent des motivations diverses chez tous ceux qui s'exprimaient, selon qu'il s'agissaient de chercheurs spécialisés, de gestionnaires de la sécurité routière ou de tous les diplômés ès permis de conduire, politiciens, journalistes, universitaires, écrivains ou photographes, ou simples hommes de la rue et de la route.

Il (ré)apparaît que la France ne fut pas « *le mauvais élève* » que la Communication publique s'efforça de présenter à partir de 1986 en espérant ainsi « *responsabiliser les conducteurs* ».

Les résultats inespérés de la nouvelle politique en cours depuis 2002, appliquant sans hypocrisie les vieilles recettes des *règles d'or*, montrent que l'évolution des usages de la route réserve encore des coups de théâtre.

On y distingue une certaine incapacité du politique à vaincre l'inertie des administrations policières, pourtant dénoncées dès le début des années 1990, que seul le traitement automatique des contraventions d'excès de vitesse put dépasser en permettant de les dessaisir, en fait sinon en droit.

Si l'avenir de la sécurité routière se trouve, comme l'exemple suédois semble l'indiquer, dans « *la route qui pardonne les erreurs* », les résistances éventuelles des collectivités locales françaises, désormais gestionnaires des réseaux décentralisés où l'on décompte plus de 85 % des tués pourraient bien se révéler aussi retardatrices, sinon plus, que ne le fut l'inertie des polices dans les années 1990.

La dernière politique suédoise, initiée en 2001, qui transposée en France conduirait vers les 2 000 morts par an, témoigne aujourd'hui déjà du niveau de sécurité qu'il est possible d'atteindre, dans les faits et non pas au royaume de la *Communication*.

LE DEVENIR DES ASSOCIATIONS D'USAGERS.

On peut rêver d'une France où le Touring-Club n'aurait pas disparu, et où l'automobilisme disposerait d'une puissante organisation d'usagers comme en ont aujourd'hui tous les pays développés, même les tard-venus comme le Japon. Il est difficile et complexe de démêler précisément les causes de cette « *exception française* ».

L'intrusion dans le domaine associatif de l'*Union routière* sous les espèces de la *Prévention Routière* a certainement joué un rôle important de déstabilisation des associations existantes. Ce « *lobby routier* » constitué par les constructeurs automobiles, les transporteurs, les entreprises de travaux publics et autres industries liées à la route, bénéficiait en outre de liens très directs avec l'administration des finances – et d'importants financements publics – par l'intermédiaire des assurances nationalisées, ainsi que d'une convergence de buts entre

l'industrie des travaux publics et le ministère du même nom.

La *Prévention Routière* tint, dans les années 1950 et 1960, un discours démagogique sur la sécurité, répondant aux préoccupations de ses fondateurs et opposé à celui que proposait le Touring-Club par exemple, introduisant des désaccords dans le milieu associatif.

Cela coïncida avec la courte « *fenêtre de motorisation* »¹⁴⁶¹ dont surent profiter les grandes associations automobiles des autres pays pour créer des « *services aux automobilistes* » – de secours routier notamment –, ce qui assura leur audience (avec l'adhésion d'un automobiliste sur trois à cinq) et leur pérennité.

Le Touring-Club tenta seul l'aventure des services aux automobilistes. Dans un premier temps, il créa en 1953 le *Secours Routier Français*, ouvert aux autres associations qui en désamorcèrent rapidement la dynamique. Puis, il essaya seul, en 1965, avec le *Touring-Secours France*. Il était sans doute trop tard et il ne put convaincre les autres associations de le rejoindre. Il finit, dans l'engouement de la civilisation des loisirs naissante, par faire l'erreur stratégique d'y adhérer trop directement et y laissa la vie.

Le particularisme forcené des Automobile-Clubs, incapables de former une association nationale durable, paracheva la stagnation des associations automobilistes dans le courant des années 1970.

* * *

S'il fallait souligner quelque chose pour finir, ce serait la « *continuité* » de l'histoire des usages de la route.

À partir d'une demande fondamentale de mobilité individuelle, les modes de transport mécaniques apparus à partir du Second Empire remplacèrent peu à peu la traction attelée. L'Administration fut très attentive à encadrer ces nouveaux usagers de la route en les consultant régulièrement, instruite par les flottements qu'avaient fait naître l'hétérogénéité et l'arbitraire des règlements municipaux des vélocipèdes et bicyclettes, lesquels se réclamaient dès l'origine de la « *sécurité* » de la circulation.

Il n'y eut pas de vraies « *ruptures* », ne serait-ce que parce que les parcs se constituèrent très lentement dans leurs débuts, avant quelques brusques accélérations comme celles de la diffusion de la bicyclette à la Belle Époque puis dans les années 1920, ou l'apparition des cyclomoteurs dans les années 1950 puis de l'automobile de masse dans les années 1960.

Si l'on peut repérer des périodes de « *décision* » ramassées, comme au début des années 1970, ou les années 2002-2003, elles furent précédées de longues périodes de propositions et de gestation et ne peuvent être pensées comme des *ruptures*.

¹⁴⁶¹ Nous avons défini cette « fenêtre », non en années, mais comme la période où le taux de motorisation passa le seuil des 50 à 100 véhicules pour 1 000 habitants, soit les années 1960 en France.

INDEX.

L'index est organisé suivant les noms. En cas de citations multiples, la page soulignée est celle où se trouvent les éléments de prosopographie correspondants. Nous n'avons pas distingué le personnage ou la marque portant son nom.

- AGHTM, 55
Assoun, 251, 252
ATEC, 55, 80, 201, 204, 205, 230, 245, 246, 249, 265, 266, 279, 280
Auroux, 75, 294
Badinter, 30, 31, 283
Balestre, 79, 88
Balladur, 84, 93, 294, 347
Barberot, 182, 185, 189, 196, 203, 216, 223
Barjonet, 96, 98, 104, 115, 116, 156, 157, 162, 166, 173, 176, 180, 186, 188, 193, 195, 199, 207, 208, 211, 217, 246, 247, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 264, 291, 340, 384
Barre, 193, 235, 250, 260
Barthes, 1
Baumel, 146, 155, 156, 186, 189, 190, 192, 196, 199, 200, 201, 217, 293
Bérard, 293, 294, 295
Bercot, 194
Berliet, 61, 65, 74, 194
Besson, 35, 36, 142, 294, 347
Bézier, 63
Bianco, 294, 347
Bignon, 183, 197, 239, 249, 286, 312, 329, 373
Bodon, 294, 295
Boiteux, 6
Bosson, 294, 318, 347, 348
Boudet, 183, 189, 196, 226, 227, 228
Boulangier, 62, 74
Bouvard, 227
Braconnier, 157, 192, 193, 201, 241
Buron, 120, 133, 144, 153, 158, 159, 161, 163, 170, 177, 178, 180, 181, 182, 185, 198, 220, 221, 242, 413
Cara, 190, 209
Cartier, 87
Cauzard, 96, 98, 104, 115, 156, 157, 162, 180, 251, 252, 253, 254, 313, 345, 386
Cayeux, 138, 163
Cellier, 105, 106, 298, 299, 313
Chaban-Delmas, 17, 112, 120, 141, 155, 156, 163, 176, 177, 178, 179, 183, 184, 185, 189, 190, 191, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 210, 223, 241, 248, 254, 257, 293, 402
Chalandon, 43, 189, 196, 210
Chérasse, 172, 182
Chich, 246, 289, 318, 344, 382, 413
Chirac, Jacques, 90, 193, 235, 250, 253, 294, 318, 323, 349, 350, 352
Chirac, Bernadette, 303
Citroën, 1, 21, 62, 63, 64, 65, 67, 70, 74, 84, 91, 133, 194, 276
Claudius-Petit, 225, 226, 228
Clément, 64, 250, 251, 252, 253, 254
Coirre, 133, 221
Coquand, 39, 41, 161, 162, 192, 194, 196, 204, 210, 294
Cordonnier, 138, 139
Cuny, 99, 102, 103, 172, 190, 205
d'Ornano, 260
De Gaulle, 41, 127, 137, 144, 146, 160, 202
de Robien, 294, 351
Defert, 87, 102, 107, 108, 109, 110, 111, 131, 163, 170, 171, 413
Delebarre, 294, 302, 307, 347
Delorme, 182, 345
Denizet, 289, 294
Denizot, 336
Deutsch, 194
Dijoud, 201
Dreyfus, 75, 162, 194, 195, 196, 294, 298
Dudot, 80
Durand-Raucher, 56, 248, 272, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 341, 344, 345, 351, 352, 353
Ecclestone, 79
Eisenmann, 2, 141, 155, 156, 157, 158, 189, 192, 195, 196, 199, 200, 226, 235, 236, 238, 294, 306, 317, 331, 332, 371
Elkouby, 42, 162
Eyrolles, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 171, 172, 193
Fabius, 294
Faroux, 34, 88, 89
Faure, 294
Fève, 162, 196, 261
Fiat, 63, 65, 66, 75, 76,

83, 84
Fiterman, 258, 259, 283, 294
Fleischel, 84
Fontanet, 142, 143, 145, 160, 163
Ford, 64, 65, 66, 75, 171, 179, 212, 214
Forget, 204, 205, 277
Foyer, 28, 163, 174, 178, 197, 228, 239
Frybourg, 38, 41, **42**, 56, 110, 158, 162, 166, 167, 178, 194, 195
Galland, 11, 38, 156, 243, 245, 263, 265, 266
Galley, 93, 189, 235, 240
Gallienne, 25, 82, 91, 92, 93, 98, 99, 100, 101, 102, 110, 190, 205, 400
Gauvin, 73, 283
Gayssot, 294, 297, 303, 347, 348
General Motors, 66, 75, 91
Gentile, 103, 119, **157**, 187, 203, 217, 243, 260, 276, 277, 278, 279, 280, 289, 292, 293, 295, 298, 299, 302, 313
Gerbet, 197, 239, 249
Gerondeau, 17, 73, 93, 104, 110, 146, 155, 156, 157, 158, 163, 166, 170, 177, 178, 179, 180, 197, **200**, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 217, 218, 220, 221, 224, 227, 228, 229, 230, 232, 235, 237, 240, 243, 245, 247, 248, 250, 254, 255, 256, 257, 262, 265, 277, 279, 294, 295, 298, 299, 317, 397
Giblin, 312, 335, 336, 337, 339, 340, 341, 345, 351
Gilbert-Jules, 127, 133, 142, 143, 221, 413
Giraudet, 298, 299, 302, 304, 307, 318, 347
Giscard d'Estaing, 28, 35, 142, 173, 202, 248, 250, 251
Goldberg, 42, 162, 167
Gordini, 76
Got, 224, 298, 299
Graff, **294**, 298, 299, 307
Grange, 271, 272, 273, 274
Heitz, 294, 295, 351
Hernu, 104, 251, 252
Hersant, 28, 29, 88, 89, 132
Hoeffel, 235, 260
Jacquet, 178
Jospin, 294, 318, 347
Juppé, 84, 294, 318, 347, 348
Jurgensen, 105, 298, 299, 313, 314, 315
L'Hoste, 98, **156**, 157, 162, 180, 187, 319
La Combe, 174, 175, 179
Lacaze, 138, 139, 141, 142, 143, 163
Landry, 137, 138, 139
Le Cocq, 55
Le Gall, 174, 175
Le Theule, 235, 250, 260
Ledru, 303, 383
Lefaucheux, 74
Lemaigre, 74
Leygue, **95**, 99, 103, 158, 162, 166, 176, 178, 180, 184, 187, 190, 194, 207, 217, 246, 350, 352, 353
Liedekerque-Beaufort, 96, 98
Lion, 187, 259
Litalien, 25, 94
Marcellin, 175, 176, 178, 185, 189, 197, 198, 216
Marcilhacy, 134, 159
Martin, Claude, 250, 251, 253
Martin, Philippe, 405
Martinand, 257, 259
Massin, 294, 295, 320
Maton, 143
Mauroy, 249, 258, 259, 263, 294, 319
Mayet, 176, 243, 245, 259, **261**, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 276, 277, 278, 279, 281, 283, 285, 289, 294, 298, 299, 306, 319, 406
Mazeaud, 224, 225, 226
Méhaignerie, 281, 294
Mendès-France, 138, 141, 142, 144, 251
Mermaz, 294
Messmer, 178, 197, 201, 222
Minjoz, 142, 251
Mitterand, 141
Monjardet, 326, 341, 342, 343, 344
Mosley, 79, 89
Motobécane, 219, 221
Nader, 179, 188, 211, 213, 385
Namias, 298, 303, 305, 318
Noël, Marcel, 132
Oppe, 357, 371, 373
Ortoli, 175, 176, 186, 210
Panhard, 64, 74, 75
Parayre, 67
Petiet, 61, 74, 91, 92
Peugeot, 4, 57, 62, 64, 65, 66, 67, 74, 75, 83, 91, 214, 219, 220, 221, 265
Peyrefitte, 240, 241, 306
Pinay, 141
Pinte, 240, 241, 306
Pleven, 189, 223, 226
Poinso-Chapuis, 138, 139, 141, 163
Pompidou, 39, 41, 178, 197, 198, 202, 206, 222, 253, 402, 403
Poniatowski, 28, 182, 201, 235, 240, 248
Pons, 62, 294, 347, 348
Poulit, 57, 59, 232

PSA, 64, 65, 67, 68, 75, 77, 84
Quilès, 276, 294, 347
Quinson, 104, 134
Raffarin, 294, 350
Ramadier, 28, 70, 80
Renault, 4, 38, 57, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 80, 83, 84, 91, 94, 135, 194, 213, 214, 265
Renault Véhicules Industriels, 65
Reverdy, 33, 35, 36, **40**, 114, 115, 402, 403
Ribeyre, 138
Richard-Deshais, 94, 100
Robert, Claude, 274
Robert, général, 175, 179

Rocard, 291, 293, 294, 298, 347
Roche, 94, **97**, 99, 100, 103, 104, 158, 164, 187, 278, 279
Rohan, 91, 96
Rumpler, 33, 34, 39, 93, 161, 162, 164, 196, 294, 359
RVI, 65
Sarkozy, 323, 350, 351
Sarre, 293, 294, 298, 299, 302, 304, 307, 314
Sauvy, 6, 63, 74, 153, 172, 212
Saviem, 65
Schuman, 28, **138**, 140, 141, 142, 163, 189, 226, 349, 413

Schumann, 160
Sérusclat, 307
Simca, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 71, 75, 76
Spycket, 217, 249
Ternier, 158, 166, 176, 187, 190, 352, 353
Toché, 77, 103, 109, 121, **122**, 123, 145, 163, 171, 172, 203, 215, 412
Tunc, 28, 29
VéloSolex, 219
Verré, 298, 304, 305
Volkswagen, 63, 75
Volvo, 65, 69, 75
WP.29, 72, 73

TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX.

Figure 1. Évolution du trafic, du nombre de tués à 6 jours et du taux de tués rapporté au trafic (1948-2007).....	9
Figure 2. Évolution du trafic, du nombre de tués et du taux de tués rapporté au trafic (1980-2001).	291
Figure 3. La baisse du nombre des tués de 1996 à août 2008.	324
Figure 4. Évolution de la répression (alcool, vitesse, ceinture et suspensions) de 1971 à 2006.	328
Figure 5. Détail de l'évolution de la répression (alcool, ceinture et suspensions), 1971-2006.	328
Figure 6. Dispersion probabiliste du nombre de tués sur la France pour un mois de 2001. ...	362
Figure 7. Évolution du nombre de tués « en automobile » ou autres usagers (1960-2001). ...	364
Figure 8. Évolution du nombre de tués par type d'usagers.	364
Figure 9. Évolution de N(t), T(t) et I(t) pour les véhicules automobiles.	366
Figure 10. Évolution du trafic de 1960 à 2001.....	368
Figure 11. Évolution du nombre total de tués (1948-1965).....	369
Figure 12. Évolutions du nombre des tués autour de son maximum.	370
Figure 13. Effets respectifs du ralentissement de la hausse du trafic et des « grandes mesures ».	372
Figure 14. Histogramme de « l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis » en 1999.	377
Figure 15. « Pyramides » du nombre de conducteurs impliqués en fonction de l'ancienneté du permis en 1960, 1980 et 2000.	378
Figure 16. Taux de tués/an/million d'habitants selon la densité des départements (1995-2001).	389
Figure 17. « Comparaison internationale globale », tués et blessés/ par an par million d'habitants (1998).	393
Figure 18. Tués/an/million d'habitants corrigé par le trafic pour la France et le Royaume-Uni.	395
Figure 19. Courbes moyennes des « structures » des tués/an/million d'habitants de quelques pays européens.	396

Tableau 1. Nombre de véhicules particuliers pour 1 000 habitants dans divers pays.	3
Tableau 2. Nombre de tués à 6 jours de 1954 à 2006.	9
Tableau 3. Les 10 départements les plus et les moins motorisés en 1938 et 2006.	19
Tableau 4. Évolution de la motorisation (habitants pour un véhicule) entre 1938 et 2006.	20
Tableau 5. Évolution de la répartition des tués en ville et en rase campagne.	22
Tableau 6. Évolution des puissances fiscales des véhicules neufs en 1973-1974.	67
Tableau 7. Évolution des effectifs et des productions de Renault et PSA de 1982 et 1991.	68
Tableau 8. Taxes sur l'automobile en millions d'euros constants en valeur 2001.	81
Tableau 9. Recettes et dépenses publiques en milliards d'euros constants en valeur 2001.	82
Tableau 10. La baisse de la répression concernant la sécurité de 1963 à 1969.	169
Tableau 11. Répartition des tués « hors intersection » entre les réseaux en 1971 et 1977.	206
Tableau 12. Part des deux-roues motorisés dans le nombre de tués (à 6 jours) avant 1968.	218
Tableau 13. Répartition des procès-verbaux pour excès de vitesse (1972-1981).	223
Tableau 14. Nombre de procès-verbaux par an pour conduite en état d'ivresse ou état alcoolique pour 1 000 véhicules (1971-1991).	229
Tableau 15. Nombre de procès-verbaux concernant la sécurité et la circulation (1963-1969).	233
Tableau 16. Nombre de suspensions administratives de permis (1967-1970).	234
Tableau 17. Procès-verbaux pouvant entraîner la suspension du permis (1970-1980).	237
Tableau 18. Nombre de procès-verbaux concernant la sécurité et le stationnement (1970- 1980).	238
Tableau 19. Évolution de la part des automobiles et utilitaires dans le total des tués (1970- 1980).	247
Tableau 20. Les procès-verbaux pour conduite sous l'influence de l'alcool (1971-1983).	248
Tableau 21. Évolution des taux de port de la ceinture de sécurité (en %) de 1980 à 1986.	281
Tableau 22. Taux de procès verbaux ou suspensions administratives du permis par an pour 100 véhicules automobiles (particuliers et utilitaires) de 1971 à 1987.	287
Tableau 23. Évolution du trafic, du nombre de tués et de « l'indice tués sur trafic » (1980- 2001).	290
Tableau 24. La baisse de la fréquence des suspensions de permis (1990-2001)	311
Tableau 25. Comparaison des suspensions de permis sauf judiciaires pures entre 1975 et 2000.	311
Tableau 26. « Matériels de contrôle de la vitesse » au 31-12-1993.	331
Tableau 27. Temps consacré au contrôle des excès de vitesse par PV dressé par la Gendarmerie, la Sécurité publique et les CRS (1988-2001).	334
Tableau 28. Les contrôles d'alcoolémie en 1997 et 2001.	341
Tableau 29. Les contrôles d'alcoolémie comparés entre 1997, 2001 et 2006.	354
Tableau 30. Évolution du trafic et du nombre des tués en bicyclette (1960-2000).	365
Tableau 31. Évolution du trafic et du nombre des tués en deux-roues motorisés (1960-2000).	365
Tableau 32. Évolution du trafic et du nombre des tués en « quatre roues » (1954-2000).	366
Tableau 33. Évolution du trafic et du nombre des tués dans les accidents impliquant un poids lourd (1959-2001).	367
Tableau 34. Les grandes phases de la croissance du trafic (1962-2007).	368
Tableau 35. Implication des conducteurs « novices » dans les accidents corporels (1954-2000).	379
Tableau 36. Conducteurs et passagers des automobiles tués (1954-2001).	380

Tableau 37. Évolution récente des nombre de tués dans divers pays européens.	397
Tableau 38. Répartition des tués par type d’usagers dans divers pays européens (<i>Bilan</i> 2006).	397
Tableau 39. Répartition des tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2001 et 2006.	404

TABLE DES MATIÈRES.

TROISIEME PARTIE LA SOCIETE AUTOMOBILE.	1
UNE CIVILISATION DE L' AUTOMOBILE ?	1
<i>Pousser cette histoire jusqu' à nos jours ?</i>	3
DES SOURCES NOUVELLES.	3
<i>Les statistiques et les études économiques.</i>	5
CONTINUITES ET RUPTURES.	6
<i>Augmentation continue de la circulation.</i>	7
<i>Les accidents et les politiques de sécurité routière.</i>	8
<i>Une réglementation de la circulation achevée vers 1960.</i>	10
<i>Problèmes de méthode dans l'exposé chronologique.</i>	10
ORGANISATION DE LA TROISIEME PARTIE.....	12
CHAPITRE 9 LE CADRE DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE : PERMANENCES ET EVOLUTIONS.....	15
I PARC AUTOMOBILE, CIRCULATION, ACCIDENTS.....	17
I-1 CROISSANCE ET SATURATION DU PARC AUTOMOBILE.	17
I-2 UNIFORMISATION ET INVERSION DE LA MOTORISATION EN FRANCE.	19
I-3 VILLE ET RASE-CAMPAGNE.....	21
I-4 CIRCULATION ET ACCIDENTS.	22
II LE DECLIN DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS.....	25
III L' ASSURANCE AUTOMOBILE.	27
III-1 L' EVOLUTION DE L' ASSURANCE AUTOMOBILE.	27
III-2 L' INDUSTRIE DE L' ASSURANCE AUTOMOBILE.	30
IV LES RESEAUX ROUTIERS.....	33
IV-1 LA QUESTION BUDGETAIRE.....	33
IV-2 UN DEMARRAGE DIFFICILE (1945-1970).....	36
<i>Les révolutions techniques de l' après guerre.</i>	36
<i>Les routes et les autoroutes jusqu' en 1960.</i>	37
<i>De 1960 à 1970.</i>	39
IV-3 LA DIRECTION DES ROUTES CHANGE DE DIMENSIONS.	41
IV-4 LE DEVELOPPEMENT DES AUTOROUTES ET LA DECENTRALISATION DES ROUTES (1970-2008).....	43
IV-5 LA CREATION DE LA DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES.	47
V L' EXPLOITATION DES ROUTES ET DE LA VOIRIE URBAINE.....	49
<i>Avant 1970.</i>	49
V-1 LE CONTROLE DU STATIONNEMENT (1960-1970).....	51
V-2 L' EXPLOITATION PREND SON AUTONOMIE.	53
<i>L' exploitation en ville.</i>	54
<i>Routes, autoroutes et réseaux rapides urbains.</i>	57
V-3 LES SYSTEMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT.....	59
VI L' INDUSTRIE AUTOMOBILE ET LES VEHICULES.....	61
VI-1 CONSTRUCTEURS ET VEHICULES.	61
<i>L' immédiat après-guerre.</i>	61
<i>La concentration industrielle.</i>	64
<i>Le temps des « vingt glorieuses ».</i>	65
<i>Le tournant de la crise de l' énergie.</i>	66
<i>Les années 2000 : une évolution incertaine.</i>	68
VI-2 LE DEVELOPPEMENT DES RELATIONS INTERNATIONALES.....	69

<i>Exportation et importation</i>	69
<i>La réglementation technique européenne du véhicule : le WP.29</i>	72
VI-3 LES INSTANCES SYNDICALES DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES.....	74
<i>Maintenir le rêve (1953-1973)</i>	75
<i>Le rêve automobile et la course au XXI^{ème} siècle</i>	77
VI-4 LA FISCALITE AUTOMOBILE.....	80
<i>Boîte de vitesse automatique et fiscalité</i>	84
VII L'OPINION : PRESSE, SYNDICATS PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS.....	87
VII-1 SINGULARITE DE L'ÉVOLUTION FRANÇAISE.....	87
VII-2 LA PRESSE.....	88
<i>La presse automobile</i>	88
<i>La presse générale</i>	90
VII-3 LES SYNDICATS PROFESSIONNELS.....	90
<i>L'Union routière de France</i>	91
<i>La Fédération nationale des transporteurs routiers (F. N. T. R.)</i>	93
<i>Les représentants du transport routier et la sécurité</i>	94
VII-4 LES ASSOCIATIONS D'USAGERS.....	96
<i>Les associations d'usagers dans les années 1950-1960</i>	96
<i>La Prévention Routière</i>	97
<i>Les associations « sécuritaires » de la fin du siècle</i>	105
<i>L'échec de la création d'une association de masse d'usagers</i>	107
<i>Quelques hypothèses sur les raisons de cet échec</i>	110
<i>La mort du Touring-Club</i>	111
<i>La fin du « Secours Routier Français »</i>	114
<i>Les Automobile-Clubs</i>	115
<i>Conclusion</i>	117
CHAPITRE 10 TRIOMPHE DE L'AUTOMOBILE ET GRANDES MESURES DE SECURITE ROUTIERE (1945-1981).....	119
I LA IV^{EME} REPUBLIQUE ET LE CODE DE LA ROUTE DE 1958.....	121
I-1 LE CODE DE LA ROUTE DE 1954.....	121
I-2 LA MISE EN PLACE DE LA SIGNALISATION MODERNE.....	123
<i>La publicité des bords de route</i>	126
I-3 L'ORDONNANCE DE 1958 ET SES TEXTES ANNEXES.....	127
<i>Origines et problématiques de l'ordonnance de 1958</i>	128
<i>Le contrôle de l'alcoolémie des conducteurs accidentés</i>	135
I-4 CHRONOLOGIE DES TRAVAUX PARLEMENTAIRES.....	137
<i>La Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux et la « conduite sous l'empire d'un état alcoolique »</i>	137
<i>La Loi (et l'Ordonnance) sur la police de la circulation routière</i>	140
<i>L'enseignement de la conduite</i>	144
<i>La Loi sur l'enseignement obligatoire du code de la route à l'école</i>	145
<i>L'Ordonnance sur les conditions de travail dans les transports routiers</i>	146
I-5 LES NOUVEAUTES DES TEXTES DE 1958 PAR RAPPORT AU CODE DE 1939.....	146
<i>Le « Code de la route, Partie réglementaire »</i>	146
<i>Le « Code de la route, Partie législative »</i>	149
<i>La législation du travail spécifique dans les transports routiers</i>	150
<i>Les textes de 1958 : rupture ou continuité ?</i>	151
<i>Apparition de nouveaux groupes d'acteurs</i>	152
II LES « GRANDES MESURES » (1959-1980).....	155
II-1 UNE CHRONOLOGIE MANICHEENNE ?.....	155
II-2 ROBERT BURON ET LES SUITES DE L'ORDONNANCE DE 1958 (1959-1962).....	158
II-3 LES PRECURSEURS (1959-1968).....	161
<i>Les initiateurs des réformes</i>	161
<i>Les statistiques d'accidents (1954)</i>	164

<i>L'Organisme national de la sécurité routière, ONSER (1961)</i>	165
II-4 LA PERIODE DE LATENCE (1963-1967).....	168
<i>Une répression en chute libre (1963-1969)</i>	168
<i>Les opinions publiques</i>	170
<i>La Loi de 1965 et le dépistage de l'alcoolémie par l'air expiré</i>	174
<i>L'inertie (relative) des pouvoirs publics (1963-1967)</i>	175
<i>La reprise des mesures de sécurité routière (1966-juin 1969)</i>	183
II-5 LA « TABLE RONDE », SA PREPARATION ET SES SUITES (1967-1973).....	185
<i>La préparation de la Table Ronde (1967-1969)</i>	186
<i>La Table Ronde (3 décembre 1969 – 18 mars 1970) et ses suites</i>	189
II-6 LES MESURES DU GOUVERNEMENT CHABAN-DELMAS (1969-1972).....	195
<i>Une mise en place complexe et longue</i>	195
<i>Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière et le délégué à la Sécurité routière</i>	199
II-7 CHRONOLOGIES DES GRANDES MESURES DE SECURITE ROUTIERE.....	201
<i>Les domaines ayant peu ou pas évolué</i>	202
<i>L'enseignement de la conduite</i>	204
<i>L'amélioration de la sécurité des réseaux</i>	205
<i>La communication</i>	207
<i>Les secours aux blessés</i>	209
<i>La « sécurité passive » des véhicules</i>	210
<i>La ceinture de sécurité</i>	215
<i>Les deux-roues motorisés – le cas des cyclomoteurs</i>	218
<i>La limitation de vitesse en rase campagne</i>	221
<i>Les lois sur la conduite sous l'emprise de l'alcool (1970 et 1978)</i>	223
II-8 DES REORGANISATIONS ADMINISTRATIVES.....	229
<i>Le « tableau de bord de la sécurité routière »</i>	229
<i>L'action locale : les « Comités départementaux de la sécurité routière » (1973)</i>	230
<i>La création du Service de l'exploitation routière et de la sécurité (SERES) en 1975</i>	232
II-9 LA REPRESSION (1960-1980).....	232
<i>Diminution de la répression de 1960 à 1970</i>	233
<i>Durcissement (1970-1975) et retour en arrière (1976-1980)</i>	235
<i>L'amendement Bignon</i>	239
<i>Les projets de « permis à points »</i>	240
CONCLUSION : 1945-1981 FUT UNE PERIODE PARTICULIEREMENT FECONDE.....	241

CHAPITRE 11 RESPONSABILISATION OU REPRESSION ? (1981-2008) 243

I L'AVENEMENT DE LA « RESPONSABILISATION » (1981-1985)..... 245

I-1 LES PRODROMES DU REVIREMENT (1975-1981).....	245
<i>Comment conceptualiser l'évolution des années 1970 ?</i>	245
<i>Stagnation</i>	246
<i>Rivalités administratives</i>	248
<i>Contestations</i>	249
<i>Les partis politiques et la sécurité routière vers 1980</i>	250
I-2 CONVAINCRE LES DECIDEURS OU LES USAGERS ?.....	254
I-3 LA DEFINITION D'UNE NOUVELLE POLITIQUE (1981-1985).....	257
<i>Le Comité interministériel du 19 décembre 1981</i>	257
<i>La réforme du CISR et la création de la DSCR</i>	259
<i>Les principes de la nouvelle politique</i>	261
III-4 LA RESPONSABILISATION : RÉAGIR ET OBJECTIF –10 %.....	265
<i>Le programme « RÉAGIR »</i>	266
<i>Le programme « OBJECTIF –10 % »</i>	267
<i>Devenirs et évaluations de RÉAGIR et OBJECTIF –10 %</i>	269
<i>Les Plans départementaux d'actions de sécurité routière</i>	275
I-5 LES AUTRES MESURES DE LA NOUVELLE POLITIQUE (1981-1985).....	276
<i>Une communication secondaire, mais persistante</i>	276
<i>L'enseignement de la conduite</i>	277
<i>Réglementations nouvelles et désuétude des règles d'or</i>	280

<i>Le Rapport sur les poids lourds (1982-1983).</i>	283
<i>Une répression durablement diminuée.</i>	285
II L'ECHEC DE LA RESPONSABILISATION (1985-2002).	289
INTRODUCTION : UN « REGIME DE CROISIERE » ?	289
II-1 UNE BAISSSE REGULIERE DE L'INSECURITE ROUTIERE.	290
<i>La lente diminution du nombre des tués.</i>	290
<i>Le paradoxe d'une inaction accompagnée d'une amélioration de la sécurité.</i>	291
II-2 UNE ORGANISATION ADMINISTRATIVE STATIQUE.	293
II-3 LES MESURES REGLEMENTAIRES.	295
<i>Les nouvelles réglementations.</i>	295
<i>Le Livre Blanc sur la sécurité routière de 1989.</i>	297
<i>Les suites du Livre Blanc.</i>	302
<i>L'instauration du permis à points.</i>	306
<i>Le paradoxe de l'effondrement des suspensions de permis (1992-2001).</i>	310
II-4 LA LENTE EVOLUTION DES OPINIONS.	312
<i>Des opinions peu motivées.</i>	312
<i>Les associations et la « victimisation ».</i>	313
<i>La montée du sentiment général d'insécurité.</i>	316
<i>Un place nouvelle pour les médias et la télévision.</i>	317
CONCLUSION : LA RESPONSABILISATION FUT-ELLE UN ECHEC ?.....	318
III LE RETOUR DE LA REPRESSION (1989-2008).	323
III-1 INTRODUCTION.	323
<i>Une baisse absolument inattendue du nombre des tués.</i>	323
<i>Une ambition limitée.</i>	325
III-2 LA REPRESSION AVANT 2002.	326
III-3 LES EXCES DE VITESSE AVANT 2002 : DE « L'INTERCEPTION » AUX « RADARS AUTOMATIQUES ».	329
<i>La répression des excès de vitesse en 1994.</i>	329
<i>Les résistances au changement : le Rapport Durand-Raucher.</i>	334
<i>La longue « préhistoire des radars automatiques ».</i>	338
<i>L'efficacité des contrôles de l'alcoolémie avant 2002.</i>	340
III-5 UN PEU DE « SOCIOLOGIE DE LA FORCE PUBLIQUE ».	341
<i>Quelques fondamentaux : « Taylorisme » ou polyvalence ?</i>	341
<i>Une certaine timidité de la recherche.</i>	344
III-6 QUELLES VOLONTES POLITIQUES DE 1989 A 2002 ?	345
<i>Le rôle des hiérarchies policières.</i>	345
<i>Les gouvernements et la répression de 1989 à 2002.</i>	347
III-7 LA NOUVELLE POLITIQUE DE L'APRES 2002.	349
<i>Une chronologie.</i>	350
<i>La « décision » concernant les radars automatiques.</i>	351
<i>L'augmentation de la répression entre 2001 et 2006.</i>	353
CHAPITRE 12 L'APPRENTISSAGE DE LA SÉCURITÉ.	357
I L'EVOLUTION DE LA SECURITE ROUTIERE EN FRANCE DE 1954 A 2001.	359
I-1 LES SERIES CHRONOLOGIQUES DU NOMBRE DES VICTIMES.	359
<i>Les données statistiques.</i>	359
<i>La variabilité aléatoire.</i>	361
<i>La « désaisonnalisation » et l'impossible « analyse conjoncturelle ».</i>	362
I-2 LES VARIATIONS DU NOMBRE DES TUES SUR 1960-2000.	363
I-3 ÉVOLUTIONS DU TRAFIC ET DU NOMBRE GLOBAL DE TUES (1960-2008).	367
<i>Les phases de l'évolution du trafic.</i>	367
<i>L'évolution dans l'immédiat après guerre (1948-1970).</i>	369
<i>Le maximum des tués de 1972 et la baisse consécutive.</i>	370
I-4 L'HYPOTHÈSE D'UNE « ASYMPTOTE DE SÉCURITÉ ».	374
II LES « MAINS INVISIBLES » DE L'APPRENTISSAGE DE LA SECURITE.	375

II-1 INTRODUCTION : « APPRENTISSAGE » ET « MAINS INVISIBLES ».....	375
II-2 LES FACTEURS LIES AUX VEHICULES ET A L'INFRASTRUCTURE.....	376
II-3 « APPRENTISSAGE INDIVIDUEL » ET « APPRENTISSAGE COLLECTIF ».....	376
« Jeune conducteur » ou « conducteur novice » ?.....	376
<i>Effets de « l'apprentissage individuel » au niveau collectif.....</i>	378
II-4 EFFETS DE LA DIMINUTION DES « TAUX D'OCCUPATION ».....	380
<i>Effets combinés de l'apprentissage et du taux d'occupation.....</i>	380
II-5 L'AMELIORATION DES SECOURS ET DU TRAITEMENT DES BLESSES.....	381
CONCLUSION : LES « POINTS AVEUGLES » DE L'HISTOIRE DE LA SECURITE ROUTIERE.....	382
III LES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES EN FRANCE ET LES COMPARAISONS INTERNATIONALES.....	383
III-1 LA DIFFICILE GENESE DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES.....	383
<i>Évolution des comparaisons géographiques en France.....</i>	383
<i>Évolution des comparaisons géographiques internationales.....</i>	385
III-2 LA COMPARAISON GEOGRAPHIQUE EN FRANCE.....	387
<i>Difficultés d'une analyse multifactorielle.....</i>	387
<i>Un critère de discrimination des zones : la densité humaine.....</i>	388
<i>Les ratios de « nombre de tués par rapport à la population ».....</i>	389
III-3 LA COMPARAISON INTERNATIONALE.....	392
<i>La « comparaison globale » traditionnelle.....</i>	392
<i>Une « comparaison géographique désagrégée ».....</i>	394
<i>Les différences liées à la nature des usagers tués.....</i>	397
IV LES CHOCS : POIDS LOURDS, ARBRES ET OBSTACLES DE BORD DE ROUTE.....	399
IV-1 DANGER DES OBSTACLES ET AMIS DES OBSTACLES.....	399
IV-2 LES OBSTACLES DE BORD DE ROUTE.....	400
<i>Expérimentations et études dans les années 1960-1980.....</i>	401
<i>Un problème persistant.....</i>	403
IV-3 LES POIDS LOURDS.....	405
<i>La dangerosité des poids lourds, un domaine mal étudié.....</i>	405
<i>La « surgravité des accidents impliquant des poids lourds ».....</i>	406
CONCLUSION GENERALE.....	409
INDEX.....	417
TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX.....	420

**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU
DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° 2005-0457-01

**USAGES ET USAGERS DE LA ROUTE,
MOBILITÉ ET ACCIDENTS
1860 – 2008**

TOME 4 ANNEXES

**établi par
JEAN ORSELLI**

Juillet 2009

ANNEXES

Abréviations

Sources et Bibliographie

Annexe A. textes annexes et figures.

Annexe B. Chronologies et Illustrations

TABLE DES MATIERES :

GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS.....	5
<i>Abréviations.....</i>	5
<i>Abréviations des centres d'archives et de documentation utilisés.....</i>	7
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	9
ARCHIVES.....	9
REFERENCES ET SOURCES.....	13
<i>Références à des articles de presse.....</i>	13
<i>Références aux débats parlementaires.....</i>	13
<i>Références à des textes réglementaires.....</i>	13
BIBLIOGRAPHIE.....	15
1 <i>Statistiques et comparaisons spatiales et internationales.....</i>	15
2 <i>Textes généraux : société, transports, chemin de fer, routes.....</i>	18
3 <i>Œuvres littéraires citées.....</i>	19
4 <i>Le temps du cheval et des locomotives routières.....</i>	21
5 <i>Vélocipèdes et bicyclettes.....</i>	22
6. <i>Infrastructures, exploitation, assurances, réformes des années 1970.....</i>	23
7 <i>L'automobile.....</i>	26
LISTE DES TEMOINS CONSULTES.....	40
ANNEXE A : TEXTES ANNEXES ET FIGURES.....	41
<i>Annexe 00. Coefficients de transformation du franc.....</i>	42
<i>Annexe 1. Proclamation du 30 mai 1793.....</i>	43
<i>Annexe 2. Textes de l'Ancien Régime.....</i>	46
<i>Annexe 3. Code pénal. La conduite des véhicules.....</i>	47
<i>Annexe 4. La divagation des animaux et le jet de pierres.....</i>	48
<i>Annexe 5. La Presse automobile selon N. Spinga.....</i>	49
<i>Annexe 6. Le Code Perrigot et ses Observations diverses.....</i>	51
<i>Annexe 7. Sommaire du rapport Massard de 1910.....</i>	54
<i>Annexe 8. Le Code de la rue (Projet d'Ordonnance sur la Circulation à Paris en 1910).....</i>	59
<i>Annexe 9. Sommaire du « Code de la route » du 27 mai 1921.....</i>	63
<i>Annexe 10. Évolution des trafics de 1851 à 1939.....</i>	66
<i>Annexe 11. Les parcs de véhicules de 1893 à 1939.....</i>	86
<i>Annexe 12. Les taux de motorisation en 1905, 1908, 1926, 1938 et 2006.....</i>	104
<i>Annexe 13. Le développement du réseau routier de 1863 à 1921.....</i>	107
<i>Annexe 14. Évolution et décomposition du trafic attelé (1863-1921).....</i>	108
<i>Annexe 15. Cartes de la motorisation de 1905 à 1926 : inégalités régionales persistantes et « ligne Saint-Malo-Genève ».....</i>	109
<i>Annexe 16. Évolution des parcs des automobiles, motocycles et motocyclettes (1899-1914).....</i>	113
<i>Annexe 17. Répartition des contraventions à Paris de 1905 à 1909.....</i>	114
<i>Annexe 18. Ministères et directions chargés des routes de 1899 à 2007.....</i>	115
<i>Annexe 19. Les Modifications du Code dans l'entre-deux-guerres.....</i>	119
<i>Annexe 20. La répression dans l'Oise et à Paris vers 1930.....</i>	122
<i>Annexe 21. Les membres fondateurs de l'Union Routière de France.....</i>	124
<i>Annexe 22. Les tableaux de statistiques d'accidents publiés en 1938.....</i>	125
<i>Annexe 23. Les Parcs de 1948 à 2006.....</i>	126
<i>Annexe 24. Trafics et tués à 6 jours de 1948 à 2007 (par catégories).....</i>	128
<i>Annexe 25. Organismes professionnels et associations en 1950.....</i>	132
<i>Annexe 26. Les comptes d'exploitation du Touring-Club.....</i>	133
<i>Annexe 27. Comparaison du Code de 1939 avec le Code de 1954-1957 et le Code de 1958.....</i>	135
<i>Annexe 28. L'élaboration des Lois sous la Quatrième République.....</i>	146
<i>Annexe 29. Textes législatifs et réglementaires de 1959 à 2006.....</i>	150
<i>Annexe 30. Les publications de l'ONSER (1962-1985).....</i>	164
<i>Annexe 31. La double nature des accidents de la route selon Christian Gerondeau.....</i>	168

<i>Annexe 32. Les principes de la nouvelle politique de sécurité routière (CISR du 19 décembre 1981).</i>	170
<i>Annexe 33. Le discours de Nicolas Sarkozy le 17 septembre 2002.</i>	174
<i>Annexe 34. La répression (1971-2006).</i>	177
<i>Annexe 35. L'apprentissage de la sécurité.</i>	181
ANNEXE B	277
CHRONOLOGIE ET ICONOGRAPHIE	277
CHRONOLOGIE	279
ILLUSTRATIONS	299
TABLE DES ILLUSTRATIONS.	300
PREMIERE PARTIE – LES DEBUTS.	300
1 Les transports avant 1905 ; recensements des trafics.	300
2 Le vélo et le Touring-Club de France.	300
3 Les locomotives routières.	301
4 L'automobile.	302
5 La vie sur la route.	304
6 La réglementation.	304
7 Les accidents et la répression des excès de vitesse.	305
8 La Presse : presse nationale et presse automobile.	306
9 L'Internationale automobile.	306
10 L'Armée, le Vélo et l'Automobile.	306
11 La société et l'automobile.	307
DEUXIEME PARTIE – L'ENTRE-DEUX-GUERRES.	307
12 Les routes dans l'entre-deux-guerres.	307
13 Les autoroutes dans l'entre-deux-guerres.	308
14 Le contrôle et la répression des infractions.	308
15 L'invention de la signalisation moderne.	308
16 L'éducation des usagers et la sécurité routière.	309
17 La coordination des transports.	309
18 La société d'une guerre à l'autre.	310
TROISIEME PARTIE – DE 1945 A 2008.	310

Glossaire des abréviations.

ABREVIATIONS.

Nous donnons ici les principales abréviations et sigles, à l'exception de celles et ceux qui sont utilisés très localement dans le texte et des abréviations courantes (SNCF, INSEE, etc.).

Nous n'avons pas repris les graphies avec des points entre les lettres.

AC	Automobile-Club (régional).
ACEA	Association des constructeurs européens d'automobiles.
ACF	Automobile-Club de France.
AGA	Association générale automobile.
AGHTM	Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux.
AIACR	Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus.
AIPCR	Association internationale permanente des congrès de la route.
AIS	Abbreviated Injury Scale, classement des traumatisme d'un accident routier.
ARIMA	Méthode de désaisonnalisation des statistiques.
ATEC	Association pour le développement des techniques de transports, d'environnement et de circulation.
BAAC	Bulletin d'analyses d'accident corporel de la circulation, nom actuel du « formulaire statistique d'accident corporel de la circulation routière » de 1954.
BASt	Institut fédéral allemand de recherche sur les transports routiers, équivalent de l'INRETS. Il gère la base IRTAD.
BICAR	Nom français de l'IRTAD.
BSLC	Bulletin de statistique et de législation comparée.
CCACG	Commission centrale des automobiles et de la circulation générale.
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles.
CCI	Chambre de Commerce Internationale.
CCMC	Comité des constructeurs du Marché Commun.
CDES	Cellule départementale d'exploitation et de sécurité, service spécialisé des DDE.
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports.
CERTU	Centre d'études sur les réseaux de transports, l'urbanisme et les constructions publiques.
CETE	Centres d'études techniques de l'Équipement.
CGPC	Conseil général des Ponts et chaussées.
CISR	Comité Interministériel de Sécurité Routière.
CNE	Conseil national économique.
CNSR	Conseil national de la sécurité routière.
CPER	Commission permanente des équipements routiers et de la signalisation, de sécurité et d'exploitation.
CRS	Compagnies républicaines de sécurité.
CSA	Contrôle-sanction automatisé.
CSAIR	Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent.
CSCA	Chambre syndicale des constructeurs automobiles.
CSNCRA	Chambre syndicale nationale du commerce de l'automobile.
CV	chemin vicinal.
CVGC	chemin vicinal de grande circulation.
DDE	Directions Départementales de l'Équipement.

DERA	Département Évaluation et Recherches en Accidentologie de l'INRETS.
DGGN	Direction Générale de la Gendarmerie Nationale.
DGPN	Direction Générale de la Police Nationale.
DISR	Délégation interministérielle à la sécurité routière.
DR	Direction des routes.
DRCR	Direction des routes et de la circulation routière.
DRE	Directions Régionales de l'Équipement.
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routière, créée en 1982.
EDA	« <i>Études détaillées d'accidents</i> ».
F 1	Formule 1 (course).
FFSA	Fédération française du sport automobile.
FIA	Fédération internationale de l'automobile.
FISA	Fédération internationale du sport automobile.
FNTF	Fédération nationale des transporteurs routiers de France.
FNTR	Fédération nationale des transporteurs routiers.
FSIR	Fonds spécial d'investissements routiers.
G	milliard de ... (Giga).
IAL	« <i>indicateurs (départementaux) d'accidentologie locale</i> » de l'ONISR.
IIHS-HLDI	« <i>Insurance Institute for Highway Safety</i> », institut de recherches des Assurances aux USA.
INRETS	Institut national de recherches sur les transports et leur sécurité.
IRT	Institut de Recherche dans les Transports.
IRTAD	International Road Traffic and Accident Database, commune à l'OCDE et à la Commission Européenne, regroupe des données sur un grand nombre de pays.
LAB	Laboratoire d'accidentologie et de biomécanique de Renault et Peugeot.
LCPC	Laboratoire central des Ponts et chaussées.
LIAT	Ligue Internationale des Associations de Tourisme.
LPC	Laboratoire de psychologie de la conduite de l'ONSER puis de l'INRETS.
M	million de...
NSC	National Safety Council, organisme privé d'études et statistiques aux USA.
ONISR	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.
ONSER	Organisme national de la sécurité routière.
OTRE	Organisation des transporteurs routiers européens.
PC	Poste central, notamment dans les systèmes d'exploitation.
PLM	Compagnie du réseau de chemin de fer Paris-Lyon-Marseille.
PO	Compagnie du réseau de chemin de fer Paris-Orléans.
PSA	Peugeot-Citroën.
PTAC	Poids total admissible en charge.
PV	procès verbal.
RD	route départementale.
REAGIR	Enquêtes systématiques portant sur les accidents mortels.
RGCR	Revue générale des routes et de la circulation routière.
RGRA	Revue générale des routes et des aérodromes.
RN	route nationale.
RNUR	Régie nationale des usines Renault.
SdN	Société des Nations.
SERC	Service des études et de la recherche sur la circulation routière.
SERES	Service de l'exploitation routière et de la sécurité de la direction des routes.
SETRA	Service technique central des routes et autoroutes.

SWOW	Institut de recherches aux Pays-Bas comprenant un département équivalent aux unités de recherche en sécurité routière de l'INRETS.
TCF	Touring-Club de France.
TLF	Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France.
UIV	Union internationale des villes.
UMRETTE	Unité Mixte de Recherches Épidémiologique, Transport, Travail, Environnement de l'INRETS à Lyon-Bron.
UNAT	Union nationale des associations de tourisme.
UNOSTRA	Union nationale des organisations syndicales du transport routier et automobile.
URF	Union routière de France.
UTAC	Union technique du cycle et de l'automobile.
UVF	Union vélocipédique de France.
VFIL	voie ferrée d'intérêt local.
VP	voiture particulière.
WP.29	Working Party on the Construction of Vehicles (organe de la convention de Genève pour la normalisation des véhicules).

ABREVIATIONS DES CENTRES D'ARCHIVES ET DE DOCUMENTATION UTILISES.

ADIL	Archives départementales d'Indre-et-Loire.
ADL	Archives départementales du Loiret.
ADLC	Archives départementales du Loir-et-Cher.
ADP	Archives départementales de Paris.
ADS	Archives départementales de la Sarthe.
ADY	Archives départementales de l'Yonne.
AIPCR	Association internationale des congrès de la route.
AN	Archives Nationales, Centre de Paris.
AN CAC	Archives Nationales, Centre des archives contemporaines.
APP	Archives de la préfecture de police.
ATEC	Association ATEC.
BHMF	Bibliothèque historique du Département d'histoire du Comité pour l'histoire économique et financière de la France. Ministère des finances.
BNF	Bibliothèque nationale de France.
BT	Bibliothèque du Trocadéro, fonds du Touring-Club de France.
CCFA	Comité des constructeurs français d'automobiles.
CD DR	Centre de documentation de la direction des routes.
CD DSCR	Centre de documentation de la direction de la sécurité et de la circulation routière.
CDAT	Centre de documentation de l'aménagement et des transports.
CHE	Centre de documentation du Comité d'Histoire du ministère.
ENPC	Bibliothèque de l'École nationale des ponts et chaussées.
FFSA	Archives de la Fédération française des sociétés d'assurance.
LCPC	Bibliothèque du Laboratoire central des ponts et chaussées.
RGRA	Revue générale des routes et aérodromes.
SHGN	Service historique de la gendarmerie nationale. Service historique de la Défense.
SIA	Société des ingénieurs de l'automobile.
URF	Union routière de France.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

ARCHIVES.

La diversité des thèmes abordés et l'étendue de la période considérée fait que les sources d'archives potentielles sont très nombreuses.

Les Archives nationales sont très loin de couvrir le champ considéré, d'autant que les centres de Paris et Fontainebleau ne comprennent pas les Archives des ministères des finances et de la Gendarmerie (Défense), organismes importants pour l'étude de la circulation et de ses usages. Nous avons donc dû utiliser de nombreux autres Centres d'Archives où l'on trouve très souvent des documents qui doublent ceux présents aux Archives nationales. Ce seront leurs références que nous citerons de préférence à celles des Archives nationales.

L'histoire administrative tenant une grande part dans notre propos, nous avons classés les recueils de textes les concernant dans les Archives et non dans la Bibliographie.

CENTRES D'ARCHIVES PUBLICS.

Assemblée nationale : Centre de documentation.

Débats de l'Assemblée nationale et du Sénat (ou Conseil de la République).

Documents parlementaires de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Nous n'avons pas utilisé les débats des commissions.

Archives départementales du Loiret (ADL).

1 J 552. – 1 S 39237. – 1 S 39237. – 1027-1028W 73587/B – 15 M 23 192.

206W 46370/C. – 206W 46370c. – 206W 46383. – 206W 46388. – 206W 46413.

206W 73606. – 206W, 46741/B – 206W, 73606/C. – 298W 76 852. – 298W 76 852.

298W 76 854, séance du 4-12-1908. – 298W 76 864, séance du 28-6-1912.

298W 76 864. – 4 S 9. – 4 S 9. – 4 S 9. – 5 M 162. – 5 M 50 229. – 5 M 92.

5 M 94. – 5 M 94. – 5 M 991 - 592. – 5 M 991. – P 154, 1899. – S 58. – S 580.

S 580. – S 652-1.

Le Républicain orléanais, Le Journal du Loiret, microfilms.

Archives départementales d'Indre-et-Loire (ADIL).

S 1188. – S 1861. – S 1862. – S 1863. – S 1864. – S 1865. – S 1866. – S 1867.

S 1868. – S 1869. – S 1870. – S 1871. – S 1872. – S 1875. – S 1877 à 1883. – S 1884.

S 1886. – S 1889. – S 1890. – S 1891.

Archives départementales du Loir-et-Cher (ADLC).

2 S 1155. – 1 S 1157. – 1 S 1158. – 1 S 286. – 1 S 3. – 1 S 5. – 2 S 1155. – 2 S 1156.

2 S 1156. – 2 S 1159. – 2 S 671. – 1 S 4.

Archives départementales de la Sarthe (ADS).

2 S 871.

Archives départementales de l'Yonne (ADY).

2 S 2 et S3. – ADY, 2 S 4. – ADY, 2 S 5.

Archives départementales de Paris (ADP).

D8 S2 1. – D8 S2 2. – D9 S2-1. – D9 S2-2.

Bibliothèque administrative de la Ville de Paris.

Recueils des *Ordonnances du préfet de police*.

Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris.

Archives Nationales, Centre de Paris.

AN, Étienne-Gérard Merlo, *Aperçu sur les archives du C. G. P. C.*, Ministère de l'équipement, C. G. P. C., Bureau des activités et des archives, 5 janvier 1996.

AN, F 14-16004 et 16005.

AN, F 712.944.

AN, F 14-9773 à 10 006.

Archives Nationales, Centre des archives contemporaines, Fontainebleau (AN CAC).

Vincent Maroteaux, *Archives du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme*, DAFAG, Mission des Archives Nationales, La Documentation française, 310 pages, 1997.

770825, art 3-5.

830105, art. 4-12.

770443.

780238.

780364. art. 1-26.

770680. art 1-20. Commission centrale des automobiles (1911-1962).

770054, art. 1-49.

Les nombreux *Rapports* anciens du CGPC cités ont été obtenus par les services du CGPC qui ont la possibilité de se les faire communiquer par le Centre des archives contemporaines.

Les *Archives du Touring-Club* conservées aux AN CAC ont fait l'objet d'un recensement : *Touring-Club de France (1890-1983), répertoire numérique par Patricia Da Costa sous la direction de Pierre Carouge et Édouard Vasseur*, n°20000028, 2003. Elles ne comportent rien sur les activités qui intéressent notre sujet.

Archives de la préfecture de police (APP).

DA39 – DB 502. – DB 504.

Recueils des *Ordonnances du préfet de police*. Usuels.

Service historique de la Gendarmerie nationale. Service historique de la Défense. (SHGN).

Série des *Mémorial de la Gendarmerie*, usuels.

Série des *Revue de la Gendarmerie*, usuels.

Notice biographique du Général Bucheton.

Louis Panel, *Gendarmerie et contre-espionnage (1914-1918)*, SHGN, 2004.

Archives de la Société des nations, Genève (SdN).

carton R 4302.

carton R 4301, cote 11332.

carton R 4303, cote 30714.

carton R 4305, cote 25255.
carton R 4306, cote 29085.

Ville de Paris, Bibliothèque du Trocadéro, Fonds du Touring-Club.

Le fonds de documentation et la bibliothèque du Touring-Club y sont conservés, alors que ses Archives proprement dites ont été versées au Centre national des archives contemporaines.

On y trouve une collection inestimable de revues : *Le Vélocipède illustré, Le Vélo, Le Cycle, La Vie automobile, Omnia, Le Technologiste-Le Chauffeur, Le Chauffeur, La Locomotion automobile, La Locomotion, La Pratique automobile, etc.*

Collection complète de la *Revue du Touring-Club*.

Collection très complète des premiers Congrès internationaux ou nationaux de l'automobile, des transports en commun par automobiles, etc.

Trois documents fondamentaux :

Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles, Rapports et compte-rendus, documents divers, cote C492.

Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents*, cote C429.

Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste*, cote C308.

Très nombreux livres anciens sur le cyclisme et l'automobile.

CENTRES DE DOCUMENTATION ADMINISTRATIFS.

Centre de documentation de l'aménagement et des transports (CDAT – Équipement).

Série des *Bilans de la sécurité routière* (statistiques d'accidents), cotes 4 780 et 6 109.

Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives » (PRDA).

Documents de l'ONSER et de l'INRETS. Revues de l'ATEC et de l'INRETS (RTS).

Très nombreux documents de littérature grise cités en *Bibliographie*.

Centre de documentation de la direction de la sécurité et de la circulation routière (CD DSCR).

Ses archives sont non indexées.

Archives des *Comités interministériels de la sécurité routière*.

Revue du Comité de la sécurité routière (collection complète).

Centre de documentation de la direction de l'administration générale (Équipement).

On y trouve notamment :

les *Annales administratives du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme*, les *Bulletins*, section Travaux publics, qui leur succèdent.

Centre de documentation du Comité d'Histoire du ministère de l'Équipement (CHE).

Recueils Potiquets (textes législatifs et réglementaires jusqu'en 1951). Collection complète.

Annuaire du ministère des travaux publics. Collection presque complète.

Bibliothèque de l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC).

Recensement de la circulation : collection de 1856/57 à 1920/21.

Annales des Ponts et chaussées (articles et textes réglementaires).

Revue générale des Routes et des aérodromes (RGRA).

L'association conserve des archives et une collection de la revue depuis 1926.

Bibliothèque du Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC).

Revue générale des routes et de la circulation routière (collection complète depuis 1926).

Bibliothèque historique du Département d'histoire du Comité pour l'histoire économique et financière de la France.

Bulletin de statistique et de législation comparée (BSLC). Numéros : 1895 1, 1897 2, 1898 2, 1899 2, 1900 2, 1901 2, 1902 2, 1903 2, 1905 2, 1906 2, 1907 2, 1908 1 et 2, 1909 1, 1910 1, 1911 1, 1912 1 et 2, 1913 1, 1914 1, 1915 1, 1921 1 et 2, 1922 2, 1923, 1924 2, 1925 1, 1926 1, 1927 1, 1928 1, 1929 1, 1930 1, 1931 1, 1932 2, 1933 1, 1934 1, 1936 1, 1937 1, 1938 1. Liste précise des références en *Annexe A 11*.

Diverses publications importantes.

Service d'études techniques maritimes et fluviales (SETMEF- Équipement).

Il conserve les archives de la section française des *Congrès internationaux de la navigation*, qui ont servi de modèle *Congrès internationaux de la route*.

Centre de documentation de l'INRETS.

Les archives de l'ONSER sont non indexées et pratiquement inaccessibles à une consultation méthodique. Nous avons utilisé des éléments concernant sa fondation et ses premières années.

Collections incomplètes des publications de l'ONSER, non indexées.

Très nombreuses publications de l'INRETS, *revue RTS*, etc.

ARCHIVES ET CENTRES DE DOCUMENTATION PRIVÉS.

Association internationale des congrès de la route (AIPCR).

Collection complète des *Annales des Congrès*, et documents divers reliés aux Congrès.

Collection complète des *revues* successives.

Association pour le développement des techniques de transports, d'environnement et de circulation (ATEC).

Revue TEC, collection complète.

Annales des Congrès, collection complète.

L'Union routière.

Nombreuses archives non indexées.

Recueils intitulés « *Problèmes d'actualité* » jusqu'en 1950.

Revue Faits et chiffres, collection complète.

Archives de la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA).

Recueils de données statistiques sur l'assurance automobile » édités à partir de 1962 par l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents.

La Prévention Routière (service de documentation).

Revue de la Prévention Routière, collection complète.

Peu d'archives avant 1984, date de son déménagement de Montlhéry à Paris.

Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

Archives diverses, peu utilisées.

Société des ingénieurs de l'automobile (SIA).

Revue de la SIA,

Importante bibliothèque.

Archives Eisenmann.

Jacques Eisenmann a confié à l'auteur quelques archives personnelles concernant la *Mission de la Sécurité routière* (1970-1972).

REFERENCES ET SOURCES.

REFERENCES A DES ARTICLES DE PRESSE.

Les très nombreuses références à des articles imprimés sont indiquées en note par le nom complet de la revue, la date de parution ou une page dans le recueil annuel de la revue. Nous ne les reprendrons pas ici, sauf quelques articles techniques ou textes fondamentaux.

La grande majorité des journaux et revues de la presse automobile utilisés est conservée à la Bibliothèque du Trocadéro. D'autres proviennent d'Archives départementales, de la BNF ou d'autres lieux.

Une liste des revues automobiles des débuts est donnée en *Annexe 5*.

La Revue du Touring-Club est conservée à la Bibliothèque du Trocadéro.

La Revue de la S. I. A., *la Revue générale des routes*, *La Prévention Routière*, *la Revue du Comité de la Sécurité routière*, *la Revue TEC*, *la Revue RTS*, ou les bulletins d'organismes professionnels sont généralement conservés dans les archives de ces organismes.

Les Annales des Ponts et chaussées et de nombreux périodiques techniques sont conservées à la Bibliothèque de l'École nationale des ponts et chaussées. On en trouve aussi à la Bibliothèque du Laboratoire central des ponts et chaussées.

La Revue de la Gendarmerie se trouve aux Archives de la Gendarmerie.

On trouvera plus loin des listes de revues concernant chaque sujet en particulier.

REFERENCES AUX DEBATS PARLEMENTAIRES.

Les très nombreuses références aux textes et débats d'origine parlementaires sont citées dans le cours de la thèse. Nous ne les reprenons pas ici. On trouvera une liste récapitulative concernant « *L'élaboration des Lois sous la Quatrième République* » en *Annexe A 28*.

REFERENCES A DES TEXTES REGLEMENTAIRES.

Nous sommes amenés à citer de très nombreux textes réglementaires. Nous n'en dresserons pas la liste dans la *Bibliographie*. On trouvera une liste récapitulative spécifique concernant les principaux « *Textes législatifs et réglementaires de 1959 à 2006* » en *Annexe A 29*.

La quasi-totalité des textes nationaux concernant notre sujet se trouvent dans :

- les « *Recueils Potiquet* » allant des origines à 1951,
- les « *Annales administratives du ministère des travaux publics, des transports et du*

- tourisme* » à partir de 1952,
- les *Bulletins*, section Travaux publics, qui leur succèdent ;
 - les « *Mémorial de la gendarmerie* » : ce sont des recueils annuels des textes usuels conservés dans chaque brigade et concernant les règles d'usage de la route et les consignes de « contrôle-sanction » à appliquer ;
 - les « *Annuaire du ministère des travaux publics* »,
 - on y ajoutera les « *Ordonnances du préfet de police* » pour son ressort.

Recueils Potiquet. Cette « *Collection des édits, arrêts, loi, décrets et réglementations concernant les ponts et chaussées* », dont le titre varie au cours du temps, est connue sous le nom de Potiquet, son premier compilateur¹. Une collection complète est conservée au Comité d'Histoire du ministère de l'équipement. On la citera par les initiales « *PTQ* ».

Une collection des « *Annales administratives du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme* » dont le titre exact a aussi varié dans le temps et des *Bulletins officiels* est disponible au Centre de documentation de la direction de l'administration du ministère de l'Équipement.

Une collection des *Mémorial de la gendarmerie* est conservée aux Service historique de la Gendarmerie au château de Vincennes.

Il ne semble pas y avoir de recueil facilement utilisable des textes signés du ministre de l'intérieur seul.

Les « *Ordonnances du préfet de police* » sont compilées dans des recueils conservés aux Archives de la préfecture de police et à la Bibliothèque historique de la ville de Paris. On les a parfois notées en abrégé « *OPP* ».

Les « *Annuaire du ministère des travaux publics* » (dont le titre a varié) sont une source majeure pour l'histoire des organisations de ce ministère (administrations et comités) et de quelques hommes qui interviennent plus directement dans cette histoire. Le Comité d'Histoire du ministère de l'Équipement en conserve une collection, complète jusqu'en 1939 mais qui comporte quelques lacunes dans les années 1970-1980.

On utilisera les abréviations suivantes :

- *PTQ* : *Recueils Potiquet*,
- *AATP* : *Annales administratives du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme* » à partir de 1952, ou les *Bulletins*, section Travaux publics qui leur succèdent,
- *JO* : *Journal Officiel*,
- *OPP* : *Ordonnances du préfet de police*.

¹ Alfred Potiquet (1826-1883), voir sa *Notice biographique*, sans auteur ni date, au Comité d'Histoire du ministère de l'Équipement.

BIBLIOGRAPHIE.

La Bibliographie est restreinte aux documents effectivement cités, ou qui constituent un cadre méthodologique ou historique fondamental pour notre sujet.

Nous n'avons pas désiré la surcharger de multiples références à des ouvrages historiques généraux. On ne trouvera que quelques ouvrages typiques de visions que nous estimons controuvées. On a recensé aussi quelques ouvrages représentatifs d'approches parallèles à notre sujet (l'histoire du réseau routier, l'histoire technique des véhicules, l'histoire des entreprises de construction automobile ou de travaux publics, la coordination des transports, les liens entre urbanisme et automobile, etc.).

Pour une **Bibliographie complémentaire**, voir notre diplôme d'études approfondies *Pour une histoire de la sécurité routière*, sous la direction de Madame le professeur Annie Fourcaut, Centre d'histoire sociale du XX^{ème} siècle, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, mai 2004.

Enfin, nous avons songé à découper les sources et la bibliographie en trois parties correspondant aux trois parties du texte lui-même. Cette division, qui semblait *a priori* utile s'est révélée difficile à mettre en œuvre, beaucoup d'ouvrages participant de deux périodes.

Le classement (forcément mauvais...) que nous avons adopté est en sept « Sections » :

- les références des principaux documents statistiques utilisés,
- des textes éclairant le contexte historique en général, l'histoire des transports et l'histoire de la route,
- quelques œuvres littéraires citées pour leur thème général ou un passage significatif,
- les textes relatifs aux véhicules motorisés antérieurs à l'automobile, et plus précisément aux « *locomotives routières* »,
- les textes relatifs à l'histoire du vélocipède et de la bicyclette,
- les textes concernant l'histoire des infrastructures, des assurances, des réformes des années 1960-1970,
- les textes concernant l'histoire de l'automobile.

À l'intérieur de ces grandes Sections, nous avons classés les documents selon des sous-sections adaptées.

Enfin, l'ordre de classement dans chaque sous-section peut être alphabétique ou chronologique selon le cas.

1 STATISTIQUES ET COMPARAISONS SPATIALES ET INTERNATIONALES.

On donnera les références des sources de statistiques dans un ordre chronologique, suivies de quelques textes analytiques.

Ponts et chaussées. *Routes impériales. Tableaux graphiques indiquant pour chaque département les résultats des recensements de 1856-1857 et 1863-1864*, 6 tableaux graphiques, non daté, vraisemblablement vers 1865. ENPC.

Ministère des Travaux publics, *Routes nationales, recensement de la circulation en 1882*, Imprimerie nationale, 1884. ENPC.

Ministère des Travaux publics, *Routes nationales, recensement de la circulation en 1894*,

Imprimerie nationale, 110 pages, 1896. ENPC.

Ministère des Travaux publics, *Routes nationales. Recensement de la circulation en 1903*, 135 pages, Imprimerie Nationale, 1905. ENPC.

Il existe d'autres rapports sur les recensements de la circulation jusqu'en 1920/21 dont la plupart est conservée à la Bibliothèque de l'École nationale des ponts et chaussées, notamment ceux de 1856/7, 1863/4, 1869 et 1876 absents à la BNF. Le premier recensement date de 1844/45, mais ses données étaient déjà considérées comme perdues en 1894.

Ministère des finances, *Bulletin de statistique et de législation comparée (BSLC)*, périodique. Cette source d'origine fiscale est fondamentale pour la connaissance des parcs de véhicules hippomobiles, de bicyclettes et d'automobiles jusqu'en 1940. Une collection complète des *BSLC* peut être consultée à la Bibliothèque historique du Département d'histoire du Comité pour l'histoire économique et financière de la France.

Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles, Paris, Imprimerie nationale, 118 pages, 1905. BT.

Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles, 58 pages, non daté, vraisemblablement 1904. BT.

Numéro annuel des Statistiques de L'argus de L'automobile et des Locomotions. Cette série constitue une source fondamentale des années 1930 aux années 1950. Collection à la documentation du *Comité des constructeurs français d'automobiles* (C. C. F. A.).

Problèmes d'actualité, brochures de l'Union routière. Une collection des premiers recueils est conservée aux Archives de l'U. R. F. Ils traitent ainsi jusqu'en 1950 de : *I L'industrie automobile française. Les carburants. La circulation routière. II La route, son rôle économique et social. III La route, élément essentiel du tourisme national. IV Le tunnel sous le Mont Blanc. V L'automobile au service du pays. VI La France, point de départ des grands itinéraires internationaux. VII Les problèmes routiers aux États-Unis. VIII La vente libre de l'essence. Le projet de loi sur la coordination de 1950. La taxe au poids.*

La circulation routière, Faits et chiffres, brochure annuelle de statistiques de l'Union routière. Elle apparaît vers 1960. Nous insistons sur l'intérêt de ces documents, trop souvent rejetés comme provenant du lobby routier. Cette série homogène est notamment fondamentale pour l'étude des aspects économiques et fiscaux de l'automobile.

Série des « *Rapport de la Commission des Comptes des transports* » depuis 1963. On y trouve de nombreuses séries sur les parcs, les kilométrages parcourus par les différentes catégories de véhicules. Conservées au CGPC ou au CDAT.

Série « *Les accidents corporels de la circulation routière* », direction des Routes et de la circulation routière (puis *Direction de la Sécurité et de la Circulation routières*, DSCR), de 1954 à 1989.

Série « *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N* », depuis 1990, (« *La sécurité routière en France. Bilan de l'année N* » après 2001), DSCR, La documentation française.

On trouve ces deux séries fondamentales au CDAT (Centre de documentation sur l'aménagement et les transports) du ministère sous les cotes 4 780 et 6 109.

Recueils de données statistiques sur l'assurance automobile, édités à partir de 1962 par l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents présentant des données provenant ministère de l'intérieur, direction générale de la police nationale (auxquelles nous n'avons pas eu accès directement), pour les années 1963-1990. Série incomplète au CDAT,

cote 1684 et série aux Archives de la *Fédération française des sociétés d'assurance* (FFSA).

Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif, 72^{ème} vol., nouvelle série n°14, INSEE. Voir les autres *Annuaire rétrospectifs* de l'INSEE notamment celui de 1961. Au CDAT.

Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*, publiés dans *Économie et sociétés, Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n°8 septembre-octobre 1967, PUF, 310 pages, 1968.

Jean-Claude Chesnais, *Les morts violentes en France depuis 1826. Comparaisons internationales*, INED, Paris, PUF, 345 pages, 1976.

Laurence Jaeger, Sylvain Lassarre : *Pour une modélisation de l'évolution de l'insécurité routière. Estimation du kilométrage mensuel en France de 1957 à 1993 : méthodologies et résultats*, Rapport DERA n°9709, INRETS, 1997.

TEXTES SUR LES ANALYSES STATISTIQUES.

Les cahiers de l'ONISR, trois recueils d'articles, 1992-1995. Au CDAT.

State laws rating, publié chaque année par l'association IIHS-HLDI voir son site www.highwaysafety.org.

Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes*, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, États-Unis.

Baker, S. P., R. A. Whitfield, B. O'Neill, *County Mapping of Injury Mortality. The Journal of Trauma*, June 1988, 28:741-745. Nombreux travaux ultérieurs des mêmes auteurs.

Stève Bernardin, *Compter autrement – Mouvements sociaux et réforme des pratiques statistiques dans les années 1960 aux États-Unis*, communication non publiée.

Stève Bernardin, *La production de statistiques comme vecteur de légitimité. L'avènement du National Safety Council aux États-Unis (1923-1947)*, 2005, publié in Michèle Guilbot, (dir.), *L'accident de la route*, Inrets, Paris, 2006, pages 53-77.

Stève Bernardin, *Protéger le consommateur, Médecins et ingénieurs contre les accidents de la route aux États-Unis*, article à paraître, en 2009, dans un recueil sur l'histoire de la mobilité, édité par Vincent Guigueno.

Stève Bernardin, *Thèse sur les statistiques d'accidents en France et aux États-Unis*, en préparation (2009 ?).

Jean-Baptiste Bouzigues, *La violence routière. L'union européenne et la sécurité routière*, Éditions Continent Europe, ISBN 2-84176-004-7, 1994.

Thierry Brossard, Sylvain Lassarre, Arnaud Banos, Florence Banos, directeurs, *Géographie des risques des transports, Annales du Colloque Risques d'octobre 2001 à Besançon*, édition Paradigme, 2003.

Jean Chapelon, *Premiers résultats sur les Indicateurs d'accidentologie locale, Un outil pour l'action locale*, octobre 2001, in *Géographie des risques des transports, op. cit.* 2003.

Sylvain Lassarre, Robert Delorme (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, Les collections de l'Inrets, n°261, 2005.

Sylvain Lassarre, Robert Delorme (dir.), *Les régimes français et britannique de régulation du risque routier, La vitesse d'abord*, Rapport de l'INRETS, 347 pages, avril 2008. Sortie prévue en librairie en 2009.

Jean Orselli, *Les Français ne sont pas si mauvais conducteurs !* in revue *La Recherche*, n°342, mai 2001.

Jean Orselli, *International comparison in road safety*, in *Géographie des risques des transports. Annales du Colloque Risques d'octobre 2001 à Besançon*, édition Paradigme, 2003.

Jean Orselli, *International comparison of the efficiency of the policies of road safety*, in *Routes/Roads*, revue de l'Association Internationale des Congrès de la Route, n°314, avril 2002 (article bilingue).

Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, 196 pages, La Documentation française, juin 2003.

Jean Orselli, *La comparaison spatiale internationale, et Comparaison des tendances par catégories d'usagers de la route* (chapitres 2 et 3, pages 93-125), in Delorme Lassarre, 2005.

Yves Page, *Amnistie présidentielle et sécurité routière, Rapport d'un groupe d'experts réuni à l'ONISR, présidé par Yves Page*, septembre 2002.

Yves Page, *La mortalité routière dans les pays de l'OCDE*, in *Les cahiers de l'Observatoire national de la sécurité routière*, numéro 3, juillet 1997.

Isabelle Thomas, *Obstacles à la comparaison internationale des mesures d'insécurité routière*, Fonds National de la Recherche Scientifique, Département de Géographie, UCL, Louvain-la-Neuve, in *Collecte et comparabilité des données démographiques et sociales en Europe*, éditeur Academia/L'Harmattan, 1995.

2 TEXTES GENERAUX : SOCIETE, TRANSPORTS, CHEMIN DE FER, ROUTES.

Pierre Arnaud (dir.) *Les athlètes de la République, gymnastique, sport et idéologie républicaine, 1870-1914*, Privat, 423 pages, 1987.

Louis Bonneville, *Les locomotions mécaniques, Histoire du Cycle, de l'Automobile et de l'Aviation*, Dunod, 280 pages, 1935.

Marc Boyer, *L'invention du tourisme*, Gallimard, Découvertes, 160 pages, 1996.

François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, tome 1, Fayard, 700 pages, 1997 et tome 2 « 1883-1937 », 1 028 pages, 2005.

Henri Cavaillès, *La route française*, Armand Colin, 395 pages, 1946 (en fait 1944).

Yvan Combeau, *Paris et les élections municipales sous la Troisième République. La scène capitale dans la vie politique française*, Paris, L'Harmattan, 457 pages, 1998.

Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Aubier, 471 pages, 1995.

Lucien Febvre, *Pour l'histoire d'un sentiment : le besoin de sécurité*, in *Les Annales*, n°2, 1956, pages 244-247.

Sigmund Freud, *Analyse der Phobie eines fünfjährigen Knaben (Analyse d'une phobie chez un petit garçon de cinq ans*, paru en 1909, 7^{ème} édition des *Cinq psychanalyses*, PUF, 1975).

Joseph Jones, *Un siècle de politique des transports en France*, Celse, 240 pages, 1995, en anglais 1984.

Michel Lagrée, *La bénédiction de Prométhée. Religion et technologie*, Fayard, 438 pages, 1999.

Yves Martin, *La maîtrise de l'énergie, rapport d'évaluation*, (et ses *Annexes*), Instance d'évaluation du Comité interministériel de l'évaluation des politiques publiques, Commissariat général du Plan, édition La documentation française, 1998. Sur les impôts sur l'automobile.

Jules Méline, *Le Retour à la Terre et la Surproduction industrielle*, 1905.

Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Comité pour l'Histoire économique et financière, Ministère de l'Économie, Imprimerie Nationale, 798 pages, 1999.

Marcel Peschaud, *La question du rail et de la route en France et dans les principaux pays étrangers*, Dunod, 1933.

Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire - La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Belin, 480 pages, 1993.

Lucien Sfez, *œuvre*, de *Critique de la décision*, PFNSP 1973 (réédition Lucien Sfez, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 472 pages, 1992) à *Technique et idéologie*, Le Seuil, 2002.

Christophe Studeny, *Le vertige de la vitesse, l'accélération de la France, 1830-1940*, thèse de doctorat d'histoire, EHESS, 1990.

Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France, XVIII-XXe siècle*, NRF Éditions Gallimard, 1994.

Eugen Weber, *La fin des terroirs, La modernisation de la France rurale (1870-1914)*, Fayard, 1983.

Eugen Weber, *Fin de siècle. La France à la fin du XIX^{ème} siècle*, Fayard, 361 pages, 1986.

Eugen Weber, *La France des années 30 : tourments et perplexités*, Fayard, 1994.

H. G. Wells, *Anticipations, ou de l'influence du progrès mécanique et scientifique sur la vie et la pensée humaine*, en anglais en 1901, traduction de H-D. Davray et B. Kozakiewicz, au Mercure de France, 364 pages, 1904.

Sur les chemins de fer voir aussi dans la section « Automobile » les ouvrages de Giffard et Robida.

3 ŒUVRES LITTÉRAIRES CITEES.

Quel auteur n'a pas écrit sur l'automobile ?

Nous nous limiterons à quelques ouvrages précoces ou « de témoignage » et à quelques autres consacrés à la sécurité routière par des non spécialistes dans les années 1950-1960.

Jean Aicard, *Maurin des Maures*, et *L'illustre Maurin*, 1908.

Henri d'Aigrain, *Mes pannes*, Just Poisson éditeur, 1907.

Tristan Bernard, *Sur les grands chemins*, Paris, Ollendorff, 1911.

Victor Breyer, *La Belle Époque à 30 à l'heure*, Paris, France-Empire, 276 pages, 1984.

Michel Corday, *Plaisirs d'auto*, Charpentier et Fasquelle, 185 pages, 1909. Réédité avec peu de changements sous le titre *Monsieur, madame et l'auto*, Flammarion, 1927.

Alphonse Daudet, *Le Bon Dieu de Chemillé qui n'est ni pour ni contre*, dans les *Contes choisis : la fantaisie et l'histoire*, G. Charpentier, Paris, 497 pages, 1882.

Georges Duhamel, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 250 pages, 1930.

Claude Farrère, *Les Civilisés* dans le recueil *Indochine*, édition Omnibus, mars 1995.

Émile Gaboriau, *Le crime d'Orcival*, 1863, édition 2005, aux Éditions du Masque.

Henri (Henry) Kistemaekers, *L'apprentissage de Lord Will ; Trimm, champion du monde ; La route à "l'époque héroïque"*, réunis dans *Will, Trimm et Cie*, Charpentier et Fasquelle, 288 pages. 1929. Aussi, *Monsieur Dupont, chauffeur*, suivi des *Commentaires sur la vie automobile au début du XXe siècle*, Charpentier et Fasquelle, 410 pages, 1908. Voir ses nombreuses chroniques, notamment dans *La Vie automobile*.

Hervé Lauwick, *Grand-Papa était enragé, l'incroyable histoire de l'automobile*, Arthème Fayard, 239 pages, 1960.

Hervé Lauwick, *L'auto et son cœur*, Nouvelle Société d'Édition, Paris, 213 pages, 1929.

Hervé Lauwick, *Faire de l'automobile à bon marché*, Hachette, 127 pages, 1924.

Eugène Le Roy, *Jacquou le Croquant*, C. Lévy, 1899, multiples rééditions.

Eugène Le Roy, *L'année rustique en Périgord*, J. Castanet, Bergerac, 1906, publié du 21-11-1903 au 7-6-1904 dans *Le Petit Centre*. Nombreuses rééditions dont une aux Éditions du Périgord noir, E. Leymarie, 1946.

Octave Mirbeau, *La 628-E8*, Charpentier et Fasquelle, 416 pages, 1905.

Comte Mortimer-Mégret, *Piqûres d'épingles et coups de fouet, Critique humoristique des à-côtés de l'automobile*, Louis Theuveny, 82 pages, 1907.

Guy Verdot, *Monsieur avec auto*, Paris, Gallimard, 1946, 242 pages.

Ouvrages liés à la crise des accidents des années 1960.

R. Ailloud (dir), *L'automobile et l'homme*, Spes, 1968.

Docteur Bailly-Salin, *et alii*, *Les fous du volant*, éditions Privat, Toulouse, 135 pages, 1968.

Roland Barthes, *Mythologies*, 1957.

Roland Barthes, *La voiture, projection de l'Ego*, in *Réalités*, n°213, octobre 1963.

J. Baudrillard, *Le système des objets*, Gallimard, 1968, pp. 97-98.

Émile Cadeau, *L'homme à l'auto*, éditions du Cerf, 1960.

Pierre Chancé, *Précis de sécurité routière*, Gauthier-Villars, 262 pages, 1965.

Père P. Clavel, *L'automobile devant la conscience de l'homme*, pages 244-253, in R. Ailloud *L'automobile et l'homme*, Spes, 1968.

Henri Cuny, *Echec au hasard*, Flammarion, 259 pages, 1980.

J. Fabre, H. Michael, *Stop ou l'automobile en question*, Mercure de France, 1973, pages. 70-71.

G Friedmann, *La puissance et la sagesse*, Gallimard, 1971, pages 63-65.

Pierre Gascar, *Auto*, Gallimard, 1967.

Dr. R. Held, *De la psychanalyse à la médecine psychosomatique*, Payot, 1968.

Carl G. Hoyos *et alii*, *Psychologie de la circulation routière*, Presses universitaires de France, SUP Le psychologue, 280 pages, 1968, édition allemande 1965.

Hervé Lauwick, *Roulez sans péril !*, Fayard, 194 pages, 1962.

Jean-François Lemaire, *Les accidents de la route*, PUF, Que sais-je ? 128 pages, mai 1974. L'auteur était le président d'honneur de la *Fédération française des médecins-conseils de sociétés d'assurances*.

André Mareuil, *30 leçons de prévention routière*, Bourrelier, 39 pages, 1956.

Hubert Renard, *L'automobilisme et la morale chrétienne*, éditions J. Duculot, Gembloux, 1967.

Johnny Rives, *La conduite des automobiles*, PUF, Que sais-je ?, 126 pages, 1968.

Marcel Rouet, *Échec à l'accident*, préface de André Soubiran, président de l'Automobile-Club médical de France, éditions Médicis, 1966.

Alfred Sauvy, *Les quatre roues de la fortune*, Flammarion, 1968.

André Soubiran, *Des conseils pour l'auto*, Fayard, 1963.

François Toché, *L'art de bien conduire*, Flammarion, 1954.

Raymond Triboulet, *Halte au massacre, Propos d'un automobiliste sage*, Bordas, 95 pages, 1966.

Groupe Lyonnais d'études médicales, philosophiques et biologiques, *L'automobile et l'homme*, articles de R. Ailloud, J. Brunhes, P. Clavel, Ph. Gravel, P. Jeanjean, Cl. Kohler (directeur), J.-M. Nouel, F. Paour, édition Spes, distribué par Les Editions ouvrières, 263 pages, 1968.

4 LE TEMPS DU CHEVAL ET DES LOCOMOTIVES ROUTIERES.

Textes réglementaires fondamentaux.

Proclamation du Comité Exécutif Provisoire du 30 mai 1793, reproduite dans Lévêque, Thèse, *op. cit.* Annexe 25.

Loi sur la police du roulage et des messageries publiques, du 30 mai 1851.

Décret portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques, 10 août 1852.

Décret portant règlement sur les chaudières à vapeur autres que celles qui sont sur les bateaux du 25 janvier 1865.

Arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics fixant les conditions de circulation des locomotives routières, du 20 avril 1866.

Travaux universitaires non publiés ou en préparation.

Roger Lévêque, *La police du roulage (1624-1921)*, thèse sous la direction de Jean Tulard, École pratique des Hautes Études, IV section, 7 avril 1995, 2 volumes.

Ghislaine Bouchet, *Thèse sur le cheval à Paris*, 1983 (voir immédiatement ci-dessous).

Livres et articles publiés.

Ghislaine Bouchet, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914*, Mémoires et documents de l'École des Chartes, n°37, Genève/Paris, Librairie Droz, 410 pages, 1993. D'après une thèse soutenue en 1983.

A. Brunot et R. Coquand, *Le Corps des ponts et chaussées*, Éditions du CNRS, 915 pages, 1982

A. Debauve, *Le train automobile du colonel Renard*, mémoire n°41, in *Annales P. C.*, 1903, vol 2-2, pages 129 e. s.

Charles Dolffus, *La locomotion mécanique*, in *Histoire de la Locomotion, L'Illustration*, pages 211 à 256, 1936

Joseph Jobé, *Au temps des cochers, Histoire illustrée du voyage en voiture attelée du 15^{ème} au 20^{ème} siècle*, Edita et Denoël, Suisse, 1976.

Ch. Kuss, *Voitures automobiles pour transports en commun, Note sur les expériences faites dans la Meuse (le Train Scotte)*, mémoire n°69, in *Annales des ponts et chaussées*, 1896, vol 2, pages 732-749.

Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Presse Universitaires de Strasbourg, 608 pages, 2003.

Jean-Louis Libourel, *Les voitures hippomobiles, Vocabulaire typologique et technique*, préface de Daniel Roche, Éditions du Patrimoine, 411 pages, 2005.

Clay McShane, *The Horse in the City, Living Machines in the Nineteenth Century*, The John Hopkins University Press, Baltimore, 242 pages, 2007.

Daniel Roche, *La culture équestre occidentale, XVIe-XIXe siècle : l'ombre du cheval*, Fayard, 2008. Voir aussi ses œuvres consacrées au cheval ou traitant au passage de la « civilisation du cheval ».

Ouvrages collectifs.

Report from the Select Committee on Mr. Goldsworthy Gurney's case; with the minutes of evidence, Ordered by the House of Commons to be printed, 10 July 1835, 34 pages. Reproduction intégrale publiée sur Internet par BOPCRIS (British Official Publications Collaborative Reader Information Service).

Sur les locomotives routières voir aussi dans la section « Automobile » les ouvrages de Bishop, Bonneville, Dolffus, Forestier, Giffard (*La fin du cheval*), Grand-Carteret, Lockert, Pérignon, Périssé, Robida, et Souvestre.

Voir aussi les nombreux éléments issus des Archives départementales cités dans le texte.

5 VELOCIPEDES ET BICYCLETTES.

Très nombreuses revues anciennes à la Bibliothèque du Trocadéro, notamment : *Le Vélocipède illustré*, *Revue du Touring-Club*, *Le Vélo*, *Le Cycle*, etc.

Textes réglementaires.

Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes, du 9 novembre 1874.

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

Travaux universitaires non publiés.

Philippe Gaboriau, *La classe ouvrière et le vélo*, Thèse de sociologie, Nantes, 1980.

Livres et articles publiés.

Almanach de la vélocipédie pour 1869, Librairie du Petit Journal, 95 pages 1969. BT.

Almanach de la vélocipédie pour 1870, éditeur *Le Vélocipède illustré*, 95 pages, 1870. BT.

Louis Baudry de Saunier, *Histoire Générale de la Vélocipédie*, Paul Ollendorf éditeur, in-8, 321 pages, 1891. BT.

Louis Baudry de Saunier, *Le Cyclisme*, in *Histoire de la Locomotion*, *L'Illustration*, pages 155 à 210, 1936. BT.

Adrien de Baroncelli de Javon, *L'Annuaire de la vélocipédie pratique*, 1883, et ses premiers guides pour cyclistes.

Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, 438 pages, 1999 ; plus particulièrement le chapitre 4, *L'âge d'or de la bicyclette*, pages 87 à 111.

Louis Bonneville, *Le Vélo, fils de France, des origines à 1900*, 278 pages, Éditions E. T. A. C., 1938. BT.

Pryor Dodge, *La grande histoire du vélo*, Flammarion, 217 pages, 1986.

Ph. Dubois (Vabontrain) et Henri Varennes, *Tous cyclistes, Traité théorique et pratique de vélocipédie*, Garnier frères, 346 pages, 1894. BT.

Herbert Osbaldeston Duncan, *The World on Wheels*, Published by the author, 32 rue des

Mathurins, Paris (France), imprimé par Herbert Clarke, 338 rue Saint Honoré, 1 200 pages, 1938. BT.

H.-O. Duncan et L. Suberbie, *L'Entraînement à l'usage des velocipédistes, coureurs et touristes et des amateurs des Sports Athlétiques*, R. Dalvy éditeur, 200 pages, 1890. BT.

H.-O. Duncan, *Vingt ans de cyclisme pratique. Étude complète du Cyclisme, 1876 à ce jour*, F. Juven éditeur, 270 pages, 1897. BT.

Jean Durry, *Le Vélo*, Denoël, 218 pages, 1976 (nombreuses autres œuvres).

Philippe Gaboriau, *Les trois âges du vélo en France*, in *Vingtième siècle*, pages 17-33, janvier 1991, et divers articles.

René Geslin, *Paris-Rouen, première course vélocipédique sur route*, plaquette commémorative, 1969. BT.

Eugène Giraudet, *Traité de la danse*, Paris, 1900. BNF 38722580. Georges Ribeill a exhumé ce texte in *Initiatives dixmontoises*, juin 2006.

Raymond Huttier, *Le roman de la bicyclette*, Susse éditeur, Paris, 1951.

Keizo Kobayashi, *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux, 1817-1870*, BCC Tokyo, 406 pages, 1993.

Victor Sainte-Marie-Gauthier, *Le vélocipède à Paris entre 1890 et 1920. Codification des usages et aménagements spécifiques*, recherche pour le compte de la Ville de Paris, Champs, Laboratoire TMU, juin 1996.

Édouard Seidler, *La presse et le sport*, Armand Colin, 270 pages, 1964.

Jacques Seray, *Deux Roues, La véritable histoire des vélos*, Éditions du Rouergue, 211 pages, 1988.

Marcel Viollette, Lucien Petit-Breton, Paul Meyan *et alii*, *Le cyclisme*, Pierre Lafitte, Paris, 1912, 385 pages. BT.

Ouvrages collectifs.

La Bicyclette, Catherine Bertho-Lavenir (dir.), *Les cahiers de médiologie n°5*, Gallimard, 318 pages, 1998.

Chronologie des débuts du *Cyclists' Touring Club* telle qu'on la trouvait en 2005 sur son site www.ctc.org.uk.

6. INFRASTRUCTURES, EXPLOITATION, ASSURANCES, REFORMES DES ANNEES 1970.

LES INFRASTRUCTURES ET LA SIGNALISATION.

Revue générale des routes et aérodromes, n° spécial « Cinquante ans », 1975.

Revue générale des routes et aérodromes n° spécial de l'an 2000, décembre 2000.

Sabine Barles, André Guillerme, *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, convention entre l'Association pour la recherche et le développement en urbanisme et le ministère de l'Équipement (PUCA), 277 pages, 1998.

Arnaud Berthonnet, *Un siècle de construction routière*, éditeur *Revue générale des routes et aérodromes*, 302 pages, 2005.

Marina Duhamel, *Un demi-siècle de signalisation routière. Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894-1946*, Paris, Presses de l'ENPC, 1994.

Marina Duhamel et Jacques. Nouvier, *La signalisation routière en France de 1946 à nos*

jours, AMC Éditions, 302 pages, 1998.

Jules Dupuit, *Essais et expériences sur le tirage des voitures et sur le frottement de seconde espèce, suivis de considérations sur les diverses espèces de routes, la police du roulage et la construction des routes*, 167 pages, 1837, Bibliothèque nationale, V 37445.

Jules Dupuit, *Considérations sur les frais d'entretien des routes*, 90 pages, 1842, Bibliothèque nationale, V 37444.

Jules Dupuit, *De la mesure de l'utilité des travaux publics*, in *Annales des ponts et chaussées*, n° 116, pages 347-352, 1844. Republié dans *L'art de l'ingénieur de Perronet à Caquot, op. cit.*, pages 123-128. Ce texte sera prolongé par *De l'influence des péages sur les voies de communications*, 1849.

Jules Dupuit, *Titres scientifiques de M. Dupuit*, mémoire de candidature à l'Académie des sciences, trente-deux pages, 1857. Bibliothèque nationale, 4° Ln 27 6851.

Dupuit (sur) R. Ekelund, *Secret origins of microeconomics : Dupuit and the engineers*, Chicago University Press, 1999.

Dupuit (sur) Guy Thuillier, *Comment réformer un système : la règle de Dupuit (1851)*, in *Revue administrative*, n°330.

Denis Glasson, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et chaussées entre 1950 et 1970*, Diplôme d'études approfondies en Histoire des techniques, sous la direction d'André Guillaume, Conservatoire national des Arts et métiers, 1^{er} juillet 2003.

Maxwell Gordon Lay, *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*, Primavera Press, Sydney, 401 pages 1993 (USA, Rutgers University Press, 1992).

André Guillaume, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIX^{ème} siècle*, Presses de l'École nationale de ponts et chaussées, 172 pages, 1984.

Antonia Jardin, Philippe Fleury, *La révolution de l'autoroute, l'autoroute et la vie quotidienne des Français*, Fayard, 255 pages, 1973.

Livre Blanc, La France et ses autoroutes, Colloque du Conseil national des économies régionales et de la productivité, 1990.

Robert Lafont, *Les autoroutes*, PUF Que sais-je ? n° 2198, 128 pages, 1997.

Jacques Nouvier, *Une histoire de la signalisation en France à travers les numéros de la RGRA*, in *Revue générale des routes et aérodromes*, n°648, 1988, 9-14.

J. Nouvier, *La signalisation avant 1920*, in *Revue générale des routes et aérodromes*, n°699, 1992, pages 17-20.

J. Nouvier et al., *La signalisation routière, évolution depuis un quart de siècle*, in *Revue TEC*, n°147, janvier-février 2000.

Charles Parey, *Pour une route plus sûre*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000.

Charles Parey et R. Sauterey, *Évolution de la technique routière au XX^e siècle*, in *100 ans de routes en France*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000.

Philippe Reine, *Trafic automobile et réseau autoroutier, Les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*, Pédone, 457 pages, 1944.

André Rumpler, *Conférence*, in brochure *Problèmes d'actualité*, II, Union routière, 1948.

Georges Reverdy, *Histoire des routes de France*, Presses universitaires de France, collection Que sais-je ? N° 2964, 127 pages, mai 1995.

Georges Reverdy, *Les routes de France du 19^{ème} siècle*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1993.

Georges Reverdy, *Histoire des grandes liaisons françaises*, éditeur Revue générale des routes et des aérodromes, 1982, 2 tomes, 237 et 326 pages.

George Reverdy, *L'époque des pionniers*, in *100 ans de routes en France*, n° spécial de la *Revue Générale des routes et aérodromes*, décembre 2000.

Georges Reverdy, Henri Cyna et Bernard Thuau, *Le réseau autoroutier*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000.

Raymond Sauterey, *La route française à l'aube du XXe siècle*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000.

Jean-Claude Thoenig, *L'administration des routes et le pouvoir départemental. Vie et mort de la vicinalité*, Cujas, 125 pages, 1980.

Jean-Antoine Winghart, *L'Europe des autoroutes*, PUF, Que sais-je ?, 128 pages, 1997.

La politique routière, Direction générale des routes, mai 2006, 2 tomes : *Présentation générale et Dossier d'actualité*.

L'EXPLOITATION.

La source fondamentale est la revue de l'Association pour le développement des techniques de transports, d'environnement et de circulation (ATEC), créée en 1973, ainsi que ses *Annales de Colloques et Séminaires*. Collections complètes à l'association.

L'Association Scientifique et Technique pour l'Eau et l'Environnement (ASTEE), ancienne Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux (AGHTM) s'est intéressée à l'exploitation jusqu'à la création de l'ATEC. Voir ses revues successives, *La technique sanitaire et municipale* (1905-1958), devenue *Techniques et sciences municipales* (1959-1986) et enfin *Techniques, sciences et méthodes* depuis 1986.

Jean-Jacques Chanaron, Jean Orselli, *Les systèmes intelligents de transports et l'automatisation de la conduite automobile*, collection *Transports et Communications*, Editions Paradigme, 480 pages, 2001.

Michel Frybourg, Jean Orselli, *Évaluation du système d'information de trafic SIRIUS EST*, Direction régionale de l'Équipement de la région Île-de-France, 168 pages, octobre 1996.

Claude Gressier, *Les plans de circulation, Problèmes administratifs et financiers*, in revue *TEC* n° 2, janvier/février 1974.

Jean Orselli, *La mesure des temps de parcours en temps réel*, *TEC* n° 98/99, 1990.

Jean Orselli, *SCATS, Sydney Coordinated Adaptive Traffic System*, *TEC* n° 132, 1995.

Jean Orselli, Alain Morcheoine, *Politique d'économie d'énergie et gestion des réseaux à feux*, *TEC* n° 137, juillet-août 1996.

Jean Orselli, Michel Frybourg, *Les contrôles d'accès dans SIRIUS*, *TEC* n° 136, juillet-août 1996.

Jean Poulit, *Les trente ans de Bison futé*, revue *PCM*, n° 05-06, 2007.

LES ASSURANCES.

Guide des sources pour l'histoire de l'assurance, SEDDITA, 2007.

F. Ewald, C. Dourlens, P. Veltz, C. Gilbert, *Dossier Risques et incertitudes, les défis d'une société*, in *Repères prospectifs* n° 44, mai 1997.

François Ewald, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation. Histoire d'un problème*, La Documentation française, 163 pages, 1982.

Alain Lambert, *Assurons l'avenir de l'assurance*, Rapport d'information 45 (98-99), Tome II, Commission des finances de l'Assemblée nationale.

P.-J. Richard, *Histoire des Institutions d'Assurance en France*, 1956.

Jérôme Spycet, *Les Scandales de l'assurance automobile, lettre ouverte aux quinze millions d'assurés automobiles français*, La Jeune Parque, 119 pages, 1972. À la BNF.

Compte rendu du Comité 14 novembre 1945, in Archives U. R. F. La décision de création de la Prévention Routière par l'Union routière : le vrai rôle des assurances dans cette initiative.

SUR LES REFORMES DES ANNEES 1960-1970.

Christian Fouchet et François Ortoli, « *Dossier Bleu sur la sécurité routière* », 8 mai 1968.

Albin Chalandon, « *Dossier Vert sur la sécurité routière* », septembre 1969.

Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives (PRDA). Dossier presque complet, avec divers documents préparatoires au CDAT.

Table Ronde sur la sécurité routière, 1^{ère} session, 3/12/1969 18/3/1970. Le CDAT conserve le « *Rapport Général* » du 15 mars (23 pages), le « *Discours de clôture de la Table Ronde* » de Jacques Chaban-Delmas, du 18 mars, et les 9 « *fiches* » (plus 1 « *fiche annexe* ») détaillant les « *Mesures prises par le premier ministre à l'issue de la Table ronde "Sécurité routière"* ».

Table Ronde sur la sécurité routière, 2^{ème} session, 12/1970 04/1971, *Synthèse des travaux de la 2^{ème} session de la Table Ronde*, 18 pages et 3 cartes, Mission interministérielle de la sécurité routière, juin 1971. Documentation de la DSCR, Archivage des CISR.

Table Ronde sur la sécurité routière, 2^{ème} session, *Rapport du Groupe Infrastructure*, 23 mars 1971, publié dans la revue *Équipement – Logement- Transport*, n° 62, octobre 1971, 40 pages.

Mission interministérielle de sécurité routière, *État d'avancement des actions annoncées le 18 mars 1970*, 26 novembre 1970, pour les réunions à venir de la 2^{ème} session. Archives Eisenmann.

Pierre-Emmanuel Barjonet, Jean-Pierre Cauzard, Jean L'Hoste, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, production de modèles de régulation et de contrôle social, 1^{ère} partie*, août 1979, ONSER, 180 pages, Actions Techniques Programmées de Socio-économie des transports, sur un contrat de la DGRST et des ministères des Transports et de la Recherche.

Pierre-Emmanuel Barjonet, Jean-Pierre Cauzard, *Besoin de mobilité et demande de sécurité, production de modèles de régulation et de contrôle social, 2^{ème} partie*, juin 1982, ONSER, 188 pages, *Actions Techniques Programmées de Socio-économie des transports*, sur un contrat de la DGRST et des ministères des Transports et de la Recherche). CDAT et BNF.

Christian Gerondeau, *La mort inutile*, préface de Jacques Chaban-Delmas, Plon, 250 pages, 1979.

7 L'AUTOMOBILE.

Très nombreuses revues anciennes à la Bibliothèque du Trocadéro, notamment : *Le Chauffeur*, *La Locomotion*, *La Vie automobile*, *Omnia*, *la Revue du Touring-Club*, etc.

Revue de la Société des ingénieurs de l'automobile.

Revue générale des routes et de la circulation routière (devenue *la Revue générale des routes et aérodromes*).

TEXTES REGLEMENTAIRES FONDAMENTAUX.

Ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées, du 14 août 1893. *PTQ*, 1893, page 321-327.

Décret portant règlement pour la circulation des automobiles du 10 mars 1899.

Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles. La bibliothèque du Trocadéro, cote C492, conserve les textes du décret du 13 juin 1903 et du *Rapport* de Combes, la composition de la commission (avec le titre de chaque membre), celle des sous-commissions, et divers procès verbaux de séances. Plus une collection de *Rapports*, surtout issus de la *Sous-commission technique*.

Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents* (BT, cote C429).

Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste* (BT, cote C308).

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, n° 206-174-1912, 71 pages, 1912. ADP, ADL 4 S 9.

Albert Mahieu, *Rapport de la Commission chargée d'élaborer un Code de la route*, 18 décembre 1911, a dû être imprimé après son approbation en mars 1912. Il compte 40 pages. ADL 4 S 9.

Ordonnance du préfet de police sur les bandages des camions, du 1er août 1913, pour Paris seulement, étendue à la banlieue le 14 août 1913. Premier texte spécifique aux poids lourds. OPP.

Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, du 30 mai 1921. Dit « *Code de la route* ».

Décret réglementaire sur la police de la circulation et du roulage. Modification du Code de la route., du 19 janvier 1933. Il est interdit de circuler au milieu de la chaussée (article 7).

Décret-loi sur la circulation des véhicules sur la voie publique. Dimensions, poids, chargement. 30 juin 1934. Il met fin au principe de la libre circulation de la loi de 1851.

Loi sur la ratification de la Convention internationale sur l'unification de la signalisation routière signée, à Genève, le 30 mars 1931. 3 juillet 1934. C'est la base fondamentale de la signalisation en France (et en Europe).

Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage. 20 août 1939. Il récapitule les modifications intervenues depuis le *Décret* de 1921 (voir *Annexe A 19*).

Pour la période contemporaine, on trouvera une compilation détaillée des textes dans les *Annexe A 27, 28 et 29*. Citons ici quelques grands textes.

29 août 1951, *Décret rétablissant la suspension du permis sur simple procès-verbal de contravention par le préfet*.

14 avril 1954, *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux* », article 11,

10 juillet 1954, *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage*, (*Code de la route* de 1954).

15 décembre 1958, *Ordonnance relative à la police de la circulation routière, partie législative du Code de la route*

15 décembre 1958, *Décret relatif à la police de la circulation routière, partie réglementaire du Code de la route*,

23 décembre 1958, *Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports*

routiers publics et privés.

21 janvier 1961. *Décret* modifiant le Code de la route. Nouvel article 53-1 : Obligation de porter un casque pour les occupants des motocyclettes et vélomoteurs.

12 octobre 1962. *Décret* modifiant le Code de la route. Notamment : 60 km/h en agglomération, instauration du « *stationnement alterné* ».

29 décembre 1962. *Arrêté*. Apparition des ceintures de sécurité. Trois ancrages sont obligatoires pour le siège du passager avant.

28 juin 1973. *Arrêté*. Port de la ceinture obligatoire aux places avant hors agglomération pour les véhicules particuliers mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970. 28 juin 1973. *Décret limitant la vitesse à 100 km/h sur toutes les routes hors agglomérations*, avec dérogations à 110 ou 120 km/h

8 juin 1973. *Arrêté*. Port du casque obligatoire sur les motocyclettes en et hors agglomération, et sur les vélomoteurs hors agglomérations à partir du 1^{er} juillet 1973.

28 juin 1973. *Arrêté*. Port de la ceinture obligatoire aux places avant hors agglomération pour les véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970

3 décembre 1973. *Décret relatif à la limitation de vitesse* à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes.

6 novembre 1974. *Décret relatif à la limitation de vitesse*. 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur voie rapide, 90 km/h sur route.

12 juillet 1978. *Loi* autorisant les « dépistages préventifs » de l'état alcoolique sur réquisition du parquet (en l'absence d'accident ou d'infraction).

31 octobre 1990. *Loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière*. Les vérifications de l'état alcoolique n'ont plus besoin d'une réquisition du parquet.

LES CONGRES INTERNATIONAUX.

Annales des Congrès de 1900, 1902 (Dijon), 1903, 1905 et 1906 : elles se trouvent à la Bibliothèque du Trocadéro.

Congrès international d'automobilisme. 9-15 juillet 1900. *Annales du Congrès*, 605 pages, Imprimerie Hemmerlé et Cie, non daté, vraisemblablement 1900.

1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes, *Comptes rendus des séances*, 11 au 16 décembre 1905, Automobile-Club de France, Imprimerie Achille Pradier, 334 pages, 1906. BT.

Rapport général sur le 1^{er} Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route, à Paris, 18-21 décembre 1912, éditeurs Automobile-Club de France et Touring-Club de France, 297 pages, 1913. BT.

1^{er} Congrès international de la route, Paris 1908, Compte rendu des travaux du Congrès, Paris, Imprimerie générale Lahure, 503 pages, 1909, et *Rapports*. Archives de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route.

Les *Congrès internationaux de la route* ont largement été utilisés dans la présente thèse. Nous ne les répertorierons pas ici. Les *Compte-rendus des travaux* et les *Rapports* sont tous conservés à l'A. I. P. C. R. Il en va de même pour le *Bulletin*, et la revue *Route-Roads* de l'A. I. P. C. R.

Centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation, 1885-1985, éditeur A. I. P. C. N., imprimeur Puvrez, Bruxelles, 1985, et *Programmes des travaux, noms des rapporteurs, vœux et conclusions de 12 Congrès Internationaux de la Navigation, 1885-1912*, éditeur A. I. P. C. N., imprimeur Société anonyme belge d'imprimerie, Bruxelles, 1913.

Mentionnons les deux *Congrès internationaux sur les autoroutes* tenus à Genève (31 août 2 septembre 1931) et à Milan (18-20 avril 1932), dont nous n'avons pas trouvé les *Annales*².

LES PREMIERS TEMPS, DES ORIGINES A 1940.

Louis Achille, *Rapport sur la circulation parisienne*, BMO Rapp. Doc., rapport n°111, 14 décembre 1904 et *Rapport complémentaire* discuté les 8 et 18 avril 1905.

Louis Baudry de Saunier, *L'automobile*, in *Histoire de la Locomotion, L'Illustration*, pages 259 à 436, 1936.

NOTA BENE : Baudry de Saunier a écrit ou dirigé de très nombreux ouvrages « techniques » que nous ne reprenons pas ici.

Gaëlle Beaussaron, *Le « Système de Dion » (1882-1932) : un réseau complexe de relations et de structures*, in Anne-Françoise Garçon (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses universitaires de Rennes, 1998, pages 19-30.

R. Béringuier, *Le problème de la circulation, I Les accidents de la circulation*, éditeur Recueil Sirey, 1929.

Eugène Billard, *Rapports* n°75, 1904 et n°66, 1907, BMO Paris.

Charles W. Bishop, *La France et l'automobile, Contribution française au développement économique et technique de l'automobilisme des origines à la deuxième guerre mondiale*, Éditions M.-Th. Génin, Paris, 447 pages, 1971.

Louis Bonneville, *Le Moteur-Roi, origines de l'automobile*, Éditions S. N. E. E. P. Bibliothèque de l'Argus de l'automobile, 215 pages, 1938. BT.

Louis Bonneville, *L'auto et l'Amérique*, 200 pages, Éditions E. T. A. C., 1936. BT.

Édouard Bornecque, *La police de la route, les autoroutes, d'après les exemples de Seine-et-Oise*, éditeur Recueil Sirey, 1938.

Victor Breyer, *Souvenirs épars des temps anciens et Figures de précurseurs*, articles réunis dans *L'Épopée automobile. Grands Faits et Grands Hommes*. Imprimerie Danel, 160 pages, 1943.

Victor Breyer, chronique « *Il y a 50 ans...* » donnant jour par jour les événements de janvier 1894 à décembre 1904, in *La Vie automobile*, janvier 1944 à décembre 1954. BT.

Hubert Camon, *La Motorisation de l'Armée et la Manœuvre stratégique*, Berger-Levrault, 132 pages, 1926.

Alfred Capus, *Notes sur l'automobilisme*, in *L'Illustration*, 1-12-1906.

Ambroise Colin, article pages 121-147, in *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908.

De Dion-Bouton, une aventure industrielle, éditions de la réunion des Musées nationaux, 95 pages, 1993. BT.

De Dion et G. Baudry, *Images du passé, 1883-1926, Texte élaboré par G. Baudry*, éditions Blondel-La Rougery, 123 pages, 1937.

Charles Dolffus, *La locomotion mécanique*, in *Histoire de la Locomotion, L'Illustration*, pages 211 à 256, 1936. BT.

Jean-Robert Dulier, *La grandiose et meurtrière course Paris-Madrid, 1903*, éditeur Couty, 187 pages, 1966. BT.

P. Dupuich, article pages 309-324, in *Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, qui résume bien les arguments opposés à Colin.

William Phelps Eno, *Street Traffic Regulation. General Traffic Regulations*, New York,

² Sur ces Congrès, voir P. Reine, *op. cit.*, pages 206-211.

The Rider and Driver publishing, 1909, 63 pages.

William Phelps Eno, *Le problème de la circulation. "Système Eno"*, Paris, Gallais, 1912, 96 pages.

Paul Escudier, *Rapport sur la circulation des véhicules automobiles dans la Ville de Paris et les communes du ressort*, BMO Rapp. Doc., n°142, 1903.

Georges Forestier, in *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Rapports du jury international. Groupe VI. - Génie civil. - Moyens de transport. Classe 30, Carrosserie, Charronnage, Automobiles, Cycles.*

Pierre Giffard, *La fin du cheval*, Armand Colin, 238 pages, 1899, pages 135-179. BT.

John Grand-Carteret, *La voiture de demain, histoire de l'automobilisme*, Paris, Fasquelle, 1898, 436 pages. BT.

Yves Guédon, *Les transports automobiles*, Dunod-Pinat, 130 pages, 1912. BT.

G. Le Grand, *Les idées de Monsieur Poilourd sur les Transports automobiles*, Dunod et Pinat, 1908, 46 pages. BT.

E. Pérignon, « 2^{ème} section, Mécanique et ses applications - machines à vapeur », chapitre « *Automobilisme, Historique* », Mémoires et comptes-rendus des travaux de la Société des ingénieurs civils de France (volume du cinquantenaire), 1898, 2^{ème} volume, bulletin de juillet 1898.

Lucien Périssé, *Automobiles sur routes*, in-8, 206 pages, Encyclopédie scientifique des Aide-mémoire, Gauthier-Villars, non daté, mais certainement de 1898, comprenant un très intéressant *Historique* de 35 pages. BT.

Antoine Scheikevitch, pseudonyme Arzamas, *Écraseurs*, Albin Michel, 52 pages, 1906.

Antoine Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*, Paris, Publications de la Société protectrice contre les excès de l'automobile, 15 pages, 1907.

Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et Pinat, 1907, 800 pages. BT.

X-Crise, Centre Polytechnicien d'Études Économiques, *Le problème des transports*, document n° 3, 189 pages, une trentaine de pages d'annexes, 1936.

TRAVAUX HISTORIQUES UNIVERSITAIRES NON PUBLIES.

Gaëlle Beaussaron, *Thèse de doctorat d'histoire sur le marquis de Dion*, (en préparation), sous la direction de P. Fridenson, EHESS.

Stève Bernardin, *Protéger le consommateur. Socio-histoire de la lutte contre les accidents automobiles aux Etats-Unis*, thèse de Science politique (en préparation), sous la direction de Michel Offerlé, Université Paris I - Panthéon Sorbonne.

Jean-Claude Boulay, *La pénétration de l'automobile en Indre-et-Loire de 1899 à 1928*, mémoire de DES, Université de Poitiers, 1962, 228 pages.

Sophie Bouretz, *Le permis à points, un instrument de normalisation des conduites*, thèse de doctorat en droit privé 3 juillet 1998, Université de Paris I, directrice M. Delmas-Marty.

Martine Cocard, *Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile*, in *Cahiers François Viète*, n°5, Université de Nantes, 2003, pages 73-83.

Hervé Debacker *L'automobile à Orléans de 1897 à 1913 : les débuts d'un nouvel espace identitaire*, maîtrise sous la direction de Marie-Claude Blanc-Chaleard, Université d'Orléans, 202 pages, 1999.

Séverine Décreton, *La sécurité routière : les différents aspects d'un service public morcelé*, Thèse de droit public, Lille 2, 1989.

Antoine Dubois, *La motocyclette, Modernité et véhicule social, émergence et résistance. L'exemple du département du Cher 1899-1914*, mémoire de maîtrise, université de Tours, 162

pages, 1990.

Philippe Dumont, *L'automobile en Seine-Inférieure des origines à 1939*, Université de Rouen, 1986, 138 pages.

Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris (1910-1977) Formes urbaines, champ politique et représentations*, thèse d'histoire de l'Université Paris-1 Panthéon-Sorbonne, 530 pages, 2001.

Sébastien Gardon, *Gouverner la circulation urbaine. Pouvoirs urbains et mondes automobiles à Lyon*, thèse de Science politique (en préparation), sous la direction de Gilles Pollet, Institut d'Etudes Politiques de Lyon.

Bruno Gauthier, *Permis de conduire, cartes roses et grises en Ille-et-Vilaine (1910-1919). Étude statistique*, mémoire de maîtrise, Université Rennes 2, 1999.

Tahar Khlifi, *Représentation, Communication, Prévention : L'automobile et l'accident de la circulation*, Thèse de psychologie sociale, École des hautes études en sciences sociales, Laboratoire de psychologie sociale, 430 pages, sous la direction de Denise Jodelet.

Brigitte Laville, *La diffusion de l'automobile en Auvergne*, mémoire de maîtrise, Université de Clermont II, 129 pages, 1999.

Johan Moyson, *Automobiles et automobilistes en Ille-et-Vilaine dans l'entre-deux-guerres*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1999.

Jean Orselli, *Pour une histoire de la sécurité routière*, diplôme d'études approfondies sous la direction de Madame le professeur Annie Fourcaut, Centre d'histoire sociale du XX^{ème} siècle, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, mai 2004.

Camille Picard, *La bonne conduite ? La communication sur le risque routier (1952-2002)*, titre provisoire, thèse de doctorat d'histoire (en préparation), sous la direction de Myriam Tsikounas, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Centre de recherches en Histoire du XIX^{ème} siècle – Equipe ISOR).

Pierrick Pourchasse, *Les transports routiers au XX^e siècle. La lutte entre le rail et la route dans le Morbihan*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1995.

Pierre Rius, *Les accidents corporels de la circulation routière : éléments d'une analyse historique*, DEA de Sciences sociales EHESS/ENS, 1985.

Stéphanie Roptin, *Les femmes et l'automobile en Ille-et-Vilaine, 1908-1928*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 2000.

Nicolas Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914, Étude de presse*, maîtrise sous la direction de Patrick Fridenson, Université de Paris X, 190 pages, 1973.

Ingrid Strohkark, *Die Wahrnehmung von ‚Landschaft‘ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*, Thèse d'Ingénieur-docteur de la Hochschule der Künste de Berlin sous la direction du Pr. Dr Joachim Wolschke-Bulmahn, 23.11.2001.

Frédéric Vercey, *L'apparition d'un objet technique : l'automobile dans l'Ouest-Éclair (1899-1910)*, mémoire de maîtrise, université Rennes 2, 1998.

Frédéric Viéban, *L'image de l'automobile auprès des Français 1930-1950*, maîtrise, sous la direction d'Alain Corbin, Université de Tours, 152 pages, 1987.

Ghislain Wouters, *La publicité pour l'automobile : conception et organisation de la publicité, image sociale de l'automobile de 1937 à 1973*, maîtrise sous la direction de Patrick Fridenson et Antoine Prost, Université de Paris I, 266 pages, 1980.

TRAVAUX HISTORIQUES : LIVRES ET ARTICLES PUBLIES.

Georges Ageon, *L'innovation technologique de la course automobile profite-t-elle encore aux voitures de série ?*, in *Automobile et Progrès*, Culture technique n° 25, 1992, pp. 280-287.

Auto-plus, voir Julien Duval, *La critique (intéressée) d'une politique*, pages 157-183, in *Communications et médiatisations de l'État, La politique invisible*, D. Marchetti directeur, Presses universitaires de Grenoble, 200 pages, 2008.

Jean-Pierre Bardou, Jean-Jacques Chanaron, Patrick Fridenson, James M. Laux, *La révolution automobile*, Albin-Michel, 385 pages, 1977.

Michael L. Berger. *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, CT; Archon Books, 1979.

Michael L. Berger, *The Automobile in American History and Culture, A Reference Guide*, Greenwood Press, Westport, Ct. London, 487 pages, 2001.

Jean-Marc Berlière, *Le Préfet Lépine. Vers la naissance de la police moderne*, Denoël, 279 pages, 1993.

Stève Bernardin et Sébastien Gardon, *Genèse d'une cause transnationale. Les villes au défi de l'automobile (1908-1938)*, article remanié de *Conceiving a Transnational Cause: Cities as Actors of Urban Road Traffic Regulation* présentée lors de la Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Marne-la-Vallée, le 29 septembre 2006.

C. Bertho-Lavenir, *Autos contre piétons : la guerre est déclarée*, in *L'Histoire*, n° 230, mars 1999.

Marc Bloch, *L'étrange défaite*, in recueil *L'Histoire, la Guerre, la Résistance*, Quarto Gallimard, pages 523-653, 2006, citation page 529.

Marcel Boiteux, *Réflexions sur la concurrence du rail et de la route, le déclassement des lignes non-rentables et le déficit du chemin de fer*, préface de Georges Litalien, Paris 1950.

Luc Boltanski, *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*, in *Actes de la recherche en sciences sociales*, mars 1974, pages 24-49.

Luc Boltanski, *L'encombrement et la maîtrise des « biens sans maître »*, *ibidem*, février 1976, pages 102-109.

Eugen Borsari, *Rechtsverkehr verlangt Rechtslenkung, La circulation à droite exige le volant à droite, Articles choisis de 18 auteurs sur la question de la place du conducteur dans le véhicule automobile*, Publications du Comité d'initiative pour la conduite à droite, Orell Füssli Verlag, Zurich, 160 pages, 1967.

Sophie Bouretz, *La naissance du permis à points en France. Histoire d'une longue gestation*. In revue *RTS*, n° 53, octobre-décembre 1996, pages 3-17.

Daniel Boutet, *L'état actuel de la technique routière*, éditeur Science et Industrie, nouvelle édition, 1947.

Joël Broustail, *L'éternel retour de l'automatisme*, in *Automobile et progrès*, collection *Culture technique* n°25, éditeur Centre de recherche sur la culture technique, 1992.

André Costa, *J'ai inventé un métier*, in *l'auto-journal*, n° 539, 6 avril 2000.

Guillaume Courty, *Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922*, in *Politix*, 10-11, 1990.

Olivier Darmon, *Le grand siècle de Bibendum*, Hoëbeke, 142 pages, nombreuses illustrations, 1997.

Séverine Décreton, *La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Époque*, pages 123 à 132, in *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue*, A. Leménorel (dir.) Colloque de Rouen des 16-19 novembre 1994, Presses Universitaires de Rouen, 1997, 466 pages.

André Defert, *Lettre ouverte à Raymond Cartier, Éditorial de la Revue du T. C. F. de*

décembre 1963. La sensibilité du Touring-Club au lobby automobile.

André Defert, *Limitation de vitesse, limitation du risque*, *Éditorial de la Revue du T. C. F.* de février 1960. Defert prend parti pour la limitation de vitesse.

Pascal Delannoy (directeur de France Info) et Jean Viard (CNRS), *Contre la barbarie routière*, L'aube, France Info +, 180 pages, septembre 2002.

Élisabeth et Michel Dixmier, *L'Assiette au beurre, revue satirique illustrée, 1901-1912*, François Maspéro, 379 pages, 1974.

Gabriel Dupuy, *La dépendance automobile, Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos Économica, 160 pages, 1999.

Gabriel Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Économica, 1994, 216 pages.

Gabriel Dupuy, *Adapter les villes françaises à l'automobile dans les décennies d'après-guerre. La leçon de calcul de l'Oncle Sam*, in *Les relations franco-américaines dans le domaine de la technologie*, Paris, Fondation Singer-Polignac, 2000, 108 pages, pages 94-103.

Gabriel Dupuy, François Bost, *L'automobile et son monde*, éditions de l'Aube, ISBN 2-87678-448-7, 220 pages, 2000.

Gabriel Dupuy, *L'auto et la ville*, Flammarion, Dominos, ISBN 2-08-034402-7, 123 pages, 1994.

Joel W. Eastman, *Styling versus Safety, The American Automobile Industry and the Development of Automotive Safety, 1900-1966*, University Press of America, 280 pages, 1984.

Patrick Éveno, *Hersant : itinéraire d'un empereur de presse*, in *L'Histoire*, n° 226, 1998.

René Filderman, *Commentaires sur le phénomène de rejet de la boîte automatique en Europe*, in *Automobile et progrès*, collection *Culture technique* n°25, éditeur Centre de recherche sur la culture technique, 1992.

Dominique Fleury, *Sécurité et urbanisme*, Presses de l'E. N. P. C., 1998.

James J. Flink, *Three Stages of American Automobile Consciousness*, *American Quarterly*, n° 24, octobre 1972, pp. 451-473.

James J. Flink, *America Adopts the Automobile, 1885-1910*, Cambridge, Mass., MIT Press, 343 pages, 1970.

James J. Flink, *The Car Culture*, Cambridge Mass., MIT Press, 260 pages, 1976.

James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge Mass., MIT Press, 456 pages, 1988.

Mathieu Flonneau, *Éléments d'histoire d'un long combat. Piéton, cavalier, automobiliste : quelle « aristocratie » dans la rue ?*, in *Liens*, bulletin de l'association Les Droits du piéton, n°26, septembre 1999.

Mathieu Flonneau, *Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au XX^e siècle*, in *Le Mouvement Social*, juillet-septembre, 2000, n°192, pages. 99-120.

Mathieu Flonneau, *Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile*, in *Vingtième Siècle, Revue d'Histoire*, n°61, janvier-mars 1999, pages 30-43.

Mathieu Flonneau, *Georges Pompidou, Paris, le « tout automobile », mythes et réalités*, in *Pleins phares sur l'automobile*, Saint-Herblain, Médiathèque Hermeland, 2000, pages 82-87.

Mathieu Flonneau, *Politique de l'automobile à Paris des années 1920 aux années 1970*, in *La région parisienne industrielle et ouvrière*, Cultures et recherches, CNRS-RATP, 1997, pages. 61-83.

Mathieu Flonneau, *Paris et l'ombre de Detroit : l'automobile de masse, ses usines et la ville*, in Martine Tabeau, Richard Conte, Yann Toma (dir.), *L'usine dans l'espace francilien*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, 148 pages.

Mathieu Flonneau, *La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile. Le rapport Massard de 1910 et la définition des problèmes de la ville moderne*. In *Polices et "policing" de la route*, in *Les Cahiers de la sécurité* n°58, 3^{ème} trimestre 2005, La

Documentation française, pages 159-172.

Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2003.

Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette, 348 pages, 2005.

Patrick Fridenson, *Une industrie nouvelle, l'automobile en France jusqu'en 1914*, in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, octobre-décembre 1972.

Patrick Fridenson, *Passé et présent de la Révolution automobile*, in *Mélanges d'histoire sociale offerts à Jean Maitron*, Éditions ouvrières, pages 95-100, 1976.

Patrick Fridenson, *La société française et les accidents de la route (1890-1914)*, in *Ethnologie française*, XXI, 1991, 3, pages 306-313.

Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault, I Naissance de la grande entreprise, 1898/1939*, Le Seuil, 359 pages, 1972.

Patrick Fridenson, *L'automobile dans la société*, in A. Puig (dir.), *L'automobile. Marchés, acteurs, stratégies*, Elenbi, 2003

Patrick Fridenson, *Pour une histoire de l'automobile en France*, in *Le Mouvement social*, oct.-déc. 1972.

Patrick Fridenson, *Ford as a model for French car makers, 1911-1939*, in Hubert Bonin, Yannick Lung, Steve Tolliday (eds.), *Ford, 1903-2003 : The European History*, Paris, P.L.A.G.E., 2003, p. 125-152.

Patrick Fridenson, *Opinion publique et nouveaux produits industriels : les pressions en faveur des voitures populaires dans les années 1930*, in Audoin-Rozeau (éd.) et al., *La politique et la guerre. Pour comprendre le XXe siècle européen*, Paris, Noésis, 2002, pages 342-353.

Michel Frybourg et Rémy Prud'Homme, *L'avenir d'une centenaire : l'automobile*, Presses universitaires de Lyon, 149 pages, 1984.

Michèle Guilbot, (dir.), *L'accident de la route*, Inrets, Paris, 2006.

Jacques Ickx, *Ainsi naquit l'automobile*, Edita, Lausanne, Suisse, 244 pages, 1971.

Anne Kletzlen, *L'incrimination de la conduite en état d'ivresse : d'un problème de santé publique à une question de circulation routière*, in *Genèses*, 1994, 19, 27-47.

Anne Kletzlen, *Le Code de la route : pourquoi ? (une étude de sociologie législative)*, thèse de doctorat, Sceaux, Université de Paris-Sud, Faculté de droit Jean Monnet, 1993.

Anne Kletzlen, *L'automobile et la loi. Comment est né le Code de la route ?* L'Harmattan, Collection Déviance et société, 209 pages, 1993.

Anne Kletzlen, *De l'alcool à l'alcool au volant*, L'Harmattan, 261 pages, 2007.

James M. Laux, *In first gear : the French automobile industry to 1914*, Liverpool University Press, 1976.

Joseph Lowrey, *Le problème du freinage. Histoire du développement des freins*, in *L'année automobile*, n°11, 1963-1964, pages 35 à 44. Cet article très complet est une des rares études historiques de fond sur le sujet.

Herbert Lottman, *Michelin, 100 ans d'aventures*, Flammarion, 550 pages, 1998.

Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Seuil, 569 pages, 2001.

Clay McShane, *The Automobile, A Chronology of its Antecedents, Development, and Impact*, Westport, Greenwood Press, 222 pages, 1997.

Clay McShane, *Down the asphalt path, the automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 288 pages, 1994.

Dominique Marchetti, directeur, *Communications et médiatisations de l'État, La politique invisible*, Presses universitaires de Grenoble, 200 pages, 2008. **Nota** : les (éventuels) futurs travaux des chercheurs intervenant dans cet ouvrage récent sont à suivre.

Jean-Claude Maroselli, directeur, préface J-A Grégoire, *L'automobile, la route et l'État*, Librairie Larousse, 1948, 440 pages.

Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895-1930, Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Böhlau, Wien, 409 pages, 2002.

Yves Martin, *La maîtrise de l'énergie, rapport d'évaluation*, Commissariat général du Plan, La documentation française, 1998 et son Annexe 18 : *Évaluation de la politique de maîtrise de l'énergie dans les transports* (non éditée, voir au Commissariat du Plan).

Gijs Mom, *The electric vehicle, Technology and expectations in the Automobile Age*, The John Hopkins University Press, Baltimore & London, 423 pages, 2004.

Gaston Monsarrat, *Le code de la circulation sur les voies publiques*, Paris, Bibliothèque municipale et rurale, 1921, 124 pages, BN 8 F 27621.

Gaston Monsarrat, *Les chemins vicinaux*, Publications administratives, 1^{ère} édition 1922, 3^{ème} édition refondue par Jean Lelandais, 1950. CHE, TPIR 101.

Janine Morice, *La demande d'automobile en France*, Armand Colin, 219 pages, 1957.

Kurt Möser, *Geschichte des Autos*, Campus-Verlag, Frankfurt/New York, 380 pages, 2002.

Kurt Möser, *The dark side of automobilism, 1900-30. Violence, war and the motor car*, in *The Journal of Transport History*, n°24/2, pages 238-258.

Sean O'Connell, *The Car in British Society. Class, Gender and Motoring, 1896-1939*, Manchester University Press, 240 pages, 1998.

Siem Oppe, *The development of traffic and traffic safety in 6 developed countries*, in *Accident Analysis and Prevention*, volume 23 n° 4, page 401-412, 1991.

Jean-Pierre Orfeuill, *L'automobile controversée, Points de repère*, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris 12, 2006.

Jean Orselli, *Fiscalité des transports routiers*, Congrès *Mobilité dans un environnement durable*, ATEC, 28/30 janvier 1997.

Jean Orselli, *Énergies nouvelles pour l'automobile*, Paradigme, 501 pages, 1992.

Daniel Paul et Gérard Fuchs, *Un contrat automobile pour le développement et l'emploi, Rapport d'information parlementaire n°530*, Les documents d'information de l'Assemblée Nationale, décembre 1997.

Maryse Pervanchon, *Du monde de la voiture au monde social. Conduire et se conduire*. L'Harmattan, 297 pages, 1999.

Thomas Piketti, *Les hauts revenus en France au XX^e siècle*, Bernard Grasset, 807 pages, août 2001, pour un panorama des évolutions des revenus.

Rémy Prud'homme, *La haine de l'automobile*, in *Les Cahiers de médiologie n°12*, 2001, pages 121-125.

Rémy Prud'homme, *Les chiffres officiels de la valeur de la vie humaine sont-ils crédibles ?* in revue *Transports*, n° 420, juillet-août 2003. Voir les réponses à cet article publiées dans les n° 421, 422 et 423 de la revue

Michel Roche, *Chronique régulière* dans la revue de *La Prévention Routière*.

Michel Roche, *L'homme et la route*, Hachette, 1961.

Michel Roche, *Les accidents de la circulation routière*, La Documentation française, 1968. Roche est le responsable de la rédaction de cette importante étude.

Michel Roche, *Vivre avec l'automobile ?* Dunod Actualité, 140 pages, 1970. Il contient une liste d'ouvrages des années 1960 sur l'automobile.

Michel Roche, *Code de la route et Code de la conduite*, in *Annales du Congrès international ATEC, L'insécurité routière*, 9-13 juin 1986, volume 8.

Michel Roche, *Code de la conduite, Aide-mémoire des automobilistes*, La Documentation française, 1986. Roche est le responsable de la rédaction de ce texte important non signé.

- Alfred Sauvy, *Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile*, Flammarion, 1968
- Alfred P. Sloan, *Mes années à la General Motors*, Éditions Hommes et techniques, 382 pages, 1967.
- Renault de 1889 à nos jours*, Renault, 1994, 34 pages.
- Renault, images d'un siècle*, Renault, ISBN 2-207-24425-3, 255 pages, 1995.
- Albert Robida, *Le Vingtième Siècle* (1883), *La guerre au vingtième siècle* (1887) et *La vie électrique* (1890). Illustrateur des ouvrages de Pierre Giffard, *La vie en chemin de fer*, 1888, *La fin du cheval*, 1899, et *La guerre infernale*, 1908.
- Jacques Rousseau et Michel Iatca, *Histoire mondiale de l'automobile*, Hachette, 512 pages dont 200 consacrées à l'automobile avant 1918, 1958 (voir les autres œuvres de J. Rousseau).
- Pierre Rousseau, *Histoire de la vitesse*, Presses universitaires de France, collection Que sais-je ? N° 88, 127 pages, première édition 15 juin 1942, réédition en 1948.
- Alfred Sauvy, *Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile*, Flammarion, 246 pages, 1968.
- Jean Sauvy, *Les automobiles Ariès (1903-1938)*, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 264 pages, 1996.
- Jean Sauvy, Hervé Dufresne, *Charles, baron Petiet (1879-1958)*, éditions SPM, 180 pages, 1998.
- André Siegfried, *L'automobile, la route et l'État*, in *L'automobile et ses grands problèmes*, sous la direction de Jean-Claude Maroselli, Librairie Larousse, 1948, 440 pages.
- Jérôme Spycket, *La Ceinture qui tue : contre l'obligation du port de la ceinture de sécurité*, Productions de Paris, 91 pages, 1975. À la BNF.
- Jérôme Spycket, *Le point sur la ceinture dite de sécurité*, brochure, 1978.
- Jérôme Spycket, *L'État meurtrier : les impostures de la Sécurité routière*, Spengler, 239 pages, 1994. À la BNF.
- Colonel Vohl, *Code de la route et Police de la circulation*, 21^{ème} édition de 1935, chez Charles-Lavauzelle.
- T. C. Willett, *Criminal on the Road, a study of serious motoring offences and those who commit them*, Tavistock Publications, Grande-Bretagne, 8 avril 1971.

Ouvrages collectifs et revues.

- Bulletin de la société d'études législatives*, 1907, numéros 3, 4, 5 et 6.
- Revue Politique et Parlementaire*, janvier-mars 1908, pages 121-147.
- L'automobile, cette folie !* Edita, Lausanne, Suisse, 142 pages, 1982.
- Historia, L'automobile a 100 ans, 1884-1984*, n° spécial 449, avril 1984, 144 pages.
- Culture technique n° 25, Automobile et progrès*, 1992.
- 100 Jahre AvD, 100 Jahre mobilität*, éditeur Heel, 328 pages, 1999, réalisé pour les 100 ans de l'Automobile-Club allemand (Automobilclub von Deutschland, AvD).
- La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue*, A. Leménorel (dir.) Colloque de Rouen des 16-19 novembre 1994, Presses Universitaires de Rouen, 1997, 466 pages.
- FERSI, *Forum des Instituts Européens de Sécurité Routière* (analogues à l'INRETS) : Jean-Pierre Cauzard *et al.*, *European drivers and traffic safety*, FERSI, éditions Paradigme, 1995. Version française : *Les conducteurs européens et la sécurité routière*, Paradigme, 1996.
- Routes, espace incertain, Dossier IHESI*, Les Cahiers de la sécurité intérieure, n° 25, 234 pages, 1996.
- Anne-Françoise Garçon (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses universitaires de Rennes, 163 pages, 1998.

Anne-Françoise Garçon (dir), *Cahiers François Viète*, n°5, Actes du colloque du 15 octobre 1998 « *Automobile : vitesse et temps morts de l'innovation* », Université de Nantes, 136 pages, 2003.

Automobile, Régis Debray et Marc Guillaume dir. *Les cahiers de médiologie* n°12, Gallimard, 293 pages, 2001.

Colloque *La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ?*, éditeur La Prévention Routière, 252 pages, 1999.

INJEP (Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire), *Chroniques d'une guerre non déclarée. Les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans*. INJEP Publications, diffusion L'Harmattan, 290 pages, 2000.

Un autre regard prospectif sur la sécurité routière, n°80 de *Repères prospectifs*, juin 2000.

W.P. 29. *World Forum for Harmonization of Vehicles Regulation. How it works. How to join it.*, Nations Unies, 122 pages, 2002.

Économie de la sécurité routière, définition, connaissance et enjeux, Dossier des Cahiers scientifiques des transports, parution prévue en 2009.

SECURITE.

Nous donnons en *Annexe A 30* une liste incomplète des « *publications de l'ONSER (1962-1985)* ». Elles ont été suivies des publications de l'INRETS sur la sécurité que nous ne citerons pas. La revue de l'INRETS *Recherche, Transports, Sécurité* (RTS) a publié un certain nombre d'articles tirés de ces travaux.

La revue fondamentale est celle de l'Association pour le développement des techniques de transports, d'environnement et de circulation (ATEC).

Tout aussi indispensables sont ses principaux colloques consacrés à la **sécurité routière** :

- *Annales du Colloque ATEC – Signalisation et sécurité urbaine*, 14-15 mai 1975,
- *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière*, 23-24 octobre 1979,
- *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière “L'affaire de tous”*, 20-21 avril 1983. Voir aussi son compte-rendu in *Revue TEC* n° 56, 1983 ;
- *Annales du Congrès international ATEC, L'insécurité routière*, 9-13 juin 1986,
- *Annales du Congrès Mobilité dans un environnement durable*, ATEC, 28/30 janvier 1997.

Et, bien entendu, les revues successives de la délégation interministérielle à la sécurité routière, publiés à partir de mars 1974 (à son service de documentation) :

- *Bulletin Sécurité routière Informations*,
- *Revue du Comité de la sécurité routière*.

L'année automobile est publiée depuis 1953 en français, anglais et allemand par EDITA, Lausanne, Suisse. Cette revue est une source précieuse par ses articles précoces sur les questions de sécurité qui ne s'embarassaient pas des tabous de la presse automobile française.

Citons six articles de *L'année automobile* totalement consacrés à la sécurité :

- D. Bartley, *Les accidents deviendront moins meurtriers*, n°6, 1958/1959, pp. 39-48, 1958.
- J. Garnier, *Du char branlant à la suspension pneumatique*, n°6, 1958/1959, pp. 76-80, 1958.
- Joseph Lowrey, *L'histoire du développement des freins*, n°11, 1963/1964, pp. 35-44, 1963.
- Karl Wilfert, *Sécurité active et passive*, n° 14, 1966/1967, pp. 41-48, 1966.

- Anonyme, *Limitations limitées !* (limitations de vitesse en Allemagne), n° 29, 1981/1982, 1981.

- Jean-Pierre Gosselin, *Enfin, l'ABS vint*, n°34, 1986/1987, pp. 57-64, 1986.

Yvon Chich, *Comment peut-on modifier les comportements des usagers ?* in *Annales du Colloque ATEC – La sécurité routière*, 23-24 octobre 1979.

Yvon Chich, *À la recherche de "l'ardente obligation"*, in *Routes, espace incertain, Dossier IHESI*, Les Cahiers de la sécurité intérieure, n° 25, 234 pages, 1996.

Henri Cuny, *Echec au hasard*, Flammarion, 259 pages, 1980.

Sylvain Lassarre, Robert Delorme (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, Les collections de l'Inrets, n°261, 2005.

Sylvain Lassarre, Robert Delorme (dir.), *Les régimes français et britannique de régulation du risque routier, La vitesse d'abord*, Rapport de l'INRETS, 347 pages, avril 2008. Sortie prévue en librairie en 2009.

Monique Fichelet, *La nouvelle politique de sécurité routière en France et la question des sanctions pénales*, in *Déviance et Société*, Genève, volume 8, N°1, 1984 (pages 103-114).

Jean-Pierre Galland, *Trois façons d'appréhender la Sécurité routière*, in *Conquête de la sécurité, gestion des risques*, C Dourlens, J.P. Galland, J. Theys, P.A. Vidal-Naquet, éditeurs, L'Harmattan, Collection Logiques Sociales, 300 pages, 1991

François Gentile, *La sécurité routière*, PUF, Que sais-je ? 128 pages, 1994.

Bruno Grange, *Rapport du groupe de travail relatif à la procédure « R.É.A.G.I.R »*, affaire CGPC n°85-222-3, 26 juillet 1996, 33 pages plus des annexes.

Régis Guyot, président, *Gisements de sécurité routière*, 2 volumes, ISBN 2-11-093210-4, édité par la DRAST, 330 pages, juin 2002.

Charles Hernu, *L'automobiliste, citoyen en danger*, 60 pages, 14^{èmes} assises nationales de la Convention des Institutions Républicaines, 1970.

Jean-Luc Maurice (sous-directeur à la DSCR), *La sensibilisation des usagers, RÉAGIR et OBJECTIF -10 %*, in Volume 1. *Annales du Congrès international ATEC, L'insécurité routière*, 9-13 juin 1986.

Pierre Mayet, *Une route plus sûre*, article dans *Le Monde* des 12 et 13 août 1983.

Robert Namias, *Vitesses sécurité routières, rapport au premier ministre*, La Documentation française, 207 pages, 1994.

Claude Robert, *Évaluation de l'action des DDE dans le domaine de la sécurité routière*, Rapport de l'instance d'évaluation pour la direction de la sécurité de la circulation routières, 19 pages plus les annexes, mai 2001.

Jean Verré, *Rapport de la Table ronde sur La formation des usagers de la route et la formation des conducteurs*, 20 juin 1997.

Commission de la sécurité routière, *La sécurité routière, Livre Blanc présenté au Premier ministre*, la Documentation française, 54 pages plus 106 pages d'Annexes, mai 1989.

POLICE, REPRESSION, RADARS AUTOMATIQUES.

Rapport du Conseil économique et social, La sécurité routière. Journal Officiel du 4 mars 1976.

Dossier : *Lutte contre l'insécurité routière*, in *Revue d'études et d'informations de la Gendarmerie*, n°169, 2^{ème} semestre 1993.

Routes, espace incertain, Dossier IHESI, Les Cahiers de la sécurité intérieure, n° 25, 234 pages, 1996.

Mission interministérielle Contrôle-Sanction Automatisé, *Rapport* de MM. Jacques Sicherman, ingénieur général des ponts et chaussées, Raphaël Bartolt, préfet, Patrick Poirret, sous directeur au ministère de la justice, Hervé Guillou, sous-directeur au ministère des finances et de l'industrie, mai 2003. Publié sous l'en-tête des 4 ministères de l'équipement, de l'intérieur, de la justice et des finances.

Rapport de l'Instance d'évaluation présidée par Michel Ternier, *La politique de sécurité routière. Les systèmes locaux de contrôle-sanction*, Conseil National de l'Évaluation, Commissariat général du Plan, La Documentation française, 266 pages, septembre 2003.

Dominique Boullier, Stéphane Chevrier, André Midol, *L'activité des forces de police et de gendarmerie en matière de sécurité routière*, Commissariat général du plan, Institut des hautes études de sécurité intérieure, IHESI, 194 pages, mars 1994.

Guy Bourdeau, *Le front de l'absurde*, éditeur Mission Prévention et sécurité routière dans les Armées, 1994. Ouvrage désolant d'un militaire qui fut responsable de ladite Mission.

François Dieu, *Police de la route et Gendarmerie*, L'Harmattan, 2005.

Yves Durand-Raucher, « *Analyse des améliorations de la chaîne de contrôle-sanction des infractions accidentogènes au Code de la route* », 103 pages plus des Annexes, 2 novembre 2000. En Annexe à Giblin, *Contrôle automatique des infractions au code de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, n° 1999-0253-01, 10 juillet 2001.

Jean-Marc Erbès, *Postface* à Dominique Monjardet, *Ce que fait la police*, éditions La découverte, 1996

Didier Gallot, Jean de Maillard, *Les automobilistes politiquement incorrects*, Albin-Michel, 1996.

Jean-Pierre Giblin, *Contrôle automatique des infractions au code de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, n° 1999-0253-01, 17 pages, 10 juillet 2001. Il comporte plusieurs annexe dont le *Rapport Durand-Raucher* (et ses *Annexes*).

François Hamelin, directeur, *Les radars et nous*, L'Harmattan, collection Logiques sociales, 293 pages, 2008.

Hervé Lauwick, *La nouvelle police des routes par la gendarmerie en automobile*, in *L'Illustration*, 21 juillet 1928, page 70.

F. Lombard et C. Pérez-Díaz, *Les contraventions routières de la constatation à l'exécution des sanctions*, CESDIP, 1992.

Sylvie Lidgi, *Tous délinquants ?* éditions Michalon, 269 pages, 2008.

Dominique Monjardet, *Ce que fait la police, sociologie de la force publique*, Éditions La Découverte, 315 pages, 1996.

Frédéric Ocqueteau et C. Pérez-Díaz, *Justice pénale, délinquances, déviances : évolution des représentations dans la société française*, CESDIP, 1989.

Jean-Gustave Padioleau, *La société du radar*, éditions Mille et une nuits, 2005.

C. Pérez-Díaz, *L'indulgence, pratique discrétionnaires et arrangement administratif*, in *Déviance et Société*, 1994, 4, page 397-430.

Claudine Pérez-Díaz, *Les régulations rationnelles du contrôle des contraventions* in *Routes, espace incertain, Les cahiers de la sécurité intérieure*, n°25, 1996, pages 90-106.

Georges Kellens et C. Pérez-Díaz, éditeurs, *Le contrôle de la circulation routière en Europe*, Paris, l'Harmattan, 324 pages, 1997. Deux articles de Pérez-Díaz sur *Quelques aspects des évolutions du contrôle de la circulation en France*, et *Comparaison des formes de contrôle de la route en Europe*.

Claudine Pérez-Díaz, *Jeux avec des règles pénales. Le cas des contraventions routières*,

Paris, L'Harmattan, 1998, 320 pages.

LISTE DES TEMOINS CONSULTES.

Outre des conversations informelles avec divers intervenants du domaine de la sécurité routière et des rencontres dans plusieurs séminaires, nous avons assisté aux exposés et discussions du séminaire « *Nouvelles connaissances pour la sécurité routière* » organisé par l'Ecole des mines de Paris en 2003-2004, notamment ceux des personnes suivantes :

- Claude Tarrière, chercheur en biomécanique, directeur du Laboratoire de biomécanique Peugeot-Renault,
- Chantal Perrichon, Ligue contre la violence routière et Christiane Cellier, Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière,
- Luc Boltanski, sociologue universitaire, auteur d'études dans le domaine vers 1975,
- Bernard Gauvin, sous-directeur de la réglementation des véhicules de 1975 à 2008.

Nous avons rencontré en tête à tête les grands témoins suivants entre 2003 à 2008 :

Michel Dufлот, contractuel de l'État, chercheur à l'ONSER dès sa fondation, devenu son directeur administratif, puis celui de l'Institut national de recherche sur les transports.

Yves Durand-Raucher, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire, spécialiste d'exploitation routière et auteur d'un important rapport sur le contrôle sanction en 2000.

Jacques Eisenmann, chargé de la Mission sur la sécurité routière de 1969 à 1972.

Michel Frybourg, ingénieur des ponts et chaussées, directeur du SERC puis de l'IRT de 1964 à 1982 et de l'ONSER de 1965 à 1972.

Jean-Pierre Galland, spécialiste de sécurité routière de 1979 à 1986 dans les Hauts-de-Seine, puis chercheur à la Délégation à la Recherche et à l'Innovation.

Christian Gerondeau, ingénieur général des ponts et chaussées, entré au SERC en 1962 et délégué interministériel à la sécurité routière de 1972 à 1982.

François Leygue, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire entré à l'ONSER-SERC en 1964 et qui s'est occupé de sécurité routière sans discontinuer jusqu'en 2001.

Claude Martinand, vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées, directeur de cabinet de Charles Fiterman en 1981.

Pierre Mayet, second délégué à la sécurité routière et directeur de la sécurité et de la circulation routière de 1982 à 1985.

Charles Parey, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire, longtemps au Laboratoire Central des Ponts et chaussées (LCPC), chef du service des études et de la recherche sur les transports du ministère de 1982 à 1988.

Georges Reverdy, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire, historien des routes et auteur de plusieurs importants rapports dans les années 1980.

Michel Roche, psychotechnicien, chargé des études à la Prévention Routière de 1950 à 1985, auteur de nombreux livres sur la sécurité routière.

Yves Systemans, statisticien, contractuel de l'État, qui restera à l'ONSER de 1974 à 1983.

Michel Ternier, ingénieur des ponts et chaussées, qui dirigea la rédaction de l'Étude Pilote de Rationalisation des Décisions Administratives de 1969 et fut rapporteur de la Table ronde de 1969-1970.

Jean-Luc Ygnace, chercheur à l'INRETS, docteur en sociologie, spécialiste des Systèmes Intelligents de Transports depuis les années 1980.

ANNEXE A : TEXTES ANNEXES ET FIGURES.

Nous avons réuni ici plusieurs types d'Annexes :

- quelques textes fondamentaux que nous n'avons pas pu citer *in extenso* dans le corps de la thèse ;
- des renseignements divers concernant la Presse, les associations, le réseau routier, la répression, etc. ;
- des tableaux statistiques complet sur les parcs, les circulations, les accidents, etc. ;
- des figures illustrant certains aspects de ces tableaux.

Leur ordre de classement suit à peu près l'ordre d'apparition dans le corps de la thèse des questions qu'elles renseignent.

ANNEXE 00. COEFFICIENTS DE TRANSFORMATION DU FRANC.

Source INSEE, in J.-L. Loubet, *op. cit.*

1 franc de	En francs 2000	En € au 01/01/2001
1901	20,277	3,09124
1902	20,277	3,09124
1903	20,277	3,09124
1904	20,277	3,09124
1905	20,277	3,09124
1906	21,967	3,34884
1907	20,277	3,09124
1908	20,277	3,09124
1909	20,277	3,09124
1910	20,277	3,09124
1911	17,574	2,67907
1912	17,574	2,67907
1913	17,574	2,67907
1914	17,574	2,67907
1915	14,645	2,23256
1916	13,180	2,00930
1917	10,983	1,67442
1918	8,503	1,29632
1919	6,937	1,05753
1920	4,974	0,75823
1921	5,731	0,87361
1922	5,858	0,89302
1923	5,380	0,82012
1924	4,707	0,71761
1925	4,393	0,66977
1926	3,337	0,50868
1927	3,215	0,49007
1928	3,215	0,49007
1929	3,030	0,46191
1930	2,995	0,45666
1931	3,138	0,47841
1932	3,423	0,52190
1933	3,562	0,54305
1934	3,713	0,56600
1935	4,055	0,61825
1936	3,766	0,57409
1937	2,995	0,45666
1938	2,636	0,40186
1939	2,464	0,37557
1940	2,092	0,31894
1941	1,781	0,27153
1942	1,481	0,22576
1943	1,193	0,18184
1944	0,976	0,14884
1945	0,657	0,10021
1946	0,431	0,06566
1947	0,289	0,04402
1948	0,182	0,02773
1949	0,161	0,02450
1950	0,146	0,02228

1 franc de	En francs 2000	En € au 01/01/2001
1951	0,126	0,01916
1952	0,112	0,01712
1953	0,114	0,01742
1954	0,114	0,01734
1955	0,113	0,01718
1956	0,108	0,01649
1957	0,105	0,01600
1958	0,091	0,01391
1959	0,086	0,01310
1960	8,295	1,26451
1961	8,029	1,22407
1962	7,661	1,16786
1963	7,310	1,11442
1964	7,067	1,07737
1965	6,895	1,05117
1966	6,714	1,02359
1967	6,536	0,99643
1968	6,254	0,95341
1969	5,875	0,89561
1970	5,584	0,85122
1971	5,284	0,80549
1972	4,977	0,75880
1973	4,557	0,69478
1974	4,007	0,61092
1975	3,585	0,54660
1976	3,271	0,49865
1977	2,991	0,45593
1978	2,742	0,41804
1979	2,476	0,37744
1980	2,180	0,33239
1981	1,923	0,29309
1982	1,719	0,26212
1983	1,569	0,23912
1984	1,460	0,22263
1985	1,380	0,21037
1986	1,344	0,20492
1987	1,303	0,19867
1988	1,269	0,19346
1989	1,225	0,18672
1990	1,185	0,18064
1991	1,148	0,17503
1992	1,122	0,17098
1993	1,099	0,16749
1994	1,081	0,16474
1995	1,062	0,16194
1996	1,042	0,15881
1997	1,029	0,15688
1998	1,022	0,15580
1999	1,017	0,15503
2000	1,000	0,15245

ANNEXE 1. PROCLAMATION DU 30 MAI 1793.

Source : Archives nationales, F/1a/65 cité par Lévêque, *Thèse, La police du roulage (1624-1921)*.

PROCLAMATION DU CONSEIL EXECUTIF PROVISOIRE, Du 30 Mai 1793, l'an second de la République Française.

Les grands chemins étant d'un usage public & journalier, l'intérêt général & celui des particuliers exigent que le bon ordre & la police y soient observés de manière que chacun puisse profiter de ce bien commun sans éprouver de gêne ni d'embarras, & sans gêner ni incommoder personne. Ces principes dictés par la raison & la justice devraient diriger la conduite de tous ceux qui fréquentent les grandes routes.

Pendant divers charretiers, rouliers et autres conducteurs de voitures, égarés par des fausses idées qu'ils se font des droits de l'homme, prennent la licence et l'abus de la liberté pour la liberté même, se croient maîtres de disposer des chemins à leur gré, refusent de céder le passage, notamment aux courriers, aux voitures de la poste, aux diligences et autres voitures de messagerie, portent même l'audace jusqu'à se permettre des injures, des menaces, des violences et des voies de fait. Le Conseil exécutif informé de ces désordres, a jugé qu'il était de son devoir de prendre les mesures les plus promptes pour les faire cesser, en rappelant les anciennes ordonnances & règlements en vigueur sur la police des routes ; en conséquence il a ordonné ce qui suit :

Article premier.

Les charretiers, rouliers et les autres conducteurs de voitures qui fréquentent les grands chemins tiendront invariablement leur droite, sans se détourner ou dévier, à moins qu'il n'y soient forcés par quelque obstacle ; de manière que leurs voitures et celles venant du côté opposé, qui tiendront aussi leur droite, passent respectivement, lorsqu'elles se rencontreront à la gauche les unes des autres. »

Article II

Lorsque lesdits charretiers, rouliers & conducteurs de voitures seront plusieurs ensemble, ils marcheront toujours de file à la suite les uns des autres, sans pouvoir jamais marcher plusieurs de front sur la même ligne.

Article III

Ils ne pourront jamais rester tous ensemble derrière la dernière voiture. Il y en aura toujours un à côté des chevaux de la première voiture pour la diriger & pour la conduire. Ils ne pourront pareillement monter sur leurs chevaux ou voitures, à moins qu'ils n'aient des doubles guides ou que l'un d'eux ne marche à pied à côté des chevaux.

Article IV

Dans le cas où quelque motif les forcerait à s'arrêter & à quitter momentanément leurs voitures, ils seront obligés de se retirer sur le côté, à moins que le mauvais état du chemin ou de leur voiture ou quelque accident arrivé à leurs chevaux, ne les mette dans l'impossibilité de le faire.

Article V

Ils seront tenus de céder la moitié du pavé aux voitures qu'ils rencontreront, notamment aux courriers de la malle aux lettres, aux voitures de la poste, aux diligences & autres voitures des messageries, qui viendront derrière ou devant eux, lorsqu'ils seront avertis de le faire par les cris des courriers, postillons ou conducteurs des diligences & autres voitures.

Article VI

Si le chemin était détérioré, embarrassé ou tellement étroit que deux voitures ne puissent pas y passer de front, lesdits charretier, rouliers et conducteurs de voitures, seront obligés de suspendre leur marche et laisser passer les courriers de la malle, les voitures de poste, les diligences & voitures des messageries, & ils ne pourront continuer leur route qu'après qu'elles soient passées.

Article VII

S'il se rencontre sur leur route des troupeaux de moutons ou de cochons, ils seront pareillement obligés de suspendre leur marche pour laisser passer ces troupeaux. Les courriers, postillons & conducteurs de diligences ou voitures des messageries, seront aussi obligés de s'arrêter jusqu'à ce que lesdits troupeaux soient passés.

Article VIII

Il est très expressément défendu, tant aux dits charretiers, rouliers & autres conducteurs, qu'aux courriers de la malle, postillons, conducteurs de diligences ou autres voitures des messageries, de s'injurier & menacer, d'user de violences ou voies de fait, & de frapper les chevaux les uns des autres.

Article IX

Toutes contraventions aux règles ci-dessus établies seront dénoncées au tribunal de la police correctionnelle du canton, soit par les parties qui auront à se plaindre, soit par les officiers de la gendarmerie ou gendarmes appelés pour constater lesdites contraventions & les délinquants seront poursuivis & punis conformément aux lois, suivant la nature de la contravention ou du délit.

Article X

Lesdits officiers de gendarmerie & gendarmes veilleront dans leur tournée à l'entière exécution de ce qui est ci-dessus prescrit. Ils prêteront main-forte à ceux qui seront dans le cas de la requérir : ils pourront même pour des cas graves & en flagrant délit, arrêter les délinquants & les conduire sur le champ devant le juge de paix du canton, auquel ils remettront le procès-verbal qu'ils auront dressé du délit, pour servir à l'instruction du procès, à la conviction & punition des coupables.

AU NOM DE LA REPUBLIQUE, le Conseil exécutif provisoire mande & ordonne à tous les Corps administratifs & Tribunaux, que la présente Proclamation ils fassent consigner dans leurs registres, lire, publier, afficher partout où besoin sera, notamment sur les grands chemins, & exécuter selon sa forme & teneur. Mande & ordonne pareillement aux officiers de la gendarmerie nationale & gendarmes, d'exécuter de leur côté ladite Proclamation en ce qui pourra les concerner.

FAIT à Paris, le trente mai 1793, l'an second de la république Française.

Signé CLAVIERE, GARAT, GOHIER, DALBARADE.

Par le Conseil exécutif

Signé GROUVELLE, secrétaire du Conseil

Pour copie conforme à l'original.

Le Ministre de l'Intérieur

Paris 30 juin 1793, l'an second de la République.

Le Ministre de l'Intérieur, aux Membres composant les Directoires des Départements

Quelques administrations ont paru embarrassées sur le choix des moyens propres à maintenir la police des grandes routes : j'en ai conféré avec mes collègues, et il en est résulté une Proclamation qui rappelle les anciens règlements en vigueur. Je vous l'envoie ; faites la publier ; veillez à son exécution. Je me persuade que cette exécution obviendra à tous les désordres qui m'ont été dénoncés.

ANNEXE 2. TEXTES DE L'ANCIEN REGIME.

Ces trois textes précèdent la Proclamation de 1793.

L'*Ordonnance de l'intendant de la généralité de Paris*³ du 1^{er} janvier 1780 traite ainsi la question :

« *Leur ordonnons (à tous rouliers, charretiers et voituriers par terre fréquentant les routes de notre département) [...] de laisser libre la voie publique, en ne prenant qu'un côté du pavé ou de la chaussée, en sorte que les équipages et autres voitures puissent passer librement et sans risque, de l'autre côté du pavé ou chaussée.* »

Une *Ordonnance concernant la police générale de chemins dans l'étendue de la généralité de Paris*, du 17 juillet 1781⁴, donne les mêmes prescriptions :

« *Art. 11. Défendons à tous rouliers, voituriers, charretiers d'abandonner leurs chariots et charrettes le long des chemins, d'affecter de tenir toujours le milieu du pavé à la rencontre des voitures de voyageurs, au risque de les heurter et d'occasionner des accidents, et de s'attrouper aux portes des auberges et cabarets, en laissant leurs voitures çà et là sur la voie publique et de manière à en intercepter le passage [...]* ».

Le texte immédiatement antérieur à la Proclamation de 1793, l'*Ordonnance royale* du 4 février 1786⁵ :

constatait que :

« *les maîtres de poste se plaignent des violences et voies de fait [de] différents charretiers, rouliers et autres conducteurs de voitures* » (on remarquera la similitude des termes).

Et « *ordonne que tous rouliers, charretiers, voituriers ou autres, seront tenus de céder le pavé [i. e. le centre de la voie] et de faire place à tous courriers et voyageurs allant en poste* ».

³ Archives Nationales, F/14/182/B, cité par Lévêque, Thèse, *op. cit.*

⁴ *PTQ 1399-1804*, pages 133-139.

⁵ AN, *Recueil général des anciennes lois*, XXVIII (janvier 1785-mai 1789), 9D page 146, cité par Lévêque, Thèse, *op. cit.*

ANNEXE 3. CODE PENAL. LA CONDUITE DES VEHICULES.

Extraits du *Code d'instruction criminel pénal et forestier*, Les codes annotés de Sirey, Paris, Imprimerie et librairie générale de jurisprudence, 1867, pages 598, 599 et 602.

Nous reproduisons ici quelques éléments concernant les croisements et dépassements :

- le paragraphe 3 de l'article 475 dans sa totalité,
- ses commentaires concernant spécifiquement le croisement et le dépassement.

On notera que les « arrêtés » municipaux ou préfectoraux peuvent prescrire la conduite sur un seul côté, comme à Paris depuis 1851.

« Art. 475. Seront punis d'amende, depuis six francs jusqu'à dix francs inclusivement, [...]

3° Les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge, qui auraient contrevenu au règlement par lesquels ils sont obligés de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait ou de charge et de leurs voitures, et en état de les guider et conduire ; d'occuper un seul côté des rues, chemins ou voies publiques ; de se détourner ou ranger devant toute autre voiture, et, à leur approche, de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins ; [...]

Commentaires du §3. *Rouliers et conducteurs de voitures*. Sur les 17 points des commentaires, nous ne reproduisons que ceux concernant (directement ou en général) le § 3.

« 1. La disposition du n°3 de l'art.475 s'applique aux rues, routes, chemins, chaussées, voies publiques sans distinction ; elle s'applique à tous les conducteurs de voitures quelconques. – Nicias Gaillard et Dalloz, V° Contraventions, n°294.

2° Les règlements auxquels elles se réfèrent sont le décret du 28 août 1808, et les ordonnances des 4 février 1820 et 15 mai 1822. Chauveau et Hélie, t. 6, p.375 (3 éd.)⁶.

3° Mais ces règlements n'existeraient pas que le juge trouverait dans le seul texte du § 3 ci-dessus une base suffisante de condamnation. Chauveau et Hélie, ubi sup. ; Nicias-Gaillard et Dalloz, n.295.

4° Ainsi, la décision qui relaxe un contrevenant aux dispositions du n.3 de l'Art. 475 sous le prétexte qu'il n'a pas été établi que la contravention fut prévue par un règlement quelconque, viole ces dispositions. Cass. 24 déc. 1841, 19 sept. 1846, 21 sept.1850. [...]

6° De même , est obligatoire l'arrêté [municipal] qui fixe le côté de la route que les rouliers et autres conducteurs de voitures publiques doivent seulement occuper. Cass., 5 juill. 1843.

[...]

17° Ce n'est plus, même aujourd'hui, dans le seul cas où le conducteur n'est pas connu que le propriétaire est responsable de l'amende. La loi du 30 mai 1851, article 15, l'en rend responsable, aussi bien que des dommages-intérêts et des frais, dès que la voiture a été conduite par son ordre et pour son compte. Si c'était par ordre ou pour le compte d'un tiers, la responsabilité serait encourue par celui qui aurait proposé le conducteur. - Nicias Gaillard et Dalloz, n°305. »

⁶ Ces trois textes autorisent les conducteurs des « voitures publiques » à « faire, en cas de contravention, leurs déclarations à l'officier de police à leur arrivée, en faisant connaître le nom du roulier ou du voiturier, d'après sa plaque ; et notre procureur impérial [...] sera tenu de poursuivre le roulier ou le voiturier » (Art. 16 du Décret du 28 août 1808).

ANNEXE 4. LA DIVAGATION DES ANIMAUX ET LE JET DE PIERRES.

1 Divagation d'animaux malfaisants et féroces et passage à travers les champs.

Code d'instruction criminel pénal et forestier, Les codes annotés de Sirey, Paris, Imprimerie et librairie générale de jurisprudence, 1867, pages 598, 599 et 602.

L'article 475 § 7 concerne la divagation des animaux malfaisants ou féroces et le §10 la divagation ou le passage d'animaux sur les terrains ensemencés ou chargés de récoltes. La divagation des animaux ordinaires sur la voie publique est réglée par d'autres articles du Code.

Art. 475. Seront punis d'amende, depuis six francs jusqu'à dix francs inclusivement...

§7° Ceux qui auraient laissé divaguer des fous ou des furieux étant sous leur garde, ou des animaux malfaisants ou féroces ; ceux qui auront excité ou n'auront pas retenu leurs chiens, lorsqu'ils attaquent ou poursuivent les passants, même quand il n'en serait résulté aucun mal ni dommage ;

Son *Commentaire* précise que :

« 7-8. Il ne faut pas seulement considérer comme féroces ou malfaisants les animaux qui le sont par la nature de leur espèce, comme les lions, les tigres etc. ... Mais aussi ceux qui le sont par leur organisation particulière ou par leur mauvaise éducation, quoique leur espèce ne soit pas malfaisante. Il en est ainsi d'un chien qui, sans y être provoqué, se jette sur quelqu'un et le mord.

11. Doivent être réputé animaux malfaisants ou féroces les taureaux. »

Divers autres points du commentaire indiquent qu'une ordonnance du 24 juin 1764 répute les volailles animaux malfaisants dans ce qui correspondait au département de la Seine.

2 La divagation des animaux ordinaires. sur les routes nationales.

Elle est interdite depuis *l'Arrêt du Conseil d'État interdisant à tous pâtres ou conducteurs de bestiaux de les conduire en pâturages, ou de les laisser stationner sur les bords des grands chemins plantés d'arbres, 16-12-1759, PTQ, 1399 à 1804.*

Il semble que le texte ait parfois été appliqué de façon jurisprudentielle aux routes départementales et chemins vicinaux de grande communication.

3 Divagation des animaux ordinaires, ou sur les autres voies.

C'est le domaine des arrêtés préfectoraux, régulièrement renouvelés, dont nous avons cité des exemples dans l'Ain et l'Indre-et-Loire.

4 Le jet de pierres.

L'article 475 § 8 du Code pénal permet d'illustrer la pratique ancestrale du jet de pierres contre les personnes. L'article 471 § 6 (non reproduit ici) le complète.

Art. 475. Seront punis d'amende, depuis six francs jusqu'à dix francs [...]

8° Ceux qui auraient jeté des pierres ou d'autre corps durs ou des immondices contre les maisons, édifice et clôture d'autrui, ou dans les jardins ou enclos, et ceux aussi qui auraient volontairement jeté des corps durs ou des immondices sur quelqu'un.

ANNEXE 5. LA PRESSE AUTOMOBILE SELON N. SPINGA.

Nicolas Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914, Étude de presse*, maîtrise sous la direction de Patrick Fridenson, Université de Paris X, 1973.

Nota Bene. Nous n'avons pas vérifié les éléments recueillis par Nicolas Spinga.

Nous avons rajouté la *Revue du Touring-Club de France* et *La Nature*.

Q quotidien, H hebdomadaire, BM bimensuel, M mensuel, A annuel.

Les titres		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
Le Chauffeur (M. Chérie) - Le chauffeur Français	1839		BM													
Le Guide du Carrossier	1858		BM													
La Nature (G. Tissandier)	1873		M													
Revue du Touring-Club de France	1891		M													
Le Vélo (P. Giffard)	1892		Q]									
Le Journal des Sports (Lucenski et P. Champ.)	1893	Q														
La Locomotion automobile (Vuillemot - Leblanc)	1894		H						H	BM						
L'industrie vélocipédique et automobile (T. Gebert)	1881		M													
Le Sport universel (Romain et Jeanniot)	1895		H													
L'Automotion (E. Bruel)	1896		H			H	BM									
Le Cycle et automobile industriels (F. Laine)	1896		H													
La France automobile (P. Meyan - M. Chérié)	1896		H													
L'Avenir industriel du cycle et de l'automobile (Nolton et Rouff)	1897															
La Cote Financière de l'automobile (Girard)	1897		M													
Le Moniteur automobile (Martinand et d'Orfeuill)	1897		M													
Nice-automobile (d'Orfeuill)	1897		H													
Les Petites annales illustrées du cycle et de l'auto (R. Vuillemot)	1897		H													
Le Bulletin officiel de la chambre syndicale de l'automobile	1898		M													
Le Livre d'or du cycle et de l'automobile (Valette)	1898		M													
Le Monde automobile et cycliste	1898		H													
Le Vélo illustré (P. Giffard)	1898		M													
La Vie au grand air	1898		H													
L'Avenir de l'automobile et du cycle (Germain)	1899		M													
L'Auto-revue (L. Bellemand)	1899		BM													
Le Publicateur du commerce des automobiles et du cycle (e)	1899															
La Locomotion (Baudry de Saunier)			H													
L'Auto-vélo - L'Auto (H. Desgrange)							Q									
Le Bulletin mensuel de l'Union automobile de France							M									
La Revue de l'Association générale automobile							M									
L'Agenda de chauffeur - l'Agenda buvard.							A									
L'Automobile							H									
La Cote automobile							M									
Le de Dion-Bouton							BM			BMM						
Le Mercure automobile																
Le Mois automobile							M									
Les Petites annonces de l'automobile et du cycle																
La Revue des transports automobiles (Stenger)							BM									

	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
La Vie automobile (Baudry de Saunier - P. Ravigneaux)						H									
L'Automobile illustrée						M									
Le Bulletin de l'automobile et des Sports															
Le Conseiller automobile						M									
La Pratique automobile (Mortiner-Mégret)						BM									
La Revue Automobile (J. Ouvrard)						H									
La Revue commerciale de l'automobile (J. Ouvrard)						H									
La Revue Française de construction automobile						H									
L'Anatomie de l'automobile															
L'Année automobile							A								
L'Automobilia (Roche d'Estrez et Gautier)							BM		BMM						
Le Bulletin contentieux de l'automobile							M								
Le Journal de l'automobile, du cyclisme et de tous les sports							H								
Les Locomotions mécaniques															
Les Poids lourds							M								
La Route (M. Chérié)							BM								
Les Sports (G. Prade)							Q								
L'Annuaire de la Carrosserie et de l'automobile								A							
L'Annuaire général de l'automobile								A							
L'Annuaire de la traction automobile								A							
L'Annuel								A							
L'Automobile - Revue du littoral								H							
Le Bulletin de la Commission technique de l'ACF															
Le Bulletin du Nord - touriste et AC du Nord								M							
Omnia (Baudry de Saunier)								H							
Les Petites affiches de l'automobile et du cycle															
Les Petites annales judiciaires du cycle et de l'automobile								M							
La Technique automobile (P. Ravigneaux)								M							
L'Accessoire de l'automobile								M							
L'Annual (Baudry de Saunier)								A							
L'Argus automobile (P. Rousseau)									H						
L'Automobile en Seine-et-Oise									M						
L'Auto-Roulotte									M						
Le Contentieux de l'automobile															
Le Siècle automobile										M					
La Voiture automobile d'occasion										A					
La Voiturette											BM				
La Revue de l'Auto-mutuelle de France											M				
L'Automobile dans l'industrie, les transports, l'agriculture														M	
Le Moteur															H

ANNEXE 6. LE CODE PERRIGOT ET SES OBSERVATIONS DIVERSES.

Texte du « *Code Perrigot* » et texte complet des « *Observations diverses* » in *La Vie automobile*, février 1905, page 116.

Voir aussi le *Rapport de J. Perrigot sur les Sanctions au Code de la route*, 5 pages, et le *Rapport de L. Périssé sur le Code de la Route et la Police du roulage*, 8 pages, dans le *Compte-rendu du 1er Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* des 11-16 décembre 1905.

CODE.

Article premier : – Sur la route libre on peut occuper le milieu de la chaussée, mais sous la condition de laisser assez d'espace à gauche pour permettre le passage d'une voiture plus vite venant dans le même sens.

Art. 2. – Croisement de deux voitures.

a) Deux voitures venant en sens inverse se croisent en se tenant chacune à leur droite. Elles doivent ralentir dans le cas où la route est manifestement assez étroite pour que les deux voitures n'aient pas un intervalle suffisamment grand entre elles au moment où elle se croiseront.

La vitesse sera même ramenée à celle d'un homme au pas si l'état de la route est tel que le croisement soit difficile : route très étroite ou rétrécie accidentellement par un tramway, un dépôt de matériaux, etc., etc.

Si deux voitures se croisent dans le même sens, celle qui est devancée n'a qu'à garder sa droite.

La voiture qui devance devra signaler sa présence par des appels de trompe et ne s'engager que si l'espace libre est nettement reconnu.

On ne doit jamais dépasser une voiture dans un tournant ou dans la traversée des agglomérations rurales.

Art. 3. – Virages.

Dans les virages découverts, c'est-à-dire où la vue de la route dans toute l'étendue du virage est complète, il n'y a pas de nécessité spéciale de ralentissement.

Dans tout virage où une portion quelconque de la route est masquée, on doit ramener la vitesse de façon à pouvoir stopper en 10 mètres.

Cette obligation s'impose plus rigoureusement encore dans les pays de montagne.

Dans tous les cas d'impossibilité absolue, par exemple si la partie droite est encombrée par un obstacle, l'automobiliste sera obligé de prendre sa gauche, mais alors il devra aller assez lentement pour pouvoir, en cas de besoin, arrêter en 3 mètres au plus, et faire des appels de trompe continuels.

Art. 4. – Croisements de routes.

Si le croisement des routes est absolument découvert, c'est-à-dire si la vue n'y est gênée par rien, il n'y a aucune obligation de modifier la vitesse si la route est libre.

Au contraire, si deux voitures convergent vers le croisement découvert, le conducteur qui voit une voiture venir à sa droite, doit lui céder le passage quelle que soit la largeur relative des

routes, il devra donc ralentir en conséquence et au besoin s'arrêter.

Si le croisement est tel que la vue soit impossible ou même seulement gênée, toute voiture abordant le croisement doit ralentir sa vitesse au moins à 20 kilomètres à l'heure.

Si, en arrivant au croisement ainsi ralenties, deux voitures se découvrent tout à coup et risquent de se heurter, chaque conducteur doit invariablement virer sur sa droite, bien que cette mesure lui fasse quitter momentanément sa route.

Art. 5. – Traversée des agglomérations.

Dans la traversée des villes, on se soumettra aux règlements spéciaux.

Dans celle des villages, la vitesse devra toujours être assez réduite pour que l'on puisse arrêter en 10 mètres si la route est large, et en 3 mètres si la route est étroite.

L'usage de la trompe est obligatoire à l'abord des maisons isolées.

Art. 6. – Rencontres.

En approchant d'hommes ou d'animaux, on doit les prévenir par des appels de trompe, jusqu'à ce que leur attention ait été manifestement éveillée, et ralentir sensiblement si la route est étroite.

Si les animaux manifestent de la frayeur, on doit, sans exception, ralentir, et si cela est nécessaire, arrêter la voiture et même le moteur.

Art. 7. – Accidents de personnes.

En cas d'accident, il faut s'arrêter et porter secours, dans toute la mesure du possible, aux victimes de l'accident.

Quand les blessés seront en sécurité et que les soins médicaux leur seront assurés, on devra s'occuper de recueillir, sans tarder, tous les témoignages capables d'établir les circonstances de l'accident.

Art. 8. – Une automobile croisant au moment d'un accident devra également s'arrêter pour offrir son assistance la plus complète aux blessés d'abord, puis aux auteurs de l'accident toujours présumé involontaire.

Art. 9. – Avaries, pannes, accidents à la voiture.

Tout automobiliste doit aide à son camarade qui la lui demande.

Une voiture en panne demande de l'aide de la façon suivante :

1° S'il fait jour, en agitant un bras dans un plan perpendiculaire à la route, la figure étant tournée vers la voiture dont on sollicite l'arrêt, ou en plaçant ostensiblement sur la voiture un drapeau blanc, fait au besoin avec un mouchoir ;

2° La nuit, en agitant une des lanternes en travers de la route.

Art. 10. – En cas de panne d'essence, le chauffeur qui en sera requis doit à son camarade la quantité d'essence qu'il aura disponible en excédent.

Cette essence devra être payée comptant.

OBSERVATIONS DIVERSES

Le Code aurait pu être complété, au point de vue solidarité, en prévoyant les nombreux cas où elle peut se manifester, mais on aurait risqué ainsi d'aboutir à une réglementation confuse et arbitraire qui, par suite, perdrait toute autorité.

Il m'a semblé qu'il suffisait d'affirmer le principe que tout automobiliste doit aide à son camarade qui la lui demande.

C'est au requêté à juger dans sa conscience de ce qu'il doit faire et de ce qu'il peut faire, et il restera toujours à celui qui se croira insuffisamment aidé d'en appeler à l'opinion.

Il me reste maintenant à envisager les moyens de le faire respecter et à prévoir les sanctions nécessaires.

Il ne peut être question, entre nous, de sanctions pénales. Il me semble que l'on peut se borner aux mesures suivantes :

Tout membre adhérent à la Fédération s'engage, sur l'honneur, à observer, en toute circonstance et rigoureusement, le Code des usages de la route.

Il sera rayé de la Fédération et sa carte lui serait retirée sur décision du Comité de la Fédération en cas où il résulterait d'un jugement des tribunaux, devenu définitif, qu'il a manqué gravement à son engagement et a ainsi causé un accident.

D'autre part, tous les camarades seront invités à signaler au bureau de la Fédération le nom de ceux qui auront, dans des circonstances particulièrement intéressantes, donné des preuves notoires de leur dévouement et de leur esprit de solidarité.

On constituerait ainsi une sorte de livre d'honneur sur lequel il serait aussi honorable que profitable de figurer.

Le chauffeur raisonnable qui, par un malheureux hasard, aurait causé un accident involontaire, pourrait trouver dans la production de ces citations un témoignage à décharge et une présomption en faveur de sa prudence et de son caractère.

D'autre part, en respectant scrupuleusement les règlement que nous nous imposons, nous nous distinguerons enfin de ceux qu'on a appelés les chauffards.

Attaquons donc ainsi hardiment ce mal révoltant qu'est la désinvolture avec laquelle beaucoup de chauffeurs risquent la catastrophe.

J. PERRIGOT

Président de l'Automobile-Club Vosgien

ANNEXE 7. SOMMAIRE DU RAPPORT MASSARD DE 1910.

Émile Massard, *Rapport au nom de la deuxième commission sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris*, n° 17, 30 mai 1910.

	Pages
PREMIERE PARTIE	
ETAT DE LA CIRCULATION	7
1 – HISTORIQUE ET COMPARAISON	7
Le premier encombrement	7
Les premières voitures publiques	9
II – L’ENGORGEMENT DE PARIS	11
Constatations de M. Lépine	11
La circulation et le travail	12
Comparaison avec l’Amérique	13
III – SURFACE D’ENCOMBREMENT	16
IV – MOUVEMENT DES VOYAGEURS	19
Le Métropolitain	23
Mouvement des voyageurs dans les gares	25
Circulations différentes	26
V – L’INSPECTION GENERALE DE LA CIRCULATION	30
VI – LA BRIGADE DES VOITURES	34
VII – CONTRAVENTIONS ET PUNITIONS	37
DEUXIEME PARTIE -	
TROUBLE DE LA CIRCULATION – LES CAUSES	41
I – AUGMENTATION DES VEHICULES	41
Résumé	49
Récapitulation des machines roulantes	49
Augmentation prochaine	51
II – LES ACCIDENTS	56
Loi de protection des accidents	61
III – LA MARAUDE	68
Ordonnances contradictoires	68
Le pour et le contre	70
Une solution	73
Conclusions	73

VI – LES STATIONNEMENTS	74
Stationnement dans les petites rues	74
Les arrêts facultatifs des omnibus	75
Propositions déjà faites	76
L'exemple du boulevard des Italiens	76
Au boulevard de la Madeleine	77
Conclusions	77
V – COCHERS ET CHARRETIERS	78
La connaissance des règlements	78
Système américain	78
Système français	79
Système anglais	79
Age des cochers	81
Nombre des cochers	
L'éducation des cochers	82
Les papiers des charretiers	82
TROISIEME PARTIE -	
TROUBLE DE LA CIRCULATION – LES REMEDES	85
I – SERRER DAVANTAGE A DROITE	86
A côté des refuges	86
La forme de la chaussée	87
Jalonnement et canalisation	87
II – HAQUETS, FARDIERS ET VOITURES A BRAS	89
Les haquets	89
Les fardiens	90
Voies interdites	90
Poids lourds	91
Les voitures à bras	92
Voitures-réclames	93
III – LES CARREFOURS	95
Mouvements alternatifs	95
Carrefours à voies superposées	97
Double file réservée pour tourner à droite	100
Carrefours à giration	102
Une solution théorique	104
IV – LA RUE DE LA PAIX	105
Les cavaliers	105
Les chaînes	106
La solution pratique	106
V – CIRCULATION A SENS UNIQUE	108
VI – NECESSITE DES SIGNAUX	115

Système Jean de Saint-Maurice	116
Système du docteur Goupil	119
Objections de l'Administration	119
Système Brousset	120
Autres signaux	121
Innovation de la Compagnie générale des omnibus	122
VII – POLICE MONTEE – BRIGADE VOLANTE	123
VIII – LE SIEGE A GAUCHE	125
La circulation à gauche	126
Singulières anomalies	128
Le déplacement du siège	129
Opinion de M. Charron	129
Une démonstration théorique	132
Une expérience	135
Controverse	136
IX – LES PANS COUPES	128
X – AUGMENTATION DE LA VITESSE MOYENNE	141
XI – QUESTIONS ET SOLUTIONS DIVERSES	144
Qui doit ralentir aux croisements ?	144
La glace arrière	146
Le verglas artificiel	146
Pavage et asphaltage	147
Les travaux urgents	148
Le transport des marchandises	148
Circulation normale aux portes	149
La manœuvre du bâton blanc	150
Coupure automatique par quatre	150
Stations de voitures à l'envers	151
Les stations au centre	153
Le sifflet des agents	152
Les longs convois	153
La marche arrière	153
Virage dans le rayon le plus court	154
Prévenir pour tourner	154
Signal sur la voiture	155
Garder la droite pour tourner à gauche	155
Restriction aux stationnements	157
Stationnement aux angles	157
Contre les voitures à marche lente	157
Signaux sonores – La trompe des bicyclettes	158
Aborder le trottoir à droite	158
Excès de fumée	159
Sens de la circulation des tramways	159
Position des lanternes	160

Les feux à l'arrière	161
La circulation silencieuse	161
Les arrêts en pleine voie	162
Publicité à donner aux contraventions	162
Un problème de circulation	163
Le service des théâtres	164
Un code de circulation urbaine	165
QUATRIEME PARTIE	
CIRCULATION DES PIETONS	167
I – L'EDUCATION DU PUBLIC	167
II – ENCOMBREMENT DES TROTTOIRS	170
Les édicules	171
Les palissades	173
Les terrasses et les étalages	175
III – LES PASSAGES SOUTERRAINS	178
Un plan idéal	180
IV – LES REFUGES	182
Forme des refuges	182
Au carrefour des Italiens	184
Au pont au Change	186
Place Saint-Michel	186
A la Madeleine	188
Place de la Concorde	190
A la Porte Maillot	190
Une grave question	194
Refuges étudiés dans les sections	194
Refuges étudiés pour la réorganisation des transports	198
Refuges proposés par les conseillers	207
CINQUIEME PARTIE	
RESULTATS D'ENQUETE	211
I – Chambre de commerce de Paris	211
II – Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles	217
III – Prince Pierre d'Arenberg, Président de l'Automobile Club	222
IV – Compagnie générale des omnibus - Services techniques	226
V – Association générale automobile	229
VI – Compagnie française des automobiles de place	231
VII – M. William Phelps Eno de Washington	235
VIII – M. Henri Berneux, des Messageries nationales	238
IX – Compagnie générale des voitures <i>l'Urbaine</i>	241
X – L. Blériot – Recherches aéronautiques	241
XI – MM. Farman, frères	242
XII – M. De Baeder, de l'Office d'aviation	242

XIII – M. Desgranges, directeur de <i>l'Auto</i>	245
XIV – M. Georges Prade, directeur du journal <i>les Sports</i>	246
XV – M. Miral, rédacteur à <i>l'Auto</i>	251
XVI – M. Lamberjack, Société américaine automobile	252
XVII – Compagnie générale des tramways	254
XVIII – G. Gruss, L Cabarrus, Compagnie de location d'automobiles de Renault frères	254
XIX – M. Bondis et Cie, automobiles	255
XX – De Dion-Bouton, automobiles et cycles	257
XXI – J. Garbiès, mécanicien-conducteur secrétaire de la Société des mécaniciens conducteurs d'automobiles	258
XXII – Krenner, de la Société de secours mutuel des mécaniciens conducteurs d'automobiles	259
XXIII – Un chauffeur mécanicien de taxi-auto	260
XXIV – M. Reichel, critique des sports au <i>Figaro</i>	262
XXV – M. Max Vincent, vice-président du Touring club de France	264
XXVI – M. Max Richard, ingénieur-expert près le tribunal civil, ancien président de la Chambre syndicale de l'automobile	264
XXVII – Ligue des commerçants industriels détaillants	265
RESUME	266
CONCLUSION GENERALE	269
PREMIER PROJET DE DELIBERATION	271
DEUXIEME PROJET DE DELIBERATION	272
INDEX ALPHABETIQUE	273

ANNEXE 8. LE CODE DE LA RUE (PROJET D'ORDONNANCE SUR LA CIRCULATION A PARIS EN 1910).

« *Projet d'ordonnance de M. le Préfet de police discuté et approuvé par la Commission de circulation.* »

Émile Massard, *Rapport supplémentaire*, n°41, 1910, pages 46-53.

Le texte ci-dessous n'est pas intégral, mais reproduit les principales dispositions prévues.

Les neuf premiers articles peuvent être considérés comme le prototype d'un « *Code de la rue* ».

NOUS, PREFET DE POLICE.

Vu : 1° la loi du 28 pluviôse an VIII ;

2° Les arrêtés du Gouvernement des 12 messidor an VIII et 3 brumaire an IX ;

3° La loi du 30 mai 1851 et le règlement d'administration publique du 10 août 1852 sur la police du routage et des messageries publiques ;

4° Les dispositions du Code pénal notamment les art. 319 et 320 ; 471, 475 et 476, 478 à 480 et 482 et 484 ;

5° Le décret du 10 octobre 1859 qui détermine les attributions des Préfets de police et de la Seine ;

6° Les ordonnances de police des 10 juillet 1900 et 10 février 1909 concernant la conduite et la circulation des voitures et les appareils de locomotion de toute sorte dans Paris et les communes du ressort de la Préfecture de police ;

Considérant qu'il importe, dans l'intérêt de l'ordre et de la liberté de la circulation, d'apporter aux mesures qui ont été ordonnées jusqu'à ce jour les améliorations et les modifications dont l'expérience a fait reconnaître la nécessité :

Vu l'avis du Comité consultatif permanent de la Circulation ;

Sur la proposition de M. le Secrétaire général.

ORDONNONS CE QUI SUIT :

Dispositions applicables à toutes les voitures.

Article premier. – Le conducteur d'un véhicule quelconque (y compris les voitures à bras, tri-porteurs, cycles, tandems) et les conducteurs de bêtes de trait ou de charge devront, toutes les fois qu'il n'y aura pas d'obstacle, prendre la partie de la chaussée qui se trouve à leur droite, alors même que le milieu de la chaussée serait libre.

Aussitôt que l'obstacle qui les aura forcés à dévier à gauche sera dépassé, ils devront reprendre leur droite.

Dans tous les cas, les conducteurs devront doubler à gauche toutes les voitures, excepté les tramways qui devront être doublés à droite, lorsque les voies de tramways occupent le centre de la chaussée.

Les conducteurs ralentiront leur marche et arrêteront au besoin leurs véhicules à proximité des

arrêts fixes et facultatifs des tramways, lorsque des voitures ou des trains s'y trouveront arrêtés pour prendre ou laisser des voyageurs.

Art. 2. – Lorsque les exigences de la circulation les obligeront à raser les trottoirs, les conducteurs devront prendre une allure très modérée.

Quand un conducteur devra tourner dans une rue à gauche, il devra le faire en doublant le point central où les axes des deux rues se croisent, et en gardant toujours sa droite.

Tout véhicule tournant l'angle d'une rue se tiendra aussi près que possible du trottoir de droite, en évitant toutefois de passer dans les ruisseaux ou les caniveaux.

Art. 3. – Dans les voies publiques désignées ci-après et divisées, dans le sens de la longueur, par des contre-allées, des viaducs ou des tranchées, les véhicules devront toujours, à moins de circonstances exceptionnelles, emprunter le côté droit de la voie, de telle façon que la circulation soit établie dans un seul sens sur chaque côté.

Art. 4. – Quand un conducteur d'un véhicule quelconque traversera une voie dans sa largeur, pour s'arrêter du côté opposé, il ne devra pas le faire en coupant la rue obliquement. Il décrira une courbe pour faire demi-tour et venir se placer de telle façon qu'il ait le trottoir à sa droite, dans le sens de la circulation des voitures.

Cette disposition ne sera, toutefois, pas applicable dans les cas où le virage serait matériellement impossible, par suite de l'étroitesse de la voie ou de sa déclivité.

Aucune voiture ne doit s'arrêter en pleine voie, sauf le cas de barrage ou d'obstacle matériel ;
Sauf dans les rues désignées par l'art. 25 où la circulation s'effectue dans un sens unique, tout véhicule stationnant sur la voie publique doit se placer de façon à avoir le trottoir à sa droite, et l'avant de la voiture tourné dans le sens de la circulation.

Art. 5. – Il est interdit à toute voiture de stationner à l'angle de deux rues. Le conducteur devra arrêter de façon qu'une distance de un mètre au moins soit réservée entre l'avant de sa voiture et l'alignement des immeubles de la rue transversale.

Art. 6. – Lorsque deux voitures se présenteront simultanément pour franchir un croisement de rues, l'ordre de passage se règlera comme suit :

La priorité sera accordée à la voiture suivant une grande voie. Le conducteur de la voiture sortant de l'autre voie devra ralentir et ne reprendre sa marche qu'après s'être assuré qu'il ne risque pas de collision avec la voiture à croiser.

Dans les croisements de voies d'égale largeur tout conducteur devra ralentir sensiblement et céder le pas au véhicule qui vient vers sa droite.

Art. 7. – Tout conducteur d'un véhicule devant s'arrêter ou ralentir doit donner un signal à ceux qui suivent, soit en levant le fouet, soit en étendant le bras.

Quand il tourne ou se met en marche, il doit indiquer, avec le fouet ou avec la main, la direction qu'il se propose de prendre, à moins que la voiture ne soit munie d'un signal avertisseur remplissant le même objet et agréé par l'Administration.

Art. 8. – Il est expressément interdit aux voitures automobiles de virer dans une rue, à moins qu'il ne leur soit possible de le faire sans employer la marche arrière.

Art. 9. – Les conducteurs de voitures automobiles ne doivent faire usage de la trompe que pour avertir les cochers, les chauffeurs, les cyclistes ou les piétons.

Il leur est interdit d'en faire un usage abusif, surtout la nuit.

Dispositions applicables aux cochers et conducteurs des voitures de place.

Art. 10. – Indépendamment des dispositions de l'art. 9 de l'ordonnance du 10 juillet 1900 qui restent en vigueur, les cochers et conducteurs de voitures et d'automobiles de place, dont les voitures circuleront à vide, devront obtempérer immédiatement à toutes les injonctions qui leur seront faites par les agents, dans le but de faciliter la circulation générale des véhicules, et d'empêcher les encombrements de se produire.

Art. 11. – Dans les voies qui feront l'objet de la nomenclature ci-après, et de 3 heures à 7 h ½ du soir, il est interdit aux dits cochers et conducteurs, dont les voitures circuleront à vide, de marcher de front au pas, et de faire demi-tour.

Il leur est également interdit de se suivre en files de plus de trois voitures, à la même allure.

Art. 12. – Les cochers et conducteurs des voitures de place devront marcher aux prix et conditions du tarif indiqué sur le bulletin de leur voiture, approuvé par nous, et dont un exemplaire doit être spontanément remis à la personne qui vient de monter, conformément à l'art. 69 de l'ordonnance de police du 10 juillet 1900.

[... Places et sens giratoires.]

Art. 18. – Place de l'Etoile – D'une manière générale, la circulation des véhicules sur la place de l'Etoile s'effectuera par la droite, en contournant l'Arc de triomphe.

Art. 19 – Place de la Concorde [...]

Art.20. – Place de l'Opéra [...]

Art. 21. – Places et carrefours ayant un refuge central. – Place du Trocadéro, place de Clichy, place Victor Hugo, place des Ternes, place Pereire, et, d'une manière générale, sur toutes les places au centre desquelles il existe un refuge, un square ou un monument public, les voitures devront traverser en tenant toujours leur droite, et en contournant le refuge, le square ou le monument.

Art. 22. – Circulation des voitures dans l'avenue des Champs-Élysées – La partie centrale de la chaussée de l'avenue des Champs-Élysées comprise entre les refuges est exclusivement réservée aux voitures automobiles et véhicules à moteur mécanique ; les voitures hippomobiles, cycles, tandems, tri-porteurs, devront seuls suivre à droite et à gauche les parties de la chaussées entre les refuges et les trottoirs.

Art. 23. – La circulation dans l'avenue des Champs-Élysées, dans les avenues de Marigny et Gabriel, est expressément interdite aux voitures de transport en commun lorsqu'elles seront attelées de quatre chevaux, à l'exception, toutefois, des grandes voitures de tourisme, aux voitures non suspendues, aux voitures à bras et aux voitures suspendues servant au transport des denrées, marchandises et autres objets.

Toutefois, des voitures pourront circuler dans lesdites avenues lorsqu'elles auront à prendre ou à déposer leur chargement dans les immeubles situés dans ces voies publiques, à la condition d'y pénétrer et d'en sortir par les voies latérales les plus proches.

Art. 24. – Stationnement des voitures dans la rue de la Paix. – Les voitures ne pourront stationner dans la rue de la Paix que sur deux files du côté des numéros impairs de ladite rue, et sur une seule file du côté des numéros pairs.

Les voitures en surplus pourront aller stationner place Vendôme, du côté des numéros pairs.

Voies couplées où la circulation se fait dans un seul sens.

Art. 25. – Dans les rues ci-après désignées, la circulation des véhicules s’effectuera en sens unique, de 8 heures du matin à 8 heures du soir, dans les conditions suivantes :

Rues de Mogador et de la Chaussée d’Antin

Rues du Helder et Taitbout

Rues de Grammont, Sainte-Anne et de Richelieu

Rues du Temple et des Archives

Rues de Rome et du Havre

Rue des Mathurins

Rues des Capucines et Daunou

Carrefour Rivoli – Hôtel de Ville

Celles venant du boulevard de Sébastopol et se dirigeant vers la place de l’Hôtel-de-Ville passeront par la rue de Rivoli.

Art. 26. – Les dispositions de l’art. 25 ci-dessus, pourront être appliquées ou modifiées dans toutes les voies couplées qui seront ultérieurement désignées par décision du Préfet de police.

Art. 27. – L’ordonnance de police du 10 février 1909 est abrogée.

Art. 28. – La présente ordonnance sera publiée et affichée.

Le Directeur de la Police municipale, l’inspecteur divisionnaire de la Circulation et des Transports, les officiers de paix, les commissaires de police de la ville de Paris et les agents placés sous leurs ordres. M. le colonel commandant de légion de la Garde républicaine, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d’en assurer l’exécution.

Paris le ... juillet 1910

Le Préfet de police

L. LEPINE

Le Secrétaire général

E. LAURENT

ANNEXE 9. SOMMAIRE DU « CODE DE LA ROUTE » DU 27 MAI 1921.

Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, 27 mai 1921, Journal officiel du 31 mai 1921.

Le décret étant trop long pour une reproduction complète, nous indiquerons ici :

- la liste des textes visés,
- l'intitulé de chacun de ses 64 articles.

Les textes entre guillemets et en italiques sont des citations partielles du décret ou de l'article en question.

Lorsque c'est nous qui avons ajouté un commentaire, celui-ci sera en italiques sans guillemets.

TEXTES VISÉS.

« Vu la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques, et notamment l'article 2 de cette loi ;

Vu le décret du 10 août 1852, portant règlement d'administration publique sur la police du roulage et des messageries publiques, modifié et complété par les décrets des 24 février 1858 et 29 août 1863 ;

Vu les décrets des 10 mars 1899, 10 septembre 1901 et 4 septembre 1919 concernant la circulation des automobiles. »

SOMMAIRE DU DÉCRET.

« Article 1^{er}. L'usage des voies, ouvertes à la circulation publique, est régi par les dispositions du présent règlement. »

Chapitre 1^{er}. Dispositions applicables à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés.

2. Pression sur le sol, forme et nature des bandages.

3. Gabarit des véhicules.

4. Éclairage.

5. Plaques.

6. Largeur du chargement.

7. Conduite des véhicules et des animaux.

8. Vitesse. *« Allure modérée dans la traversée des agglomérations et toutes les fois que le chemin n'est pas parfaitement libre ou que la visibilité n'est pas assurée dans de bonnes conditions ».*

9. Croisement et dépassement.

10. Bifurcation et croisée des chemins.

11. Stationnement des véhicules.

12. Circulation sur les pistes spéciales.

13. Convois.

14. Transports exceptionnels.
15. Barrières de dégel.
16. Passage des ponts.

Chapitre 2. Dispositions spéciales aux véhicules à traction animale.

17. Freins. « *Si la topographie l'exige, le préfet peut imposer sur certaines voies l'obligation de munir tous véhicules d'un frein ou d'un dispositif d'embrayage.* »
18. Nombre d'animaux d'un attelage. Leur nombre est limité selon le type de véhicule.
19. Renfort. Concerne « *les routes offrant des rampes d'une déclivité ou d'une longueur exceptionnelle* ».
20. Neige et verglas. *Dans ces cas, la limitation du nombre d'animaux est supprimée.*

Chapitre 3. Dispositions spéciales aux véhicules automobiles.

21. Organes moteurs.
22. Organes de manœuvre et de direction.
23. Organes de freinage.
24. Éclairage.
25. Signaux sonores.
26. Réceptions. *Définit la réception par type de véhicule.*
27. Plaques.
28. Autorisation de circuler.
29. Certificat de capacité pour la conduite des automobiles.
30. Circulation des automobiles.
31. Vitesse. « [...] *Tout conducteur d'automobile doit rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule, en raison des circonstances de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gênes pour la circulation, notamment dans les agglomérations, dans les courbes, les fortes descentes, les sections de routes bordées d'habitations, les passages étroits et encombrés, les carrefours, lors d'un croisement ou d'un dépassement ou encore lorsque, sur la voie publique, les bêtes de trait, de charge ou de selle où les bestiaux montés ou conduits par des personnes, manifesta son approche désigna de frayeur.* »

Un tableau de limitation des vitesses pour les poids-lourds (classés selon 4 catégories) est joint à cet article.

32. Automobiles tracteurs et véhicule remorqué.
 - A. Règles communes au cas d'une remorque unique et au cas de plusieurs remorques.
 - B. Règles spéciales au cas d'une remorque unique.
 - C. Règles spéciales au cas de plusieurs remorques.
33. Courses d'automobiles.

Chapitre 4. Dispositions spéciales aux véhicules attelés ou automobiles affectés aux services publics de transports en commun.

34. Déclaration.
35. Freins. Prescrit des freins supplémentaires pour les véhicules attelés.
36. Dispositions intérieures et extérieures des véhicules. *Concerne la sécurité et la commodité.*
37. Éclairage.
38. Réception.
39. Autorisation de circuler de stationner.
40. Indications diverses et tarifs.
41. Obligations imposées aux conducteurs.

42. Droit de passage.
43. Création de relais.
44. Organisation des relais.
45. Registre des réclamations.
46. Dispositions spéciales aux voitures internationales.
47. Publicité des dispositions précédentes.

Chapitre 5. Dispositions applicables aux cycles.

A. - Cycles pourvus d'un moteur mécanique.

48. « *Les cycles pourvus d'un moteur mécanique sont régis par les dispositions du chapitre 3 ci-dessus.* »

B. Cycles sans moteur mécanique.

49. Éclairage.
50. Signaux sonores.
51. Plaques.
52. Vitesse.
53. Croisement ou dépassement.
54. Réglementation de la circulation des cycles. *Tolérance de la circulation sur les trottoirs ou contre-allées le long des voies pavées ou en état de réfection.*

Chapitre 6. Dispositions applicables aux piétons et aux animaux non attelés ni montés.

55. Piétons. *Les conducteurs doivent les avertir et ceux-ci doivent se ranger.*
56. Troupeaux.
57. Divagations ou abandon des animaux sur la voie publique.
58. Pacage. (Il est interdit partout).

Chapitre 7. Dispositions transitoires et diverses.

59. Contraventions au présent règlement.
60. Délais d'application du présent règlement. *Les délais concernent de nombreuses prescriptions.*
61. Voies ferrées sur route. *Le décret ne les concerne pas.*
62. Pouvoir des préfets et maires. *Ils peuvent prescrire des arrêtés spéciaux.*
63. Règlements abrogés.
64. Exécution du décret. *Par les ministres de l'intérieur, des finances et des travaux publics.*

ANNEXE 10. ÉVOLUTION DES TRAFICS DE 1851 A 1939.

INTRODUCTION ; LES SOURCES.

On ne dispose pas d'étude d'ensemble sur l'évolution de la circulation routière avant la seconde guerre mondiale. La principale référence utilisée, œuvre de J.-C. Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*⁷, réalisée dans le cadre de l'Institut de Science Économique Appliquée⁸ en 1967, ne présente cependant ni la totalité des trafics, ni un niveau de détail suffisant.

Nous proposons donc ici une étude de l'évolution de la circulation et de ses diverses composantes de 1850 à 1939. Nous nous intéresserons aux catégories suivantes :

- les divers réseaux routiers : routes nationales et départementales, autres voies,
- les trois types d'usages : transport en commun de voyageurs, transport de marchandises et produits agricoles, véhicules particuliers,
- tous les types de véhicules : voitures attelées, bicyclettes, motocycles et motocyclettes, automobiles particulières, autobus et autocars, camions et camionnettes,
- la circulation du bétail, très importante on le verra⁹.

Enfin, nous essaierons de préciser le nombre de voyageurs et les tonnages transportés.

Attirons ici l'attention du lecteur sur le « processus par étapes » nécessaire pour reconstituer les détails du trafic et de son évolution. Il conditionne le plan d'exposition ci-dessous, avec ses va-et-vient entre des sources différentes.

Les sources.

Les sources dont nous disposons sous les suivantes :

- les kilométrages des divers réseaux,
- des « *comptages* » sur les routes nationales ou départementales, distinguant les divers types de trafic et fournissant des évaluations des tonnages transportés,
- les parcs de bicyclettes et de véhicules automobiles (voir *Annexe A 11*),
- des indications fragmentaires sur le taux d'occupation des véhicules automobiles de transport de voyageurs et des voitures particulières datant des années 1920-1930,
- une évaluation du parcours unitaire des automobiles particulières à la même époque.

⁷ Jean-Claude Toutain, *Les transports en France de 1830 à 1965*, publié dans *Économie et sociétés, Cahiers de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n°8 septembre-octobre 1967, PUF, 310 pages, 1968.

Toutain n'évalue notamment pas les trafics de voyageurs en « voitures particulières attelées » ou en cycles.

Il combine l'utilisation des recensements et celle de diverses études antérieures, qu'il critique d'ailleurs longuement. Voir chez lui ces références que nous n'utiliserons pas.

Nous avons repris ses évaluations en ce qui concerne les autres modes que la route.

Caron utilise les résultats de Toutain, *op. cit.*, pages 750 et 751.

⁸ Cette institution, dirigée par François Perroux et Pierre Tabatoni, et liée au CNRS, a centralisé et publié à partir de 1956 une importante série d'études économiques et sociologiques, ainsi qu'une série d'études d'histoire quantitative dans le domaine économique. Elle publiait des « *Cahiers de l'I. S. E. A.* », avec une série « *Histoire quantitative de l'économie française* », dont fait partie l'ouvrage cité.

⁹ On n'étudiera pas ici les tramways et chemins de fer routiers, ni les cavaliers et animaux de bât.

Les « comptages » de la circulation attelée¹⁰, faits tous les sept ans environ sur les routes nationales depuis 1845, et en 1863-64, 1869, 1876 et 1882 sur les routes départementales¹¹, ne décomptent pas des « véhicules ». Ils avaient pour but de déterminer le « poids » de la circulation, principale cause de l'usure des routes. Aussi ne comptait-t-on pas les véhicules, mais les « colliers », c'est-à-dire le nombre des animaux de trait, ce qui donnait une idée du poids des voitures que l'on cherche à déterminer¹², et des « tonnages utiles » transportés.

Pour transformer les colliers en véhicules, il fallait remonter aux « feuilles de pointage » qui comportent l'indication du nombre de véhicules attelés, données qui n'étaient pas agrégées dans les « livres de comptages » départementaux, et *a fortiori* dans le document national. Or, certaines Archives départementales ont conservé des feuilles de pointage en nombre suffisant.

Une autre source est le recensement fiscal des parcs de véhicules. Les voitures particulières attelées payent un impôt direct jusqu'en 1914 au moins. Les bicyclettes sont elles-aussi imposées de 1893 jusqu'en 1939. Certaines automobiles – mais pas toutes – font l'objet de décomptes fiscaux. On trouvera les éléments détaillés sur tous ces parcs en *Annexe A 11*.

Mais, pour en tirer des évaluations du trafic il est indispensable de connaître le parcours unitaire moyen de chaque type de véhicules. Or, il n'existe aucun élément valable pour la circulation attelée ni pour la bicyclette. Les évaluations pour l'automobile disponibles avant 1914, notamment chez Hennequin, ne reposent sur aucune enquête et sont fantaisistes et inutilisables. On ne peut donc pas calculer des trafics par cette méthode avant 1914.

Par contre, des enquêtes faites dans les années 1930 lors de la mise en place de la coordination des transports indiquent des valeurs vraisemblables du parcours unitaire moyen. Celles-ci sont corroborées par des données plus précises du début des années 1950.

Pour évaluer le nombre de voyageurs transportés, il faut disposer du « taux d'occupation moyen » des véhicules de transport en commun et des véhicules particuliers. Or, il n'existe rien de tel jusqu'en 1914. Diverses évaluations ont été faites dans les années 1930.

Pour les automobiles particulières le taux d'occupation dans les années 1930 est de 2,3 personnes par véhicule. Ce chiffre est identique à celui (encore mieux connu) des années 1950. On le retiendra donc, faute de mieux, pour tous les véhicules particuliers attelés et pour les automobiles à partir de 1913 (pour 1903 on retiendra un taux de 2).

Pour les voitures attelées de transport en commun, on a une évaluation ancienne. Pour les autocars, on dispose de même de données datant des années 1930 ; c'est sur ces bases que nous proposerons un calcul des trafics de voyageurs en transport en commun.

Nous limiterons nos études détaillées à certains recensements qui scandent les grandes étapes de notre histoire : 1863-64, 1894, 1903, 1913, 1921 et 1934.

¹⁰ La plupart des rapports des recensements jusqu'en 1920/21 sont conservés à la Bibliothèque de l'École nationale des ponts et chaussées, notamment ceux de 1856/7, 1863/4, 1869 et 1876 absents à la B. N. F.

Les recensements de 1928 et 1934 se trouvent à la B. N. F.

¹¹ Selon Toutain, pages 22-23, il y eut des comptages sur le réseau départemental en 1863-64, 1869, 1876 et 1882 et il n'aurait retrouvé que celui de 1863-1864 à l'École nationale des Ponts et chaussées. Ce fut également notre cas. Mais, il a trouvé chez divers auteurs le débit moyen total de ces comptages, page 23 (voir ci-dessous).

¹² Des enquêtes sur le poids moyen des voitures de marchandises chargées complétaient les données.

Pour calculer les poids ayant circulé sur les routes, les « colliers bruts » des deux dernières catégories étaient transformées en « colliers réduits » équivalents des « voiture de marchandise chargées » au moyen de coefficients correspondants à leur poids respectifs. Mais, ceci ne nous intéresse pas ici.

LA CIRCULATION ATTELEE.

Les débits totaux lors des recensements de la circulation attelée sur les routes nationales.

Le tableau donne le débit¹³ total de la circulation attelée sur les routes nationales lors des recensements conservés (voir par exemple leur récapitulation dans le recensement de 1903)¹⁴.

Tableau 1. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau national.

Recensement	1851/2	1856/7	1863/4	1869	1876	1882	1888
colliers/jour	244,2	246,4	237,4	239,9	206,7	219,8	240,5
Recensement	1894	1903	1913	1921	1928	1934	
colliers/jour	231,8	251,4	241	180,4	> 67,8	> 38	

Durant le premier développement du chemin de fer de 1850 (3 000 km) à 1870 (17 700 km), le trafic des routes nationales n'avait pratiquement pas varié. La baisse enregistrée lors des recensements de 1876 et 1882 est certainement une conséquence de la défaite de 1870 et de la crise économique qui s'est ensuivie. La poursuite du développement de la longueur du réseau ferré (36 800 km en 1900) et surtout de son trafic, n'avait guère plus affecté le trafic des routes nationales.

Mais, on doit constater que le trafic attelé ne décroît que lentement entre les deux guerres.

Avant 1882, les voitures sont classées en cinq catégories fonctionnelles :

- « voitures d'agriculture »,
- « voitures de roulage »,
- « voitures pour messageries »,
- « voitures particulières »,
- « voitures vides ».

Puis, en poussant la logique du classement par poids des véhicules, on les a regroupées à partir de 1882 en trois catégories correspondant chacune à un poids moyen par collier :

- « voitures chargées de produits ou de marchandises »,
- « voitures publiques pour voyageurs »,
- « voitures vides ou particulières¹⁵ ».

La connaissance des débits de « voitures particulières » nécessite donc des calculs à partir de 1882. Nous devons donc y revenir plus loin.

Les recensement calculent aussi des « tonnages bruts » et des « tonnages utiles » transportés jusqu'en 1921.

Les animaux sont aussi recensés à partir de 1882 en deux catégories : « bêtes non attelées »

¹³ On parlera de « débit (journalier) » pour le nombre moyen de colliers ou voitures traversant une section chaque jour, et de « trafic (annuel) » pour le nombre de « collier.km » ou « voiture.km » obtenu en multipliant le débit journalier par 365 jours et par la longueur des routes en km.

¹⁴ Le premier recensement date de 1844/45, mais ses données étaient déjà considérées comme perdues en 1894.

Le recensement de 1934 comporte le détail des véhicules à 1 bête ou à 2 bêtes ou plus. On n'a donc qu'une valeur minimum du nombre de colliers.

¹⁵ Il s'agit évidemment des « voitures vides » de transport de marchandises. La répartition entre « voitures vides » et « voitures particulières » n'est plus faite à partir de 1882 ; or elle va évoluer fortement.

et « bêtes de menu bétail », qui seront transformés en « équivalents de voitures chargées »¹⁶. Cette donnée fait apparaître que le nombre de ces animaux de bétail sur les routes nationales est bien plus élevé qu'on ne l'imagine. Ainsi, en 1894, les « débits » du bétail sont de 42,9 têtes de gros bétail et 91,6 têtes de menu bétail. Il y avait donc en 1894, pour 100 véhicules, 23 gros animaux non attelés (ou montés) et 49 têtes de menu bétail (ovins, caprins)¹⁷.

En 1928, on décompte encore 17,2 têtes de gros bétail et 36,7 têtes de menu bétail, soit environ le tiers des débits de 1894¹⁸.

On doit insister sur cette présence massive d'animaux (troupeaux ou animaux conduits ou divagants) sur les routes nationales, presque aussi nombreux que les véhicules hippomobiles à la fin du siècle, et toujours nombreux en 1928 (pour une circulation très accrue).

Débits et trafics attelés en « colliers » sur l'ensemble des réseaux.

Notre seconde étape sera l'évaluation des trafics sur l'ensemble des réseaux.

Le débit des routes nationales est connu en détail. Leur longueur est donnée lors de chaque recensement. Elle a très légèrement augmenté sous le second Empire grâce à la construction de quelques voies nouvelles puis est restée presque inchangée. Enfin, elle a augmenté de 3,5 % en 1921 avec la réintégration de l'Alsace et de la Lorraine.

Le « réseau départemental » constitué en 1870, commence à faire l'objet de déclassements après cette date. Mais, il n'a pas changé physiquement. Le fait qu'une partie des routes départementales ait progressivement été reclassée en chemins vicinaux de grande communication n'a évidemment affecté ni leur existence, ni leurs débits.

Les recensements sont perdus, sauf celui de 1863-1864, mais le débit moyen total de chacun est connu par divers auteurs¹⁹. On constate qu'il est pratiquement proportionnel à celui des routes nationales (dernière ligne du tableau ci-dessous). On étendra cette hypothèse sur la base de la proportion en 1863-1864.

Tableau 2. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau départemental.

	1863	1869	1876	1882
Routes départementales RD	169,1	177	160	158
Routes nationales RN	237,4	239,9	206,7	219,8
RD/RN	0,71230	0,73781	0,77407	0,71884

¹⁶ Les rapports sur les recensements exposent en détail la procédure de comptage, horaires, nombre de sections, etc. En 1888 et 1894, on prend en compte les tramways et chemins de fer sur routes. Enfin, en 1903, on décompte à part les automobiles, les motocycles (où le voyageur est assis sur une selle), les autobus et les bicyclettes. Outre la répartition par départements, notons aussi des répartitions selon le type de routes (« pavées » ou « empierrées ») et selon le jour et la nuit.

¹⁷ Sur les bases définies ci-dessus le débit moyen recensé est de 231,8 colliers/jour, soit 186,9 véhicules, 42,9 têtes de gros bétail et 91,6 de menu bétail, soit pour 100 véhicules : 23 têtes de gros bétail et 49 de menu bétail.

¹⁸ Nous n'avons pas trouvé de données concernant les autres routes. On peut supposer que les débits y restent élevés, compte tenu du fait que ces animaux vont et viennent entre l'étable ou la bergerie et les champs. Ce qui ferait que leur proportion par rapport au nombre des véhicules y serait augmentée.

¹⁹ Toutain, page 23. Références : Block, 1875, de Foville, 1880, Lucas, 1873 (voir le détail dans Toutain). Mais, aucune de ces valeurs ne fait l'objet d'un recoupement ; elles ne sont donc pas totalement certaines.

On va donc traiter les routes départementales comme un réseau de longueur immuable après 1870 sous le vocable de « *ex Routes départementales* » (ex RD). Leur longueur durant la période où la France est amputée de l'Alsace-Lorraine a été prise égale à celle de 1863-64, soit 46 220 km, pour tenir compte des quelques constructions de voies entre cette date et 1870 compensant cette amputation.

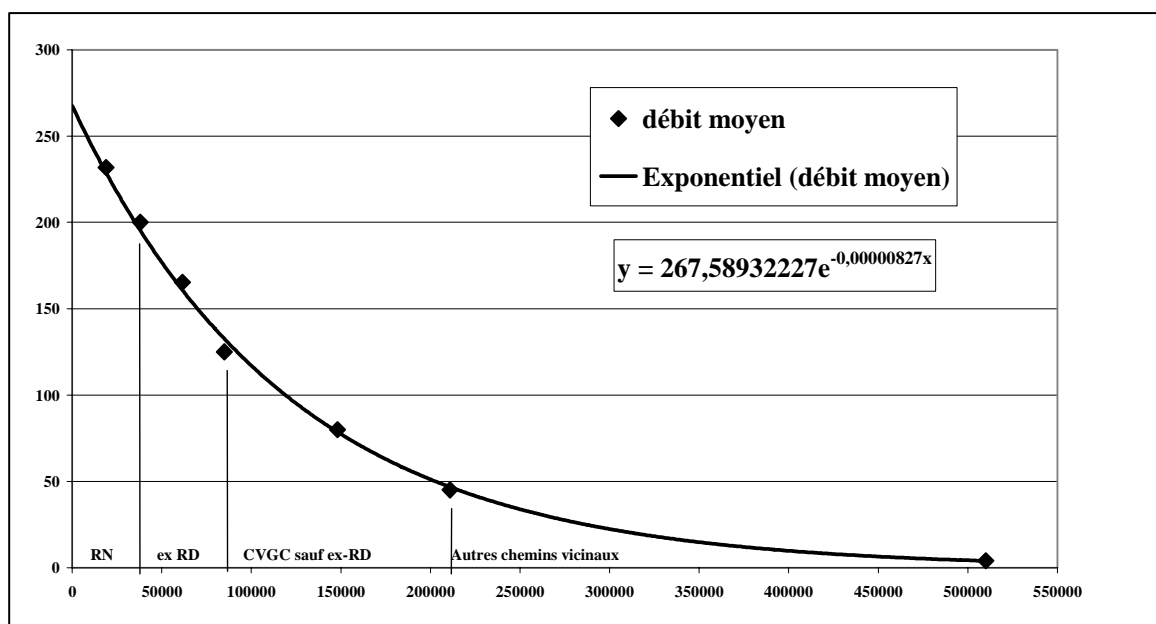
En 1921, pour tenir compte du retour de l'Alsace-Lorraine, on a augmenté la longueur des « ex-RD » et CVGC de 3,5 %, taux identique à l'augmentation des routes nationales.

En 1934, le réseau national a incorporé 40 000 km de voies nouvelles, que nous avons supposées provenir du réseau ex-départemental, ce qui n'est qu'approximatif. Les ex-RD se réduisent alors à 8 034 km.

Le réseau des « chemins vicinaux de grande communication » (CVGC) s'est développé de façon très importante durant la fin du 19^{ème} siècle.

Toutain retient pour l'ensemble des réseaux vicinaux un trafic égal au total du trafic sur les routes nationales et départementales, ce qu'il fait, dit-il lui-même, « *non sans témérité* »²⁰. Il étend cette hypothèse à tous les recensements. Une telle hypothèse est très contradictoire avec le fait que la longueur des réseaux de routes nationales diminue (du fait du reclassement des départementales), tandis que la longueur des réseaux vicinaux augmente.

Nous proposons de retenir plutôt sur une simulation sur la base de 1894, date à laquelle les réseaux vicinaux sont pratiquement constitués. Elle est représentée par le graphique ci-dessous, où la décroissance des trafics « classés » selon les kilométrages²¹ est issue d'une régression exponentielle.



Débits en 1894 selon les réseaux. Abscisses en km, ordonnées en collier/jour.

²⁰ Toutain s'appuie sur des « sondages faits par les Ponts et Chaussées vers 1863-1875 », dont il ne donne malheureusement pas les références (page 33). Notamment, il ne cite aucune donnée chiffrée.

²¹ Les kilométrages sont classés en fonction de leurs débits selon ce que l'on nomme une « courbe monotone ». Les points moyens des routes nationales et des départementales sont connus. Le débit du dernier km des « autres CV » a été pris égal à 4 colliers par jour.

Les trafics en colliers résultant de la modélisation ci-dessus sont les suivants.

En 1894	RN	RD	CVGC	autres CV	Total
Milliards collier.km	3,21	2,83	3,68	1,86	11,58

En 1894, le trafic des « autres chemins vicinaux » (autres CV) est environ la moitié de celui des CVGC. Le problème reconnu – mais esquivé – par Toutain est que la longueur des réseaux vicinaux augmente fortement jusqu'en 1894, alors que les routes nationales et départementales ont une longueur quasi constante.

Pour en tenir compte, nous avons donc adopté une démarche ayant pour principe d'établir la cohérence entre le calcul des trafics par types de réseaux avec leur longueur.

On supposera que le trafic des chemins vicinaux autres que les CVGC (« autres CV ») est la moitié de celui des CVGC, comme dans la simulation réalisée pour 1894.

Pour évaluer le trafic sur les « chemins vicinaux de grande communication », on dispose de l'évolution de sa longueur, mais on en est réduit à des hypothèses sur les débits. On peut légitimement faire l'hypothèse que les débits y ont été à peu près constants, à l'instar des routes nationales et départementales. Nous adoptons sur la base de 1894 un débit invariant de 80 colliers par jour moyen sur les chemins vicinaux de grande communication pour les 3 premiers décomptes et un débit de 85 en 1903 et 1913. Pour 1921 et 1934, on a pris une valeur proportionnelle à l'évolution du trafic attelé sur les routes nationales depuis 1913. Comme pour les RN et ex-RD, on a augmenté la longueur des CVGC de 3,5 % en 1921 (retour de l'Alsace-Lorraine).

Faisons remarquer que notre « hypothèse » comporte deux points :

- le fait que le débit moyen ne change pas (ou peu) sur les chemins vicinaux entre 1864 et 1913, ce qui paraît cohérent avec la grande stabilité du trafic sur les routes nationales malgré les détournements de trafic qu'aurait dû induire la construction d'importants linéaires nouveaux de chemins vicinaux ;
- la valeur retenue d'un débit de 80 colliers par jour en 1894, qui ressort de la simulation ci-dessus, et est une hypothèse plus fragile.

Le tableau²² ci-dessous récapitule les trafics en colliers sur les trois principaux réseaux lors des recensements de 1856/57, 1863/1864, 1894, 1903, 1913 et 1921.

Les chiffres entre parenthèse dans la première colonne correspondent à la population en millions d'habitants. Le trafic des « autres CV » (colonne 6) est de 50 % de celui des CVGC, comme il l'est en 1894.

Les chiffres indiqués dans la dernière colonne 8, dénommés « km équivalents », correspondent au kilométrage par lequel il faudrait multiplier le trafic des routes nationales (RN) pour obtenir le trafic sur l'ensemble des réseaux²³. On se servira plus loin de ces valeurs.

²² RN : routes nationales. RD : routes départementales. CVGC : chemins vicinaux de grande communication. Autres CV : autres chemins vicinaux. La colonne « RD ex-RD » comprend les routes départementales classées, ou déclassées à partir de 1894 et qui forment une classe de trafic plus élevé dans l'ensemble des chemins vicinaux de grande communication.

Les tramways et chemins de fer sur route ne sont pas compris ici dans les recensements de 1894 et 1903.

²³ Soit le nombre de km figurant dans la colonne « RN » multiplié par le quotient du trafic figurant dans la dernière colonne « Total réseaux » par le trafic figurant dans la colonne « RN ».

Tableau 3. Trafics et débits en colliers sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.

Année (popul.)		RN	RD plus ex-RD	CVGC sauf ex-RD	Autres CV	Total réseaux	km équivalents
Colonne 1	2	3	4	5	6	7	8
1856/57 (36)	Longueur (km)	35 840	36 000	50 000			85 823
	Débit (collier/jour)	246,4	175,44	80			
	Trafic (milliard collier.km)	3,223	2,305	1,460	0,730	7,719	
1863/64 (37,7)	Longueur (km)	37 771	46 920	68 000			105 536
	Débit (collier/jour)	237,5	169,10	80,0			
	Trafic (milliard collier.km)	3,274	2,896	1,986	0,993	9,149	
1894 (38,1)	Longueur (km)	37 923	46 920	126 000			136 559
	Débit (collier/jour)	231,8	165,04	80,0			
	Trafic (milliard collier.km)	3,209	2,826	3,679	1,840	11,554	
1903 (39,0)	Longueur (km)	38 083	46 920	133 000			138 942
	Débit (collier/jour)	251,4	179,00	85,0			
	Trafic (milliard collier.km)	3,495	3,065	4,126	2,063	12,749	
1913 (40,0)	Longueur (km)	38176	46 920	140 000			145 619
	Débit (collier/jour)	241,1	171,66	85,0			
	Trafic (milliard collier.km)	3,360	2,940	4,344	2,172	12,815	
1921 (39,2)	Longueur (km)	39 534	48 00	145 000			150 746
	Débit (collier/jour)	180,4	128,44	63,6			
	Trafic (milliard collier.km)	2,603	2,274	3,366	1,683	9,926	

Nota Bene. Les recensements de 1928 et 1924 ne comptent plus en colliers. On se reportera au tableau ci-dessous correspondant à celui-ci et portant sur les trafics en « voiture.km ».

Une telle reconstitution, malgré ses imperfections, met bien en évidence la croissance importante des trafics liée au développement des chemins vicinaux entre 1856/57 à 1913.

La séparation des « voitures de marchandises vides » et des « voitures particulières ».

On a vu que les recensements après 1882 totalisent les « voitures de marchandises vides » et les « voitures particulières ». Il nous faut donc séparer les deux catégories.

Notre hypothèse sera que le « ratio » (pourcentage) de voitures de marchandises vides par rapport aux voitures pleines est constant au cours du temps. Pour les recensements de 1863-64, il est respectivement de 0,450 et 0,475 pour les routes nationales et départementales²⁴.

1803/64	agriculture	roulage	messagerie	particulier	vides	total	agriculture + roulage	ratio
RD	38	53,1	5,7	29	43,3	169,1	91,1	0,475
RN	47,3	80,4	11,5	40,8	57,5	237,5	127,7	0,450

On retiendra la valeur pour les routes nationales, soit 0,450, que nous considérerons comme valable pour tous les recensements.

On calcule avec ce coefficient les débits de « voitures de marchandises vides » comme 0,45 fois celui des « voitures de marchandises pleines » (pour 1894 à 1921). Les débits de « voitures particulières » sont alors déduits par différence entre le total « voitures vides et particulières » des recensements et les débits de « voitures vides » calculés.

²⁴ La valeur un peu plus faible pour les routes nationales doit traduire la part plus importante du « roulage » sur celles-ci (les voitures « d'agriculture » vont vraisemblablement plus souvent à vide).

Tableau 4. Débits en colliers sur les routes nationales de 1863-64 à 1921.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1863-64	127,70	57,50	11,50	40,80	237,50
1894	107,10	48,22	7,50	68,98	231,80
1903	115,50	52,01	6,40	77,49	251,40
1913	115,00	51,78	5,90	68,42	241,10
1921	84,80	38,18	3,70	53,72	180,40
1928					> 67,8
1934					> 38

La transformation du nombre de colliers en nombre de voitures.

La transformation du débit de colliers en débit de véhicules demande un traitement supplémentaire. Les recensements décomptaient aussi les véhicules, mais comme seul le nombre de colliers intéressait le ministère, le nombre des véhicules ne faisait jamais l'objet de regroupements au niveau départemental, ni *a fortiori* au niveau national.

Les « *feuilles de pointage* » des recensements classaient chaque véhicule selon le nombre de colliers et sa catégorie, comme on le voit pour 1863 et 1903 en *Annexe B 9 à 12*.

De plus, il fallait trouver des feuilles d'avant 1882, date à laquelle les recensements ne distinguent plus les voitures particulières des voitures de marchandises et d'agriculture vides, comme on le voit sur celle de 1903 reproduite en *Annexes B 11 et 12*.

Au gré de la consultation des Archives départementales, nous avons trouvé des feuilles de pointage, dont un lot très important en Indre-et-Loire. Par chance, ce recensement est celui des routes départementales de 1863-1864, qui distingue justement les voitures particulières des voitures vides²⁵.

Sur les 103 feuilles de pointage de 1863-1864 que nous avons trouvées on a décompté 11 615 colliers correspondant à 10 326 véhicules, dont :

- 9 138 voitures à 1 colliers,
- 1 091 voitures à 2 colliers,
- 93 voitures à 3 colliers,
- et seulement 4 voitures à 4 colliers.

Les coefficients de transformation du nombre de colliers en nombre de voitures étaient :

- 1,140 pour l'ensemble des voitures de roulage et d'agriculture,
- 1,729 pour les voitures de voyageurs,
- 1,033 pour les voitures particulières

²⁵ ADIL, cote S 1891. Voir *Annexe B, Illustrations, 9 et 10*.

Nous n'avons pas trouvé de feuilles de pointage concernant les recensements jusqu'en 1921 aux Archives des départements de la Seine, du Loiret, du Loir-et-Cher et de l'Yonne (des exemples-types, dans l'Yonne). Quelques unes concernant 1928 dans le Loiret font apparaître des parts très fortes de voitures à un seul cheval, mais elles sont très tardives. Voir aussi ci-après la statistique nationale par voitures et colliers de 1934.

Tableau 5. Débits en colliers et voitures des feuilles de pointage d'Indre-et-Loire en 1863-64.

Nombre de Voitures	1 collier	2 colliers	3 colliers	4 colliers	Total	Nombre moyen de colliers par voiture
Agriculture	1 341	178	13	0	1 532	
Roulage	1 729	227	28	2	1 986	
Voyageurs (en commun)	189	391	25	0	6 05	
Particuliers	4 197	138	3	0	4 338	
Vides (agriculture ou roulage)	1 682	157	24	2	1 865	
	9 138	1091	93	4	10 326	
Nombre de Colliers						
Agriculture	1 341	356	39	0	1 736	1,133
Roulage	1 729	454	84	8	2 275	1,146
Voyageurs (en commun)	189	782	75	0	1 046	1,729
Particuliers	4 197	276	9	0	4 482	1,033
Vides (agriculture ou roulage)	1 682	314	72	8	2 076	1,113
Totaux	9 138	2182	279	16	11 615	

L'image qu'on se fait généralement de la circulation attelée, avec de nombreux attelages à plusieurs chevaux, ne correspond pas du tout à ces comptages. Elle nous vient probablement de tableaux d'époque ou de reconstitutions cinématographiques privilégiant les attelages importants et spectaculaires.

Il nous faut toutefois tenir compte des particularités de l'Indre-et-Loire :

- c'est un département plat, ce qui diminue évidemment le nombre de chevaux nécessaires, notamment pour le transport des marchandises et des récoltes, par rapport à la moyenne française ;
- les zones très urbanisées, notamment la région parisienne, ont un plus fort trafic de voitures publiques de voyageurs légères du type fiacre : le coefficient moyen national pour les voitures de voyageurs doit être plus faible qu'en Indre-et-Loire.

D'autre part, la multiplication rapide des voitures particulières liée à l'amélioration du niveau de vie a dû s'accompagner d'une « montée en gamme » (si l'on ose dire) au cours du siècle, et donc d'un plus grand nombre de voitures à deux chevaux.

Une autre statistique, tardive, nous est fournie par le recensement sur les 80 000 km de routes nationales de 1934 qui distingue les voitures à 1 bête ou à 2 bêtes ou plus : les coefficients sont donc estimés par défaut. Il n'y a plus de voitures de transport en commun.

Tableau 6. Débits en voitures et en colliers par jour sur les routes nationales en 1934.

	Voitures/jour	Total voitures/j	Total colliers/j	Coefficient
marchandises - à 1 bête	14,3			
marchandises - à 2 bêtes ou plus	7,65	21,95	29,6	1,3485
particuliers - à 1 bête	7,5			
particuliers - à 2 bêtes ou plus	0,434	7,934	8,368	1,0547
Total	29,884	29,884	37,968	

Nous proposons donc pour corriger ces éléments de biais les valeurs suivantes, qui

reflètent probablement mieux les valeurs moyennes vers la fin du siècle (toutefois on les appliquera aussi pour 1864 et pour 1921) :

- 1,3 collier par véhicule de transport de marchandises, pleine ou vide,
- 1,6 collier pour une voiture de transport public de voyageurs,
- 1,1 collier par voiture particulière.

Appliquons ces coefficients aux débits sur les routes nationales détaillés par catégories de voitures dans les recensements. Pour 1928 et 1934, les débits étaient déjà recensés en véhicules.

Tableau 7. Débits en voitures par jour sur les routes nationales de 1863-64 à 1934.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1863-64	98,23	44,23	7,19	37,09	186,74
1894	82,38	37,10	4,69	62,71	186,87
1903	88,85	40,01	4,00	70,45	203,30
1913	88,46	39,83	3,69	62,20	194,18
1921	65,23	29,37	2,31	48,83	145,75
1928					54,7
1934	21,95 (pleines ou vides)		0	7,93	29,88

Débits et trafics attelés de « voitures » par réseaux sur l'ensemble des réseaux.

On peut maintenant dresser le tableau ci-dessous des débits journaliers et des trafics annuels en « voitures » (et non plus en « colliers ») pour l'ensemble des réseaux.

Tableau 8. Trafics et débits attelés en voitures sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.

Année (popul.)		RN	RD plus ex-RD	CVGC sauf ex-RD	Autres CV	Total	km équivalent
1856/57 (36)	Longueur (km)	35 840	36 000	50 000			85 823
	Débit (voiture/jour)	189,73	135,09	61,60			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,482	1,775	1,124	0,562	5,943	
1863/64 (37,7)	Longueur (km)	37 771	46 920	68 000			105 536
	Débit (voiture/jour)	186,74	132,96	62,90			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,574	2,277	1,561	0,781	7,193	
1894 (38,1)	Longueur (km)	37 923	46 920	126 000			136 559
	Débit (voiture/jour)	186,87	133,05	64,49			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,587	2,279	2,966	1,483	9,314	
1903 (39,0)	Longueur (km)	38 083	46 920	133 000			138 942
	Débit (voiture/jour)	203,30	144,75	68,74			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,826	2,479	3,337	1,668	10,310	
1913 (40,0)	Longueur (km)	38176	46920	140 000			145 619
	Débit (voiture/jour)	194,18	138,26	68,46			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,706	2,368	3,498	1,749	10,321	
1921 (39,2)	Longueur (km)	39534	48500	145 000			150 746
	Débit (voiture/jour)	145,75	103,77	51,38			
	Trafic (milliard voiture.km)	2,103	1,837	2,719	1,360	8,019	
1928 (41)	Longueur	39600	48500	145000			150 812
	Débit (voiture/jour)	54,700	38,946	19,285			
	Trafic (milliard voiture.km)	0,791	0,689	1,021	0,510	3,011	
1934 (41,6)	Longueur (km)	80 000	8034	145 000			161 256
	Débit (voiture/jour)	29,9	17,02	10,5			
	Trafic (milliard voiture.km)	0,873	0,050	0,558	0,279	1,759	

On a transformé le tableau « en colliers » dans le tableau « en voitures » ci-dessus en utilisant les débits globaux en « voitures ». Pour les routes nationales ce sont ceux du tableau précédent. Pour les deux autres réseaux, les débits en voitures par jour sont proportionnels aux débits en colliers

Les valeurs des « km équivalents route nationales » sont évidemment les mêmes pour les voitures que pour les colliers.

Trafics attelés de « voitures » par type de trafic sur l'ensemble des réseaux.

En combinant les trafics totaux du tableau précédent et la répartition des débits par types de voitures, on peut maintenant obtenir le tableau des trafics annuels par types de voitures²⁶.

Les trafics de voitures de voyageurs sont certainement surestimés, car, comme pour les autobus plus tard, celles-ci fréquentaient moins les chemins vicinaux que le reste du trafic. Mais, faute d'éléments, on donne le chiffre brut dans le tableau ci-dessous, avec un chiffre plus réaliste entre parenthèse résultant d'un abattement par un coefficient 0,7.

²⁶ Les trafics totaux ont été répartis selon les débits de chaque catégorie. Cette méthode surestime certainement les trafics des transports publics, qui doivent moins employer les réseaux vicinaux.

On a les mêmes résultats en appliquant les « km équivalents de routes nationales » aux débits sur celles-ci.
trafic (milliard voiture.km/an) = *débit* (voiture/jour) x « km équivalents RN » x 365 / 1 000 000 000.

Tableau 9. Trafics par types de voitures attelées sur l'ensemble des réseaux de 1863-64 à 1921 en milliards de voiture.km par an.

	Marchandises pleines	Marchandises vides	Voyageurs	Particulières	Total
1863-64	3,78	1,70	0,28 (0,194)	1,43	7,19
1894	4,11	1,85	0,23 (0,164)	3,13	9,31
1903	4,51	2,03	0,20 (0,142)	3,57	10,31
1913	4,70	2,12	0,20 (0,137)	3,31	10,32
1921	3,59	1,62	0,13 (0,089)	2,69	8,02
1928	2,1 (pleines + vides)			0,91	3,01
1934	1,29 (pleines + vides)			0,47	1,76

Trafics de « voyageurs » de la circulation attelée.

Le calcul des trafics de voyageurs de la circulation attelée est évidemment très conjecturel, car on ne dispose pas de « *taux d'occupation* ». Il est toutefois intéressant d'en donner des ordres de grandeur.

Pour les voitures de transport en commun, F. Lucas, *Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France*, 1873, indique 3 voyageurs par collier (cité par Toutain page 28). Nous adopterons une valeur légèrement supérieure de 3,75 voyageur par collier, avec 1,6 collier par voiture, soit 6 voyageurs par voiture. Le trafic en voiture.km sera celui noté entre parenthèses dans le tableau précédent.

Pour les voitures particulières, on utilisera, faute d'autre indication, un « *taux d'occupation* » de 2,3 identique à celui des automobiles particulières des années 1920-1950.

Tableau 10. Trafic attelé en milliards de voyageur.km par an sur l'ensemble des réseaux.

	Transport en commun	Voitures particulières	Total
1863-64	1,16	3,29	4,45
1894	0,98	7,19	8,17
1903	0,85	8,22	9,07
1913	0,82	7,60	8,43
1921	0,53	6,18	6,71
1928		2,07	2,07
1934		1,07	1,07

LA CIRCULATION MECANIQUE.

Débites de la circulation mécanisée sur les routes nationales.

Le premier recensement de la circulation mécanisée a lieu en 1903. En 1894, les cycles n'avaient pas été recensés, bien qu'ils aient été en nombre non négligeable. On distingue les débits selon les catégories suivantes en 1903 :

- les vélocipèdes et cycles mus par les pieds, 31,8 véhicules par jour en moyenne ;
- les automobiles à bandages métalliques, 0,2 ;
- 3 groupes d' « *automobiles à bandages élastiques* » : les motocycles, 1,1 ; les

voitures avec numéro, 2,9 ; les voitures sans numéro (moins de 30 km/h), 1,0.

Les chiffres du tableau regroupent ces éléments. Pour 1903, on a réparti (un peu arbitrairement) par moitiés les véhicules à bandages métalliques entre le trafic de marchandises et les voitures particulières, et tenu pour négligeable le trafic d'autobus²⁷. Pour 1894, on a pris un débit de bicyclettes proportionnel à celui de 1903 en fonction des parcs en 1894 et 1903²⁸.

Le premier tableau ci-dessous récapitule les débits mesurés lors des recensements.

Tableau 11. Débits de la circulation mécanique en véhicules par jour moyen selon les catégories de véhicules sur les routes nationales.

	Camions camionnettes	Autobus	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes
1894					4,5
1903	0,1		4	1,1	31,8
1913	2,4	0,6	33,3	2,9	80,1
1921	18,6	1,5	47,5	4,5	103,1
1928	49,3	5,7	206	21	113
1934	92,9	19,9	284,0	35,0	144,0

Trafics de la circulation mécanisée sur l'ensemble des réseaux.

Pour calculer les trafics sur l'ensemble des réseaux, on dispose de deux méthodes :

- l'application des « km équivalents de routes nationales » de la circulation attelée aux débits du tableau ci-dessus,
- le calcul direct à partir des « parcs » et des « parcours annuels des automobiles particulières », qui ont fait l'objet d'enquêtes vers 1930.

Pour les transports de marchandise, il apparaît que le premier mode de calcul donne des trafics trop élevés, comme le constate Toutain²⁹. Il propose des évaluations du trafic en tonne.km pour 1921 et 1934 que nous examinerons ci-après. On donnera ici une évaluation des trafics en véhicule.km basé, faute de mieux, sur les « km équivalents ».

Pour les bicyclettes, on utilisera, faute d'autres données, la répartition de la circulation attelée.

Pour les autobus, leur débit en 1934 sur les routes nationales correspondrait à 1,17 milliard d'autobus.km en utilisant les « km équivalents », soit beaucoup plus que la valeur proposée par X-Crise de 0,70 milliard d'autobus.km pour 1934³⁰. C'est très cohérent avec le fait que les autobus se concentrent sur les réseaux principaux. On retiendra – comme Toutain – ce trafic de

²⁷ Voir l'*Instruction* du 6 décembre 1902, PTQ, 1902, page 493-509 ; les catégories sont définies page 494.

²⁸ Le débit de bicyclettes en 1894, non recensé, a été évalué sur la base du débit de 1903 et proportionnellement à un parc de 200 000 bicyclettes en 1894 contre 1,3 million en 1903.

²⁹ Toutain examine cette question à propos du trafic de marchandises après la guerre pour conclure : « On peut déduire de leur confrontation que la circulation automobile empruntait pour la plus grande part le réseau national et départemental, tandis que la circulation sur le réseau vicinal semble être demeurée surtout hippomobile » (pages 31-33).

³⁰ X-Crise, se base sur un parcours annuel de 35 000 km pour 20 000 autobus, d'après les données des « plans de coordination », pages 29-30. Voir Toutain, page 34.

0,70 milliard d'autobus.km pour 1934 et on prendra des valeurs du trafic annuel proportionnelles aux débits sur les RN pour les autres années.

Tableau 12. Trafic des autobus et des bicyclettes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicules.km (G véh.km).

	km équivalents de RN	Bicyclettes		Camions-camionnettes		Autobus	
		Débits RN (bicycl./jour)	Trafic (G véh.km)	Débits RN (camions/jour)	Trafic (G véh.km)	Débits RN (autobus/jour)	Trafic G véh.km)
1894	136 559	4,5	0,226				
1903	138 942	31,8	1,613	0,1	0,005	p. m.	p. m.
1913	145 619	80,1	4,257	2,4	0,128	0,6	0,021
1921	150 746	105,0	5,777	18,4	1,012	1,5	0,053
1928	150 812	113,0	6,220	49,3	2,714	5,7	0,201
1934	161 256	144,0	8,476	92,9	5,467	19,9	0,700

Pour les voitures particulières, le trafic se présente très différemment de celui de la circulation attelée. En effet, une évaluation à partir des « parcours annuels » de 9 300 km/an en 1934³¹ donne 13,4 milliards véhicule.km, tandis que l'évaluation par les « km équivalents » donnerait 16,7 milliards véhicule.km³². Cela s'explique aisément par la répartition très différente entre les voitures particulières hippomobiles liées au monde rural et les automobiles beaucoup plus urbaines et dont la répartition géographique est très marquée - jusque dans les années 1930 - par les différences Nord-Sud (voir Annexe A 13 et 16). Nous proposons donc ci-dessous des évaluations à partir des parcs et des parcours annuels.

La structure du trafic des motocycles et motocyclettes doit être proche de celle des voitures particulières. Mais, comme on ne dispose pas des parcours annuels, nous proposons des trafics proportionnels à ceux des automobiles particulières, dans le rapport de leurs débits respectifs sur les routes nationales. On a aussi indiqué dans le tableau les parcs de motocycles et motocyclettes, bien qu'ils n'interviennent pas dans le calcul.

Tableau 13. Trafic des automobiles particulières et des motocycles-motocyclettes sur l'ensemble des réseaux.

	Automobiles particulières			Motocycles-motocyclettes	
	Parc (milliers)	Parcours (km/an)	Trafic (milliards véh.km)	Trafic (milliards véh.km)	Parc (milliers)
1903	17,5	7 000	0,123	0,034	18
1913	136	8 000	1,088	0,095	33
1921	200	8 200	1,640	0,156	56
1928	700	8 500	5,950	0,836	300
1934	1 450	9 300	13,485	1,662	570
1938	1 900	9 500	18,050	1,458	500

Le tableau ci-dessous récapitule la totalité des trafics issus des deux tableaux précédents. Les valeurs pour les bicyclettes en 1938 (entre parenthèses) sont extrapolées à partir du recensement de 1934 et des parcs de bicyclettes en 1934 et 1938. Les valeurs pour les camions

³¹ X-Crise, Annexe XV, donne les valeurs de 8 200 km/an en 1929 et 9 300 km/an en 1934, d'après des évaluations tirées des consommations de carburant (page 29).

³² Parc moyen en 1934 : 1 450 000. Trafic = 9300 x 1450000 = 13,5 milliards véhicule.km.

Pour 284 véhicule/j et 161 256 « km équivalent RN ». Trafic = 284 x 161256 x 365 = 16,7 milliards véhicule.km.

sont plus conjecturales.

Tableau 14. Trafic mécanique en milliards de véhicule.km par an sur l'ensemble des réseaux.

	Camions camionnettes	Autobus	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes
1894					0,226
1903	0,005	p. m.	0,123	0,034	1,613
1913	0,128	0,021	1,088	0,095	4,257
1921	1,012	0,053	1,640	0,156	5,777
1928	2,714	0,201	5,950	0,836	6,220
1934	5,467	0,700	13,485	1,662	8,476
1938	(7,00 ?)	(0,800)	18,050	1,458	(10,30)

Les trafics de véhicules et de voyageurs de la circulation totale (attelée et mécanique).

Le tableau suivant récapitule les trafics totaux de véhicules de transport de personnes.

Tableau 15. Trafic de véhicules de transport de personnes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicules.km/an.

	Voitures de voyageurs attelées	Voitures particulières attelées	Autobus	Automobiles particulières	Motocycles	Bicyclettes	Total
1863-64	0,19	1,43					1,62
1894	0,16	3,13				0,23	3,52
1903	0,14	3,57	p. m.	0,12	0,03	1,61	5,48
1913	0,14	3,31	0,021	1,09	0,09	4,26	8,90
1921	0,09	2,69	0,053	1,64	0,16	5,78	10,40
1928		0,90	0,201	5,95	0,84	6,22	14,11
1934		0,47	0,700	13,49	1,66	8,48	24,79
1938			0,800	18	1,45	10,30	31,65

On peut enfin présenter un tableau d'ensemble des trafics de voyageurs, afin de compléter le tableau consacré ci-dessus aux voyageurs de la circulation attelée³³ :

- pour toutes les voitures particulières, on a retenu le « *taux d'occupation moyen* » de 2,3 occupants par véhicules, mesuré dans les années 1930 et 1950 ;
- pour les transports en commun attelés on a pris 6 passagers par voiture ; pour les autobus, on a retenu 8 passagers en moyenne en 1903-1913 et 10 en 1921-1934 ;
- pour les bicyclettes, on a retenu un taux d'occupation de 1³⁴ ;
- on a supposé que les motocycles-motocyclettes avaient un taux d'occupation de 1,1 en 1903 et 1913 et 1,2 après guerre, ce qui est probablement un peu fort, mais on n'a que peu de données d'époque sur leur taux d'occupation réel³⁵.

³³ Voir ci-dessus les sources et les calculs pour la circulation attelée. On a indiqué des valeurs en 1938 pour préciser l'évolution de la circulation mécanique ; les valeurs pour la circulation attelée sont extrapolées.

³⁴ Les plaques de contrôle précisent à partir de 1920 le « nombre de places » de la bicyclette. Les états fiscaux montrent que le nombre de bicyclettes à deux places ou plus est négligeable à cette époque (2 pour mille).

³⁵ La catégorie des motocycles et motocyclettes est particulièrement hétérogène. Les motocycles (tricycles et quadricycles, souvent à plusieurs places, mais pas toujours) ont représentés 30 % du total des motocycles et de motocyclettes jusqu'en 1914. En 1906, le nombre de places des motocycles était de 110 % de celui des véhicules.

Après guerre, les side-cars (près de 20 % du parc total de motocyclettes vers 1925) a remplacé les motocycles

Tableau 16. Trafic de voyageurs sur l'ensemble des réseaux, en milliards de voyageur.km/an.

	Voitures de voyageurs attelées	Voitures particulières attelées	Autobus	Automobiles particulières	Motocycles, motocyclettes, et side-cars	Bicyclettes	Total
1863-64	1,16	3,29					4,45
1894	0,98	7,19				0,23	8,40
1903	0,85	8,22	p. m.	0,28	0,04	1,61	11,00
1913	0,82	7,60	0,17	2,50	0,10	4,26	15,46
1921	0,53	6,18	0,53	3,77	0,19	5,78	16,98
1928		2,07	2,01	13,69	1,00	6,22	24,98
1934		1,07	7,00	31,02	1,99	8,48	49,56
1938		0,50	8,00	41,52	1,75	10,30	62,06

Le tableau ci-dessous, tiré du précédent, fait ressortir la somme des trafics en « transports en commun », en « voitures particulières », en « motocycles » et en « cycles » non motorisés.

Tableau 17. Trafic de voyageurs sur l'ensemble des réseaux, en milliards de voyageur.km/an.

	Transports en commun	Voitures particulières	Motocycles	Bicyclettes	Total
1863-64	1,16	3,29			4,45
1894	0,98	7,19		0,23	8,40
1903	0,85	8,50	0,04	1,61	11,00
1913	0,99	10,11	0,10	4,26	15,46
1921	1,06	9,95	0,19	5,78	16,98
1928	2,01	15,76	1,00	6,22	24,98
1934	7,00	32,09	1,99	8,48	49,56
1938	8,00	42,02	1,75	10,30	62,06

Les tonnages transportés.

Les recensements calculent des évaluations des « tonnages utiles » transportés sur la base du nombre des colliers et d'enquêtes sur un échantillon de voitures de chaque catégorie. Pour 1934, cette évaluation n'est pas faite, mais on peut se baser (comme Toutain) sur l'évaluation du groupe X-Crise qui estime, pour 1934, les « transports publics » à 5,60 milliards de tonne.km et les « transports privés » à 4,70 milliards de tonne.km.

Le tableau suivant reproduit les données pour 1863-64, 1894, 1903, 1913 et 1921.

Tableau 18. Trafic de « tonnage utile » en tonne.km par an sur les routes nationales.

	Voitures attelées marchandises	Voitures messageries	Camions camionnettes	Autobus	Tramway	Gros bétail	Petit bétail	Total
1863-64	1906514720							1906514720
1894	1453966185	17529490			8020145	157038330	68368515	1704922665
1903	1536310185	13873650	2530180		12216550	165744310	59274175	1789949050
1913	1570702675	17602125	102382135	6665630	47136465	175981100	49822865	1970292995
1921	1179125200	11559915	849457565	22073010	inconnu	138884690	35984255	2237084635

La prise en compte à partir du recensement de 1882 du poids du bétail résultait de la

comme véhicules à plusieurs places (voir *Annexe A 11*). Le « taux d'occupation » de 1,2 voyageur par véhicule est donc vraisemblable.

décision de s'aligner sur les statistiques du chemin de fer, qui décomptaient le bétail. Mais, c'était très artificiel, car la majeure partie du bétail décompté sur les routes ne faisait que des trajets locaux et n'était pas expédiée pour une vente ou à l'abattoir. Les trafics par tramways, au demeurant marginaux, relèvent des chemins de fer. Pour ces raisons nous présentons un tableau sans le bétail et sans les tramways.

Pour passer des routes nationales à l'ensemble des réseaux, nous avons utilisé les mêmes coefficients en « km équivalent de routes nationales » que précédemment. Cela majore peut-être un peu le résultat final.

Tableau 19. Trafic de « tonnage utile » en milliards de tonne.km par an sur les routes nationales et l'ensemble des réseaux .

	Longueur réseaux		Trafic attelé		Trafic automobile		Trafic total
	km RN	km équivalents RN	RN	Tous réseaux	RN	Tous réseaux	Tous réseaux
1863-64	37 114	105 536	1,907	5,421			5,421
1894	37 923	136 559	1,471	5,299			5,299
1903	38 083	138 942	1,550	5,656	0,003	0,009	5,665
1913	38 176	145 619	1,588	6,058	0,109	0,416	6,474
1921	39 534	150 746	1,191	4,540	0,872	3,323	7,863
1934	80 000	161 256	0,399	0,804	inconnu	10,300	11,104

CONCLUSION GENERALE SUR L'EVOLUTION DES TRAFICS TOUS MODES.

Comparaison des trafics routiers avec ceux des autres modes.

Il faut enfin, replacer les trafics routiers par rapport à l'ensemble des modes de transports.
Pour les autres modes que la route, nous reprenons ici les séries de Toutain.

Les trafics de voyageurs.

Ils sont présentés dans le tableau ci-dessous, avec en dernière colonne les valeurs données par Toutain pour le trafic de « *transport en commun sur route* »³⁶.

³⁶ Toutain, *op. cit.*, données et mode de calcul pages 29-37 ; tableau récapitulatif page 246. Comme on le voit sur le tableau, Toutain surestime un peu les trafics des transports en commun.

Tableau 20. Trafic de voyageurs tous modes en milliards de voyageur.km/an.

	Route		Voie ferrée	Total	<i>Toutain « route »</i>
	Transports en commun	Véhicules individuels	Transports en commun		<i>Transports en commun</i>
1863-64	1,16	3,29	4,10	8,55	1,50
1894	0,98	7,42	10,30	18,70	1,10
1903	0,85	10,15	13,20	24,20	1,00
1913	0,99	14,47	19,30	34,76	1,20
1921	1,06	15,92	25,70	42,68	1,50
1928	2,01	22,98	27,00	51,98	3,50
1934	7,00	42,56	23,40	72,96	7,00
1938	8,00	54,06	22,10	84,16	8,50
1921/13	107%	110%	133%	123%	
1928/21	189%	144%	105%	122%	
1934/28	349%	185%	87%	140%	
1938/28	399%	235%	82%	162%	

Comme on peut le constater, nos évaluations concordent pour les transports en commun ; elles passent de 14 à 30 milliards de voyageur.km entre 1903 et 1938.

L'évolution des transports en commun se caractérise par deux mouvements :

- sur la route, le trafic reste assez stable pendant 50 ans :
 - o le trafic reste à peu près stable de 1863 à 1921, car le chemin de fer a déjà capté la plus grande partie des trafics à moyens et longs en 1863 ;
 - o puis il entre dans un mouvement d'expansion continue avec l'autocar à partir de 1921, qui multiplie son trafic par 8 entre 1921 et 1938 ;
- le chemin de fer va atteindre son maximum vers 1928 :
 - o il connaît sa grande phase d'expansion de 1863 à 1921, passant de 4,1 à 25,7 milliards de voyageur.km ; c'est l'époque où il capte tous les trafics, même locaux ;
 - o sa croissance est alors extrêmement ralentie de 1921 à 1928, puis son trafic chute de 20 % de 1928 à 1938.

Mais, la mise en lumière de l'explosion des déplacements individuels dont le trafic passe entre 1903 et 1938 de 10,15 à 54,06 milliards de voyageur.km/an, change totalement l'optique historique.

On constate une croissance régulière des déplacements individuels sur le temps long :

- ce trafic a été multiplié par 3 entre 1863 et 1903 (3,29 à 10,15 G voyageur.km/an), grâce au développement de la voiture attelée ;
- de 1894 à 1903, c'est la bicyclette qui est responsable de toute la croissance ;
- le trafic progresse de 50 % entre 1903 et 1913 (10,15 à 14,47 G voyageur.km/an) grâce au développement de la bicyclette et de l'automobile, le trafic attelé ne baissant que de 20 % ;
- de 1921 à 1938, le trafic est presque multiplié par 5, du fait de la bicyclette dont le trafic double encore, et surtout grâce au développement de la motocyclette et de l'automobile.

Les trafics de marchandises.

Ils sont présentés dans le dernier tableau ci-dessous. Comme pour le précédent, nous proposons nos propres estimations pour la route, ainsi que celles de Toutain en dernière colonne³⁷. Les valeurs pour 1928 et 1938 ont été extrapolées.

Comme on le constate, les valeurs de Toutain pour la route (dernière colonne) sont très inférieures aux nôtres (colonne 4) durant la période 1863-19121. C'est dû à ce que Toutain part d'une mauvaise hypothèse sur les trafics de marchandises de la circulation attelée : il ne retient que le trafic des routes nationales et départementales, « *les seules où circule un trafic non négligeable* », ce qui revenait à ne pas tenir compte de la plus grande part du trafic agricole et de marchandises des réseaux vicinaux³⁸.

Or, la substitution de l'automobile au cheval allait porter aussi bien sur le trafic agricole que sur le trafic de marchandises. Il y avait dans la position de Toutain une incohérence.

Par contre, pour le trafic automobile de marchandises, Toutain intègre tous les trafics, à partir des estimations de X-Crise et d'estimations de la SNCF lors du recensement de 1934 (pages 27-28).

Tableau 21. Trafic de marchandises tous modes en milliards de tonne.km/an.

	Route			Canaux	Voie ferrée	Cabotage	Total	Toutain Route
	Attelé	Automobile	Total					
1863	5,42	0,00	5,42	2,10	4,30	0,90	12,72	2,7
1894	5,30		5,30	3,90	12,10	1,50	22,80	2,7
1903	5,66	0,01	5,66	5,00	16,10	2,00	28,76	2,8
1913	6,06	0,42	6,47	6,2	25,20	1,8	39,67	3,00
1921	4,54	3,32	7,86	3,00	26,00	0,70	37,56	4,00
1928	2,70	7,00	9,70	7,00	39,20	1,20	57,10	5,90
1934	0,80	10,30	11,10	8,40	29,70	2,30	51,50	10,00
1938		13	13,00	8,30	26,50	2,70	50,50	12,30
1921/13	75%	799%	121%	48%	103%	39%	95%	
1928/21	59%	211%	123%	233%	151%	171%	152%	
1934/28	30%	147%	114%	120%	76%	192%	90%	
1938/28	0%	186%	134%	119%	68%	225%	88%	

Le trafic total de marchandises atteint un maximum en 1928. En cela, il se distingue de celui des voyageurs qui augmente de façon continue.

Son évolution suit le rythme suivant :

- il double une première fois de 1863 à 1894 (10,9 à 22,8 G tonne.km/an) ;
- il fait plus que doubler de 1894 à 1913 (22,8 à 39,67 G tonne.km/an) ;
- il augmente encore de 46 % entre 1913 et 1928 (39,67 à 57,10 G tonne.km/an) ;
- puis le trafic diminue de 11 % en 1938 par rapport à son maximum de 1928 (57,10 à 50,50 G tonne.km/an).

On constate un certains nombre de faits concernant les différents modes :

- que le trafic diminue moins que la production industrielle ;

³⁷ Toutain, données et mode de calcul pages 19-33 ; tableau récapitulatif page 250.

³⁸ Voir le raisonnement de Toutain pages 25-28 et tableau 10. Soulignons ici la contradiction entre le fait qu'il « double » le total des trafics sur les RN et RD pour arriver au trafic sur l'ensemble des réseaux (page 33) tout en postulant que le trafic de marchandises est négligeable hors des RN et des RD (page 27) ; Citation page 27.

- que les canaux et le cabotage, très liés au transport de pondéreux, continuent à se développer fortement malgré la crise ;
- que le trafic routier, presque stable de 1863 à 1913, a tout juste doublé de 1913 à 1938 ;
- que la voie ferrée :
 - o n'a cessé d'augmenter de 1863 à 1913, multipliant son trafic par 6 ;
 - o a continué à croître de 1913 à 1928, de 50 % environ ;
 - o puis a subi une récession d'un tiers, retrouvant en 1938 son niveau de 1913 .

Les explications des évolutions durant les années 1930 sont complexes (voir quelques éléments dans le texte). La crise des années 1930 est à la fois industrielle et agricole, et porte sur la consommation intérieure et les commerce extérieur. Tous les modes autres que le chemin de fer ont continué à progresser.

ANNEXE 11. LES PARCS DE VEHICULES DE 1893 A 1939.

INTRODUCTION : LES SOURCES.

Il n'existe pas d'étude d'ensemble sur l'évolution des parcs de bicyclettes, de motocycles et de véhicules automobiles sur la période antérieure à la Seconde guerre mondiale³⁹.

Les auteurs se réfèrent habituellement pour l'automobile et les motocycles aux compilations publiées par l'INSEE, par exemple dans l'*Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, 72^{ème} vol. nouvelle série n°14, INSEE⁴⁰. Ces tableaux sont incomplets, certains véhicules n'étant pas imposés jusqu'en 1919, et sont erronées, entre autres sur les dates des valeurs données⁴¹.

Ces erreurs perturbent la perception des chronologies, surtout avant 1914, quand les parcs augmentent très rapidement. De plus, ils ne présentent pas l'évolution du parc des bicyclettes qui représentent pourtant 28 % des « voyageur.km » parcourus par les usagers de la route (circulation attelée comprise) en 1913 et en 1921.

Il nous faut donc revenir aux sources.

Les sources fiscales.

Bicyclettes, motocyclettes et automobiles sont très rapidement soumises à des impôts, dont les définitions, des analyses annuelles, et des tableaux récapitulatifs sont publiés dans la *Bulletin de statistique et de législation comparée (BSLC)*⁴². Ces analyses manquent pour les bicyclettes après 1937 et pour les automobiles après 1933 (l'impôt sur celles-ci étant supprimé à partir de 1934). On a donc dû compléter avec des valeurs tirées de récapitulatifs autres que ceux du *BSLC* ou estimées pour les automobiles en 1939⁴³.

³⁹ Pour une vue datée de l'évolution du parc automobile : Janine Morice, *La demande d'automobiles en France*, Armand Colin, 219 pages, 1957.

⁴⁰ *Idem* pour l'*Annuaire statistique 1961. Résumé rétrospectif*, 66^{ème} vol. nouvelle série n°8, INSEE.

⁴¹ Cette erreur est reprise par tous les auteurs, sauf quand ils ne précisent pas la date dans l'année...

⁴² Une collection complète des *BSLC* peut être consultée à la Bibliothèque historique du Département d'histoire du Comité pour l'histoire économique et financière de la France (BHMF).

La forme des analyses annuelles varie, et comporte souvent une analyse par départements, donnant plus de détails que les récapitulatifs sur les totaux de chaque catégorie de véhicules. Il est indispensable d'utiliser de préférence ces états pour présenter l'évolution des taux de motorisation et de possession de bicyclettes.

Toutefois, certaines des premières années ne sont pas renseignées, sauf par des tableaux récapitulatifs. Les analyses s'arrêtent malheureusement en 1933 pour l'automobile et 1937 pour les bicyclettes.

⁴³ Indiquons succinctement – à l'intention d'un éventuel chercheur – les références du *Bulletin BSLC*, parfois difficiles à repérer. On n'indiquera pas s'il s'agit de voitures attelées, de cycles ou d'automobiles. Elles seront sous la forme « 1895 1-476 », soit : « année de publication, 1er semestre, numéro de page » (et suivantes éventuelles). Les données publiées dans le *BSLC* sont, bien entendu, décalée d'un an (parfois plus).

Les pages du *BSLC* que nous avons utilisés pour l'avant guerre sont : 1895 1-476, 1896 aucune, 1897 2-154, 1898 2-380, 1899 2-142, 1900 2-154, 1901 2-150, 1902 2-144-150, 1903 2-278, 1904 aucune, 1905 2-178-180-500, 1906 2-556-552, 1907 2-488-493, 1908 1-287 et 2-11, 1909 1-531, 1910 1-688, 1911 1-540, 1912 1-636 et 2-70-411, 1913 1-671-408, 1914 1-448-748, 1915 1-882-888.

De 1915 à 1921, les états ne sont plus intéressants, les parcs réels étant déconnectés des parcs fiscaux.

Pour l'après-guerre : *BSLC*, 1921 1-304 et 2-298, 1922 2-136-932, 1923 aucune, 1924 2-62, 1925 1-698-910-915, 1926 1-916-1008-1263-1268, 1927 1-1008-1263-1268, 1928 1-480-486, 1929 1-595-604, 1930 1-597-850, 1931 1-873-1069, 1932 2-7, 1933 1-669, 1934 1-67-1273, 1936 1-856, 1937 1-1170, 1938 1-1474.

Les « *récapitulations chronologiques* » des véhicules imposés du *Bulletin de statistique et de législation comparée* (qui commencent à partir de 1910) sont trompeuses, elles aussi. En effet, pour des raisons complexes – et variant dans le temps –, elles sont loin de toujours représenter les « *parcs réels* ». Il faut donc se reporter aux données annuelles.

Les voitures attelées.

On ne donnera que quelques points de repères sur le parc de voitures particulières attelées imposées depuis 1862 (le *BSLC* ne publie pas les chiffres tous les ans)⁴⁴. Les données ne sont plus publiées après celles de 1913 ; l'impôt semble avoir été supprimé avec les autres impôts directs d'État à la création de l'impôt sur le revenu.

Le nombre de « *chevaux, mules et mulets* » imposés à ce titre (et indiqué dans le tableau) ne comprend pas la totalité du cheptel équin qui est – avec les animaux destinés aux travaux agricoles – de 3 026 000 animaux en 1894, 3 290 000 en 1903 et 3 400 000 en 1913⁴⁵.

Tableau 22. Les voitures particulières attelées et leurs animaux d'attelage avant 1914.

	Taxe entière (1/1)			Demi-taxe professionnelle (1/2)			Total			
	4 roues	2 roues	Chevaux	4 roues	2 roues	Chevaux	Taxe 1/1	Taxe 1/2	Voitures	Chevaux*
1894	179 732	92 167	130 686	186 510	989 070	1 024 427	271 899	1 175 580	1 447 479	1 155 113
1901	161 590	96 567	111 695	217 874	1 117 846	1 140 317	258 157	1 335 720	1 593 877	1 252 012
1904	152 164	59 245	104 796	225 195	1 170 958	1 183 368	211 409	1 396 153	1 607 562	1 288 164
1909	131 483	86 451	90 489	234 834	1 254 220	1 249 109	217 934	1 489 054	1 706 988	1 339 598
1912	117 662	84 148	79 845	235 646	1 285 667	1 268 823	201 810	1 521 313	1 723 123	1 348 668
1913	112 682	83 208	76 850	236 366	1 300 250	1 278 460	195 890	1 536 616	1 732 506	1 355 310

* Total des chevaux, mules et mulets imposés au titre des véhicules particuliers.

Comme on le voit, le nombre de voitures a augmenté de 1 447 479 en 1894 à 1 732 506 en 1913. Le nombre de chevaux a augmenté en proportion.

Les données montrent une répartition assez homogène sur l'ensemble du territoire.

La Seine comptait, en 1912, 13 188 voitures et 11 585 chevaux, mules et mulets imposés, soit 1 % du total, dont 4 548 voitures et 4 524 chevaux, mules et mulets à Paris. C'est très peu vis-à-vis de sa population, 10,5 % du total national. Il en va de même pour toutes les grandes agglomérations, où le parc est très réduit par rapport à la moyenne française.

Les « *voitures publiques* » sont soumises à un impôt indirect spécifique. En 1913 on en compte 133 675 voitures publiques attelées. Il y en a donc une pour 10 voitures particulières⁴⁶.

Places / voiture	1 ou 2	3	4	5	6	7 à 20	21 à 50	plus de 50	Total
Voitures	73 102	14 967	26 598	2 799	7 162	7 330	1 710	7	133 675

Il est probable qu'elles étaient un peu plus nombreuses vers 1900, car elles ont été en partie remplacées par des taxis automobiles (16 898 en 1913)⁴⁷.

⁴⁴ Loi du 2 juillet 1862, articles 10-18. Voir *BSLC* 1895 1-459, 1902 2-144, 1905 2-180, 1913 1-670, 1914 1-748.

⁴⁵ Source, ministère de l'Agriculture, compilé in *Annuaire statistique rétrospectif 1961, op. cit.*, INSEE.

⁴⁶ *BSLC* 1915 1-888. Il comprend une décomposition par nombre de places et une autre par départements et par « types d'utilisation » assez étonnantes : « *régulier* », « *d'occasion et à volonté* » (92 % du total), « *extraordinaire* », « *accidentel* ». On y constate que la Seine compte à elle seule 10 812 voitures. Il est probable, bien que nous n'ayons pu le vérifier, que les « *omnibus sur rails* » ne sont pas imposés ici.

⁴⁷ Le phénomène est très net pour Paris, qui comptait 19 313 voitures publiques attelées ou automobiles en 1900 dont 115 taxis automobiles et en compte 21 214 dont 10 045 taxis en 1913.

On peut les répartir sommairement en 9 047 « voitures de transport en commun » de 7 places et plus, urbaines et rurales, et 124 628 « voitures publiques » de 6 places et moins.

La Seine intervient pour 21 % dans le total, avec 28 389 voitures publiques en 1913. Le nombre de voitures particulières est 2 fois moindre, avec 13 188 voitures seulement en 1912.

Cette prédominance des voitures publiques dans la Seine et les très grandes villes est très caractéristique de la *Fin de siècle*.

Elles subsistent dans les années 1920 : il en reste 48 203 en 1923 et 37 966 en 1924.

Une indication sur l'évolution due à la guerre peut être tirée des recensements du cheptel équin (mules, mulets et ânes compris). Il était de 3 766 000 en 1913, tombe à 2 882 000 en 1919, mais se reconstitue rapidement, avec un maximum de 3 370 000 animaux en 1927. Bien qu'on ne dispose pas des répartitions d'avant 1913, il est clair que le monde rural dispose encore de tous les chevaux qu'il lui faut pour atteler ses véhicules particuliers.

LES VELOCIPÈDES, MOTOCYCLES ET MOTOCYCLETTES.

L'impôt sur les vélocipèdes est créé en 1893⁴⁸. Il fait l'objet d'états de formes variables.

On peut distinguer cinq périodes pour la forme des états fiscaux :

- de 1893 à 1898, le *BSLC* donne le total en fin d'année des nombres imposés de vélocipèdes avec et sans moteur (sans distinction) ;
- de 1899 à 1906, on a deux types d'états :
 - o les premiers donnent le total des impositions annuelles en deux catégories (vélocipèdes et vélocipèdes à moteur) et donnent les nombres de véhicules et les nombres de places ;
 - o les seconds distinguent les rôles primitifs et les rôles complémentaires du total annuel des nombres de vélocipèdes avec ou sans moteur imposés (seuls les états de 1905 et 1906 distinguent les deux types de véhicules) ;
- de 1907 à 1925, les états donnent le total annuel des places imposés en deux catégories : « vélocipèdes » et « vélocipèdes à moteur » ; en 1921, les motocyclettes avec side-car passent dans les états des automobiles ;
- de 1925 à 1934, les états donnent les nombres de places des « vélocipèdes » et des « bicyclettes à moteur auxiliaire » analogues à nos vélomoteurs, les motocyclettes étant désormais recensées avec les automobiles ;
- après 1934, il n'y a plus que des nombres de places de vélocipèdes.

Le tableau ci-dessous présente les données brutes des états annuels et les impôts perçus, tels qu'ils apparaissent dans le *Bulletin de statistique et de législation comparée*⁴⁹.

⁴⁸ Lois des 28 avril 1893, 24 février 1900, 30 janvier 1907, art. 23., 31 juillet 1920, 13 juillet 1925.

Notons que le fisc parle toujours de « vélocipèdes » en 1938.

⁴⁹ Par année civile, sauf pour 1893, du 1/06 au 31/12 ; pour 1930-31 et 1931-32, du 1/04 au 31/03 ; pour 1932, dernier trimestre. À partir de 1926, les motocyclettes sont traitées avec les voitures, et seule une partie des « bicyclettes à moteur auxiliaire » payant la plaque annuelle à 72 francs est décomptée ici.

Tableau 23. Données brutes des parcs de bicyclettes et motocyclettes au 31/12, de 1893 à 1938.

	Véhicules avec ou sans moteur	Bicyclettes sans moteur		Motocycles, motocyclettes, bicyclettes à moteur auxiliaire		Impôt
		Véhicules	Places	Véhicules	Places	Francs
<i>Colonne</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1893	151 043					941 336
1894	203 026					1 982 686
1895	256 084					2 522 789
1896	329 816					3 272 340
1897	408 869					4 060 801
1898	483 414					4 858 645
1899		831 739	836 360	7 117	9 161	4 338 821
1900		975 878	981 044	11 252	14 746	5 474 975
1901		1 094 286	1 100 869	12 482	16 772	6 293 401
1902		1 191 554	1 196 724	15 188	19 176	6 921 239
1903		1 310 223	1 314 856	19 816	24 019	7 622 744
1904		1 520 458	1 525 072	27 435	31 052	8 615 385
1905		1 633 769	1 658 120	29 954	33 328	9 677 327
1906		1 790 679	1 794 755	31 863	35 111	10 487 051
1907			2 059 740		27 473	6 508 896
1908			2 244 594		27 715	7 060 362
1909			2 471 040		26 840	7 735 200
1910			2 697 406		27 061	8 416 950
1911			2 980 985		28 641	9 286 674
1912			3 168 521		30 413	9 870 579
1913			3 477 973		35 141	10 855 611
1914			3 552 447		37 761	11 110 475
1915			1 836 874		11 284	5 646 030
1916			1 949 646		13 095	6 006 078
1917			2 030 326		12 338	6 259 646
1918			2 236 901		8 394	6 811 431
1919			3 229 315		28 538	10 030 401
1920			4 038 129		50 783	13 533 783
1921			4 345 714		42 864	15 051 510
1922			5 362 474		51 264	27 833 132
1923			5 837 923		70 931	30 608 235
1924			6 370 644		99 416	35 466 336
1925			6 763 354		117 389	43 397 460
1926			7 112 818		19 636	44 675 256
1927			6 583 728		4 591	118 83 7656
1928			6 618 407		1 675	119 25 1926
1929			6 767 058		2 589	121 993 452
1930-31			6 820 027		1 191	86 334 798
1931-32			7 123 341		860	85 542 012
1932			7 542 233		189	18 520 404
1933			7 054 435		165	84 665 100
1934			6 968 564		14	83 623 776
1935			7 063 689			84 764 268
1936			7 568 139			90 817 668
1937			8 094 903			97 138 836
1938*			8 788 049			

* Valeur dans *L'argus de la locomotion* 25 mai 1950.

Notons ici que les plaques pour « *les vélocipèdes appartenant aux administrations militaires ou civiles, ou possédés en conformité des règlements militaires ou administratifs sont délivrés gratuitement*⁵⁰ » ; elles sont très probablement exclues des états fiscaux, mais nous n'avons pas pu le vérifier.

Les « parcs réels » de bicyclettes, motocycles et motocyclettes.

Les modes d'imposition successifs entraînaient des surévaluations ou sous-évaluations. On va les préciser et rectifier les données brutes ci-dessus pour évaluer les « *parcs réels* ».

De 1893 à 1898, il s'agit d'un impôt direct lié à la possession du véhicule, c'est-à-dire établi sur rôle nominatif communal par les percepteurs, selon la formule utilisé pour les véhicules attelés (le propriétaire doit faire une déclaration en mairie). Le taux unique de 10 francs ne distingue pas les « vélocipèdes » (bicyclettes, tricycles ou quadricycles) avec ou sans moteur ni le nombres de places⁵¹. Après des protestations, certaines catégories de propriétaires sont exemptés.

Les états donnent les totaux annuels correspondant au rôle primitif (au 1^{er} janvier) plus ceux des rôle rectificatifs. Mais, jusqu'en 1907, les véhicules revendus d'occasion paient de nouveau l'impôt. Il y a donc une surestimation du parc réel. On peut assez facilement estimer cette surévaluation en comparant le nombre de véhicules ayant payé en fin d'année avec le parc au 1^{er} janvier de l'année suivante (*rôle primitif*). Ainsi, en 1897, on a imposé 408 869 véhicules, alors qu'au 1^{er} janvier 1898, il n'y en a plus que 376 117. La différence, soit 32 752 correspond aux véhicules revendus d'occasion ou détruits en cours d'année ; elle est de 8 %. On utilisera les rôles primitifs de l'année suivante comme valeur des parcs réels en fin d'année (ils ont été épurés des véhicules détruits ou d'occasion taxés 2 fois ou plus).

La pratique d'une fraude massive empêchait aussi de connaître le parc réel jusqu'en 1898.

Une réforme en 1899 vise donc à réformer le système d'origine. La déclaration est toujours nominative, mais le percepteur délivre des « *plaques de contrôle* » attestant du paiement, et la répression est organisée⁵². De fait, après cette réforme, le nombre de véhicules imposés passe de 483 414 en 1898 (408 869 en 1897) à 838 856 en 1899. Sur la base d'une extrapolation du parc imposé selon l'ancien système à 568 414 en 1899, on peut évaluer le taux de fraude à près de 50 % des bicyclettes effectivement déclarées !

On proposera donc une « *évaluation du parc réel* » pour 1893-1898, sur la base d'une raccordement des années 1899 et 1899. Le « *parc réel fin 1899* », c'est à dire le « *parc primitif 1900* » et de 741 622. Si on avait prolongé le mode de perception de 1898, on aurait décompté en 1899 568 414 (soit 85 000 de plus qu'en 1898). On multipliera donc les données brutes des années 1893-1898 par « $741\ 622 / 568\ 414$ » pour avoir le parc réel en fin d'année.

On n'a pas cherché à séparer les vélocipèdes motorisés ou non motorisés.

De 1899 à 1906, l'impôt est diversifié et payable « *par place* » : 12 francs par place pour

⁵⁰ Décret du 10 décembre 1898, *PTQ* 1898, pages 688-689. Les plaques gratuites sont d'un modèle distinctif.

⁵¹ Le taux est diversifié en 1907 : 12 francs pour les véhicules motorisés et 6 francs pour les autres.

⁵² La répression du non-paiement est organisée par les *Lois de finances* du 13 avril 1898, articles 5 à 8 et du 24 février 1900, art. 4 et le *Décret* du 10 décembre 1898 (*PTQ* 1898, pages 688-689 et 1900, pages 84-85). Les plaques (une par place) sont apposées sur le véhicule. Elles sont anonymes en 1899, mais à partir de 1900, elles sont délivrées pour 4 ans et le propriétaire doit y faire graver ses nom et adresse.

les véhicules motorisés et 6 francs par place pour les autres. Les décomptes portent désormais à la fois sur le nombre de véhicules et sur le nombre de places. Pour les cycles sans moteur, la différence est négligeable (2 pour mille), mais pour les motocycles elle varie de 31 % en 1900 à 10 % en 1906.

Des états pour toutes les années séparent les « *vélocipèdes à moteur* » des « *vélocipèdes ordinaires* », mais ne distinguent pas les rôles primitifs et le total annuel. Comme précédemment, on peut corriger en se reportant aux rôles primitifs de l'année suivante pour avoir les « *parcs réels* » en fin d'année.

D'autres états (sauf en 1903 et 1904) distinguent les rôles primitifs des totaux annuels ; malheureusement, seuls ceux de 1905 et 1906 distinguent aussi les deux catégories de véhicules. En 1904 et 1905, on prendra donc comme parcs réels en fin d'année les parcs primitifs de 1905 et 1906. Pour les autres années, on prendra comme parcs réels les parcs primitifs de l'année suivante répartis proportionnellement au totaux annuels de chaque catégorie de véhicules (notre hypothèse est que le taux des ventes d'occasions et des destructions en cours d'année est identique pour les deux catégories).

À partir de 1907, l'impôt direct, compliqué à percevoir, est remplacé par un impôt indirect (*Loi* du 30 janvier 1907). Celui-ci porte sur le véhicule lui-même – et plus sur le propriétaire –, et est perçu au moyen de « *plaques de contrôle* » anonymes vendues non seulement dans les perceptions mais chez les « *buralistes* »⁵³. Le taux est abaissé à 3 francs par place et reste de 12 francs par place pour les véhicules motorisés.

Comme ces plaques sont liées au véhicule, il n'y a plus de nouvelle perception lors des ventes d'occasion. Le « *parc réel en fin d'année* » est donc le « *parc imposé dans l'année* ». Il subsiste toutefois une légère surévaluation due aux véhicules détruits dans l'année.

Mais, les états annuels ne totalisent plus que les places (de 1899 à 1906 on a les nombres des places et des véhicules). On prendra un nombre de bicyclettes égal au nombre de places diminué de 2 pour mille. Pour les motocycles, on appliquera un abattement au nombre de places variant de 9,5 % en 1907 à 8 % en 1914, et 2 % après guerre (voir tableau).

Cette réforme améliore encore le taux de perception, l'augmentation des places de bicyclettes décomptées étant forte plus cette année là que les années précédentes : 1 658 120 en 1905 et 1 794 755 en 1906, contre 2 059 740 en 1907.

Par contre il y a une baisse du nombre de motocycles, 27 473 places en 1907 contre 35 111 places en 1906. Le problème qu'elle pose reste énigmatique. Le commentaire du *BSLC* suppose que certains motocycles, modifiés, sont imposés comme voitures⁵⁴.

⁵³ La liste des buralistes est publiée dans les journaux en 1907, voir aux Archives d'Indre-et-Loire, ADIL S 1886.

⁵⁴ Voici les commentaires du *Bulletin de statistiques* sur le sujet (*BSLC* 1908, 2^{ème} semestre, page 11) :

« Il est à remarquer, toutefois, que ces données [pour 1907 et 1906] ne sont pas absolument comparables. En effet, d'une part, l'impôt, de personnel qu'il était, est devenu réel : alors que les vélocipèdes étaient imposés autant de fois par an qu'ils changeaient de propriétaires, aujourd'hui, la plaque de contrôle dont ils sont munis constitue l'instrument même de la perception et est valable pour toute l'année, quel que soit le propriétaire de l'appareil. D'autre part, le tarif a été réduit de 6 francs à 3 francs par place pour les vélocipèdes ordinaires et maintenu à 12 F par place pour les vélocipèdes et appareils analogues à machine motrice. Enfin, les exonérations de taxes que la législation antérieure accordait à certaines catégories de possesseurs de vélocipèdes ont été supprimées.

L'observation qui précède s'applique plus particulièrement aux vélocipèdes à moteur (motocycles et motocyclettes). À en juger par les chiffres du tableau ci-après, il y aurait, en 1907, un recul marqué sur les résultats de 1906 (27 473 places contre 35 111). Mais il est à considérer que ce dernier chiffre comprend un nombre important de machines qui, ayant changé de mains en cours d'année, ont été imposées deux ou plusieurs fois. En fait les rôles primitifs de 1906 ne comprennent que 26 329 places. La diminution étant plus apparente que réelle. S'il y a pas eu progrès, c'est, semble-t-il, parce que, en raison de certaines modifications de leur construction, des machines considérées primitivement comme vélocipèdes à moteur tendent à passer dans la

En 1921, les motocyclettes avec un side-car sont soumises à l'impôt sur les automobiles, ce qui diminue donc le nombre des motocycles, motocyclettes et analogues.

La *Loi* du 13 juillet 1925 assimile les motocycles et motocyclettes aux automobiles, tout en laissant la liberté de choisir le paiement d'une plaque à 72 francs pour les « *bicyclettes à moteur auxiliaire* », susceptibles d'être actionnées par les pieds, pesant moins de 30 kilos et ne dépassant pas 30 km/h en palier⁵⁵.

En 1933, la plaque à 72 francs est supprimée à l'occasion de la suppression du « droit de circulation sur les automobiles » remplacé par une augmentation des taxes sur les carburants. À partir de là, les décomptes des motocycles et motocyclettes relèvent uniquement des analyses du parc automobile.

Le tableau ci-dessous présente les statistiques des bicyclettes et des motocycles soumis au même régime⁵⁶. Nous n'avons pas pu évaluer l'inévitable part de sous-déclaration après 1907.

Rappelons les éléments des calculs déjà exposés ci-dessus :

- de 1893 à 1898 (colonne 1), le parc imposé est multiplié par « 741 622 / 568 414 » pour tenir compte de la fraude massive à laquelle la réforme de 1899 a mis fin ;
- de 1899 à 1906 (colonne 2), le « parc réel en fin d'année » de l'année N est celui du rôle primitif de l'année N+1. Pour 1905 et 1906, les chiffres pour chacun des deux parcs proviennent des états publiés. Pour les autres années, on ne connaît que le ratio de passage du rôle primitif au rôle définitif que pour le total des cycles et motocycles imposés ; on a donc utilisé ce ratio global pour corriger les effectifs de chacun des deux parcs ;
- après 1907, on ne connaît plus que le nombre de places, et le nombre de plaques délivrées est identique à celui des places en fin d'année, à l'exception des véhicules détruits dans l'année, dont on ne tiendra pas compte :
- pour les bicyclettes, on a indiqué une correction pour le principe : le nombre de places n'excède celui des véhicules que de 2 pour mille environ ;
- pour passer au nombre de motocycles, on a appliqué au nombre de places (colonne 3 du tableau précédent) une division par le nombre moyen de places par véhicules (colonne 4 du tableau ci-dessous) ; les valeurs de ce coefficient à partir de 1907 sont une hypothèse de notre part, basée sur la disparition progressive des « motocycles » à plusieurs places au profit des motocyclettes (avant 1907, le coefficient est calculé à partir des recensements en places et véhicules).

Enfin, il s'agit du nombre des « *plaques vendues* » qui constitue un minimum, car il subsiste un certain degré de fraude résiduel – peut-être même plus important qu'on ne peut l'imaginer⁵⁷.

catégorie des voiturettes, lesquelles sont restées soumises à l'impôt direct. »

⁵⁵ Le régime des motocyclettes était, selon la *Bulletin de statistiques*, plus avantageux que la plaque à 72 francs, mais celle-ci continua à être utilisée par quelques milliers de contribuables, par ignorance ou pour la commodité consistant à payer en une seule fois (l'impôt automobile est payé par trimestre).

⁵⁶ Par année civile, sauf pour 1893, du 1/06 au 31/12 ; pour 1930-31 et 1931-32, du 1/04 au 31/03 ; pour 1932, dernier trimestre. À partir de 1926, les motocyclettes sont traitées avec les voitures, et seule une partie des « *bicyclettes à moteur auxiliaire* » payant la plaque annuelle à 72 francs est décomptée ici.

⁵⁷ Le numéro spécial de statistiques de *L'argus* du 25-05-1950, page 21, en rappelant les ventes de plaques fiscales en 1938, dit que « *il y a toujours eu ceux qui roulent sans plaque [...] et celui qui possède deux bicyclettes et n'a qu'une seule plaque [car] les bicyclettes ne circulent jamais toutes en même temps* » et estime même qu'il « *y a deux plaques pour trois bicyclettes* », ce qui paraît vraiment exagéré.

Tableau 24. Parc des bicyclettes et motocyclettes en fin d'année de 1893 à 1938.

	Total vélocipèdes avant 1899	Vélocipèdes (cycles et bicyclettes)	Vélocipèdes à moteur *	Places par vélocipède à moteur **	Motocyclette à side-car (régime autos)	Motocyclettes sous régime automobile	Total motocycles motocyclettes
Col.	1	2	3	4	5	6	7
1893	197 069						
1894	264 892						
1895	334 118						
1896	430 318						
1897	533 460						
1898	630 721						
1899		735 330	6 292	1,287			6 292
1900		876 317	10 104	1,311			10 104
1901		968 701	11 050	1,344			11 050
1902		1 060 483	13 517	1,263			13 517
1903		1 166 098	17 636	1,212			17 636
1904		1 350 198	21 432	1,132			21 432
1905		1 470 745	23 829	1,113			23 829
1906		1 609 820	28 645	1,102			28 645
1907		2 055 629	25 089	1,095			25 089
1908		2 240 114	25 427	1,090			25 427
1909		2 466 108	24 737	1,085			24 737
1910		2 692 022	25 056	1,080			25 056
1911		2 975 035	26 643	1,075			26 643
1912		3 162 197	28 423	1,070			28 423
1913		3 471 031	33 152	1,060			33 152
1914		3 545 356	35 792	1,055			35 792
1915		1 833 208	10 850	1,040			10 850
1916		1 945 754	12 591	1,040			12 591
1917		2 026 273	11 863	1,040			11 863
1918		2 232 436	8 071	1,040			8 071
1919		3 222 869	27 440	1,040			27 440
1920		4 030 069	49 787	1,020	5 559		55 346
1921		4 337 040	42 024	1,020	13 358		55 382
1922		5 351 770	50 259	1,020	16 522		66 781
1923		5 826 270	69 540	1,020	18 733		88 273
1924		6 357 928	97 467	1,020	20 846		118 313
1925		6 749 854	115 087	1,020	25 273		140 360
1926		7 098 621	19 636	1		137 979	157 615
1927		6 570 587	4 591	1		232 201	236 792
1928		6 605 197	1 675	1		301 914	303 589
1929		6 753 551	2 589	1		379 293	381 882
1930-31		6 806 414	1 191	1		441 503	442 694
1931-32		7 109 123	860	1		488 147	489 007
1932		7 527 179	189	1		500 995	501 184
1933		6 954 655	165	1		541 601	541 766
1934		6 954 655	14	1			570 000
1935		7 049 590		1			550 000
1936		7 553 033		1			527 000
1937		8 078 746		1			512 000
1938		8 770 508		1			500 000

* De 1926 à 1934 : « bicyclette à moteur auxiliaire » sous le régime de la plaque pour vélocipède.

** Ces coefficients sont calculés d'après les recensements jusqu'en 1906, puis estimés après.

*** Ces valeurs ne tiennent pas compte des fraudes résiduelles après 1899.

La part des « vraies motocyclettes » peut être précisée durant les premières années, grâce à des décomptes spécifiques réalisés pour le *Rapport Hennequin* de 1905.

	Motocycles et motocyclettes (Fiscal)	dont vraies motocyclettes (Hennequin)
1899	7 177	1 918
1900	11 252	6 081
1901	12 482	8 662
1902	15 188	9 651
1903	19 816	11 990
1904	27 435	16 118
1905	29 954	21 432

LES AUTOMOBILES.

L'impôt sur les automobiles est établi en 1898, et se modifie souvent après 1920⁵⁸.

Avant 1920, les registres fiscaux nous renseignent assez mal sur la réalité du parc. D'une part, les seuls véhicules imposés sont les « *voitures particulières pour voyageurs* », ainsi que deux catégories de voitures publiques pour voyageurs, subventionnées ou non. D'autre part, les états fiscaux ne sont publiés que de façon erratique dans le *Bulletin de statistique et de législation comparée*. On séparera donc notre examen en deux périodes, avant 1920 et après.

Les parcs avant 1920.

Les voitures particulières sont soumises à un impôt direct (le propriétaire doit faire une déclaration en mairie) à partir de 1899, sur le modèle de celui pesant depuis 1862 sur les « *voitures attelées particulières* » et sur les « *chevaux, mules et mulets* » utilisés pour celles-ci. Il y a aussi des recensements à des fins militaires.

Le taux comportait au début deux catégories de véhicules (« à 1 ou 2 places », et « à plus de 2 places »), 7 catégories de taille de communes, et un abattement dit « *demi-taxe* » pour les propriétaires « *professionnels* » (agriculteurs ou soumis à la patente). En 1901, on y ajoute un supplément par cheval-vapeur modulé selon les classes de communes.

Contrairement aux bicyclettes et motocycles, il n'y avait pas de délivrance de plaque, ce qui rendait le contrôle plus difficile.

Des états annuels sont publiés dans le *Bulletin de statistique* ; ce sont ceux des « *rôles primitifs* », c'est à dire au 1^{er} janvier de l'année désignée, jusqu'en 1919. Rappelons ici que ces valeurs ont été faussement qualifiées de « *en fin d'année* » par l'INSEE.

Un impôt indirect pèse sur les « *voitures publiques* », dont on connaît les effectifs en 1913 :

- voitures attelées (dites « *de terre* ») : 133 675 (voir ci-dessus),
- voitures automobiles : 16 898,
- voitures publiques dites « *d'eau* » circulant sur les canaux et rivières : 353.

Les fiacres et les taxis automobiles constituent la plus grande part de ces voitures

⁵⁸ *Lois* du 13 avril 1898, 13 juillet 1900 (impôt sur les chevaux-vapeur), 8 avril 1910 (majore les taux existants), 30 décembre 1916 (double les taux précédents), 25 juin 1920, 22 mars 1924, 13 juillet 1925, 30 juin, 3 août et 19 décembre 1926, 26 mars 1927 (distingue les taux selon l'âge du véhicule, plus ou moins de 9 ans), 16 avril 1930, 28 février, 31 mai et 23 décembre 1933.

publiques, avec quelques voitures de transport en commun à places plus nombreuses⁵⁹.

Les « *voitures publiques subventionnées* » payent vraisemblablement un impôt, mais il ne fait pas l'objet de la publication d'états fiscaux avant 1920 (voir ci-après).

Par contre, les « *véhicules utilitaires* » ne payent pas d'impôt spécifique, ainsi que les « *loueurs* » de voitures. Ils ne font donc l'objet d'aucun recensement.

Il en va de même de tous les véhicules des administrations (Postes, collectivités locales, Armée), et très probablement de ceux des services publics subventionnés.

Donnons d'abord les parcs tels qu'ils résultent des états fiscaux.

Tableau 25. Parc des automobiles, imposées au rôle primitif du 1^{er} janvier de 1899 à 1914 .

	Automobiles imposés			Impôt (francs)
	Non professionnelles	Professionnelles	Total	
1899	1 438	234	1 672	90 831
1900	2 354	543	2 897	156 498
1901	4 427	959	5 386	381 106
1902	7 358	1 849	9 207	
1903	9 922	3 062	12 984	
1904	12 519	4 588	17 107	1 311 247
1905	15 011	6 513	21 524	1 763 853
1906	17 358	8 904	26 262	
1907	19 601	11 694	31 295	
1908	22 252	15 334	37 586	
1909	25 269	19 500	44 769	
1910	28 653	25 016	53 669	5 683 082
1911	32 745	31 464	64 209	
1912	37 494	39 277	76 771	7 737 777
1913	42 447	48 512	90 959	8 834 219
1914	p. m. ⁶⁰	p. m.	107 535	9 990 479
1915			102 286	9 105 864
1916			100 989	8 727 204
1917			98 534	16 570 983
1918			94 884	15 521 536
1919			93 339	14 957 144

Le problème va être ici d'estimer des parcs réels » comprenant les véhicules n'entrant pas dans la catégorie des « *voitures particulières pour voyageurs* », la seule pour laquelle nous disposons du détail des impositions de 1899 à 1919.

On sera donc obligé de compléter ces données fiscales par des éléments épars – et plus ou moins bien établis – provenant de diverses sources ponctuelles, et de les interpoler car ils ne forment pas des séries.

On limitera nos évaluations des « parcs réels » à la période 1899-1914. Les parcs recensés

⁵⁹ BSLC 1915 1-888. Le BSLC n'a publié l'état complet que pour 1913 ; quelques états publiés après guerre ne concernent que les voitures attelées et les voitures d'eau.

⁶⁰ Le BSLC ne fournit pas l'état détaillé du rôle primitif pour 1914.

durant la guerre n'ont guère de signification, car beaucoup de véhicules ont été mis au repos comme pour les vélocipèdes, ou ont été réquisitionnés. À cet égard, le chiffre de début 1915 montre que la réquisition fut très faible par rapport au parc.

La question de l'inévitable sous-déclaration fiscale et des difficultés de son contrôle se pose, comme elle se posait pour les vélocipèdes⁶¹. Abel Ballif, membre de la Commission comme président du Touring-Club, estimait la sous-déclaration à « *un bon quart de la matière imposable*⁶² » en 1904. Il exagérait sans doute, mais elle n'en existait pas moins.

Une modalité particulière de fraude consistait pour les garagistes à avoir des véhicules « à vendre » non immatriculés, dont ils se servaient ou qu'ils louaient. Pour y remédier, on créa « *l'immatriculation provisoire* » avec la lettre W dès 1909⁶³.

L'établissement du premier rôle a certainement entraîné une sous-évaluation plus forte du nombre des automobiles la première année, pour 1899⁶⁴. On estimera par la suite la sous-déclaration à 5 % en 1900-1904, 4 % en 1905-1909 et 3 % de 1910 à 1914, ce qui est certainement un minimum.

On peut essayer de donner des ordres de grandeurs des parcs des autres types de véhicules.

À partir de la fin 1905, les taxis constituent « *un second marché* » pour les constructeurs. L'évènement déclenchant fut la création de la Compagnie française des automobiles de Place, en 1905, par la Société d'études et d'entreprises, liée à la banque Mirabaud, qui choisit, après un concours, des véhicules Renault, et commença à les mettre en exploitation en décembre 1905. En province, les taxis automobiles, qui permettent une desserte plus rapide que celle des fiacres vers la proche campagne, connaissent un succès nettement plus lent.

On a vu qu'un impôt indirect pesait sur les « *voitures publiques* » « *de terre* » (attelées ou automobiles) ou « *d'eau* ». Malheureusement on ne possède qu'un état pour les automobiles en 1913⁶⁵ (en fin d'année). Les 16 898 automobiles décomptées se décomposent ainsi :

Places / voiture	1 ou 2	3	4	5	6	7 à 20	21 à 50	plus de 50	Total
Voitures	11 572	1 665	1995	167	376	843	276	4	16 898

⁶¹ On a vu que le système d'impôt direct purement déclaratif pour les vélocipèdes supprimé en 1899 entraînait une sous déclaration de près de 50 % du parc effectivement déclaré.

La *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets* du 6 août 1900 (dans *PTQ*) prescrit la vérification de la possession de la « *plaque de contrôle* » des bicyclettes délivrée par le percepteur. Elle leur demande :

« *qu'ils n'hésitent pas à dresser procès-verbal [...] Mais, si cette surveillance doit être vigilante, elle devra s'exercer avec le tact et la discrétion nécessaires pour éviter toute apparence de vexation.*

Les automobiles, contrairement aux bicyclettes, ne portent pas de plaque attestant le paiement de la taxe. Le contrôle du paiement auprès des notables automobilistes devait demander encore plus de « *tact et discrétion* »...

⁶² *La Vie Automobile*, n° 155, 1 octobre 1904, page 636.

⁶³ 6 mars 1909. *Arrêté du ministre des travaux publics relatifs à la mise en circulation des automobiles. Plaque, numéro des automobiles à vendre.* 1^{er} avril 1909. *Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Automobiles. Numéro d'immatriculation* (apparition des numéros en W). Dans *PTQ* 1909.

⁶⁴ Le cas de la Seine, où les véhicules devaient faire l'objet, depuis 1893, d'un « *permis de circulation* » lié à une visite préalable à la mise en service du véhicule, est éclairant à ce sujet : le décompte des véhicules enregistrés à ce titre est de 666 en juillet 1898, soit 900 au 31 décembre 1898, dont 243 pendant le premier semestre 1898, alors que le recensement fiscal donne seulement 357 au 1^{er} janvier 1899.

⁶⁵ *BSLC* 1915 1-888. Il comprend une décomposition par nombre de places et une autre par départements (et « *types d'utilisation* » assez étonnantes : « *régulier* », « *d'occasion et à volonté* » (92 % du total), « *extraordinaire* », « *accidentel* ». On y constate que la Seine compte à elle seule 10 812 voitures.

Ces « voitures publiques » sont donc essentiellement des taxis (93 %). Les voitures de 7 places et plus, qui peuvent être considérées comme des autobus, ne sont que 1 120.

La Seine représente 64 % du total, avec 10 812 voitures, essentiellement des taxis.

Les taxis de province restent donc en nombre très limité en fin 1913⁶⁶ ; ils sont encore loin de remplacer la « location » qui se pratiquait déjà depuis longtemps⁶⁷.

Les « loueurs » de véhicules ne sont « soumis qu'à une patente de quelques francs (centimes départementaux et communaux) ». Aucun état n'est publié. Ce qui fait que toute cette activité nous échappe ; il y a tout lieu de penser qu'elle était développée en province, où le développement des taxis se heurtaient toujours à l'influence locale des cochers de fiacres⁶⁸.

En début 1912, on comptait, selon un recensement « privé » et incomplet, 682 autobus sur route de tailles indéterminées⁶⁹.

Les voitures publiques des services concédés ou subventionnés (autobus parisiens notamment) sont soumises à un impôt indirect distinct du précédent⁷⁰. Les seuls récapitulatifs disponibles concernent les années 1920 à 1926. En 1920, il y a 1 177 voitures de ce type, dont 622 dans la Seine. On prendra une base de 1 000 voitures en 1914 dont 600 autobus pour Paris.

Le marché des camions et camionnettes se développe lentement au début malgré les multiples concours et prototypes réalisés, mais la production s'accélère avant 1914⁷¹. Les « poids lourds primés par le ministère de la Guerre » de 3 tonnes de charge utile en moyenne, sont au nombre de 1 020 en France au 1^{er} janvier 1913⁷². Nous n'avons pas trouvé de données précises sur les plus petits camions, camionnettes et véhicules de livraison.

Enfin, les automobiles utilisées par les administrations et l'Armée ne sont pas recensées.

⁶⁶ En 1906, il y a 2 763 000 habitants à Paris et 446 000 dans les communes de l'agglomération parisienne de plus de 20 000 habitants. La population des agglomérations de province de plus de 30 000 habitants est de 4 800 000, dont 2 800 000 dans les 10 plus grandes agglomérations. Le taux de taxis par habitant des grandes villes en Province est de l'ordre de 1/5 de celui de la Seine.

Une ville comme Orléans compte probablement une quarantaine de taxis en 1911 pour 68 000 habitants (62 voitures publiques automobiles sont recensées dans le Loiret en 1913).

⁶⁷ AMO *Délibérations du Conseil municipal* d'Orléans du 9 avril 1909 sur la première demande d'autorisation d'un service de taxis automobiles. Les cochers de fiacres protestent contre la demande des taxis de pouvoir « sauter » des stations. La location est attestée le 1-10-1904 dans une annonce du *Journal du Loiret*.

⁶⁸ *Omnia*, 1920, page 16, article *Pour ne pas payer la taxe*, qui conseille « pour narguer le fisc [de] vendre votre voiture à votre cousin, ou même à votre propre chauffeur, qui s'improvise "loueur" et s'engage par contrat [...] à n'avoir jamais d'autre locataire que vous même. » Comble de scandale, « Pendant la guerre, cet excellent procédé avait le mérite supplémentaire de vous procurer immédiatement de l'essence [rationnée pour les particuliers]. » Voir la note précédente pour un exemple de l'opposition persistante des cochers de fiacre

⁶⁹ 1^{er} *Congrès national des Transports en commun par Automobiles sur route*, Paris du 18 au 21 décembre 1912, *Rapport général*, éditeurs Automobile-Club de France et Touring-Club de France, 297 pages, 1913. Total issu de la liste des « Principaux services existant en 1912 », pages 233 à 248. Le nombre de places est inconnu. Ce recensement ne comprend pas les autobus ; notamment, la Seine n'est pas représentée.

⁷⁰ On a vu que leur réglementation avait été basée sur celles des transports en commun ferrés et non attelés.

⁷¹ Fridenson, *Histoire des usines Renault*, op. cit., page 82, donne comme production de Renault en 1910, 1911, 1912 et 1913 : 43, 104, 103 et 174 camions et 40, 42, 28 et 61 camionnettes, soit 448 véhicules. Les fabricants de camions et camionnettes sont nombreux, mais certains commencent à se spécialiser comme Berliet.

⁷² *Omnia*, 1913, page 465. L'article reprend un article de la revue *Le Poids lourd* qui s'inquiète de la plus grande capacité de transport de l'Allemagne qui « possède 825 trains primés dont le tonnage moyen est de 8 tonnes, ce qui [lui] donne une capacité double de la capacité des véhicules français. » Tous les véhicules, hippomobiles compris, sont enregistrés en vue d'une éventuelle mobilisation et font l'objet de primes dans certains cas.

Nous nous en sommes tenus à une estimation basse de 6 000 véhicules⁷³.

Le tableau suivant, dressé au 1^{er} janvier de chaque année comme pour les voitures particulières, résulte des éléments d'estimation de 1899 à 1914 :

- le nombre des automobiles particulières imposées est rappelé dans la première colonne ; il ne comprend pas les « *véhicules à vendre* » ;
- la sous-déclaration (y compris les « *véhicules à vendre* ») a été estimée à 5 % en 1900-1904, 4 % en 1905-1909 et 3 % de 1910 à 1914 (colonne 2) ;
- le nombre des « *voitures publiques* » a été estimée sur la base de 17 000 en 1914, et proportionnellement au nombre des taxis parisiens (noté dans la colonne 3) ;
- les transport en commun subventionnés seront répartis sur la base de 1 000 véhicules en 1914 ;
- les camions et camionnettes ont été estimés à 6 000 en début 1914 ;
- les véhicules des administrations, départements, communes, Armée, Postes, ainsi que les divers véhicules exemptés ont été estimés à 5 000 ;
- faute de documents nous avons renoncé à chiffrer le parc de véhicules « *de location* » qui échappe à tout recensement spécifique ;
- le total, donné en dernière colonne, est arrondi

Pour nous, ces évaluations sont des minimums (notamment du fait de l'impossibilité de chiffrer le parc destiné à la *location*), qui restent donc encore à préciser.

Tableau 26. Parc « réel estimé » des automobiles au 1^{er} janvier de 1899 à 1914.

	Voitures particulières (fiscal)	Sous estimation	Taxis Paris	Voitures publiques France	Autobus subventionnés	Camions, utilitaires légers	Adminis- -trations	Total arrondi
<i>Col.</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
1899	1 672	700						2 500
1900	2 897	145	86	146				3 500
1901	5 386	269	115	195				6 000
1902	9 207	460	127	215	40			10 000
1903	12 984	649	189	320	120	500		15 000
1904	17 107	855	277	469	200	1 000		20 000
1905	21 524	861	369	624	280	1 500	500	25 500
1906	26 262	1 050	546	924	360	2 000	1 000	32 000
1907	31 295	1 252	974	1 648	440	2 500	1 500	40 000
1908	37 586	1 503	2 359	3 992	520	3 000	2 000	51 000
1909	44 769	1 791	3 916	6 627	600	3 500	2 500	64 000
1910	53 669	1 610	5 037	8 525	680	4 000	3 000	77 000
1911	64 209	1 926	7 390	12 507	760	4 500	3 500	95 000
1912	76 771	2 303	8 317	14 076	840	5 000	4 000	111 000
1913	90 959	2 729	9 353	15 829	920	5 500	4 500	130 000
1914	107 535	3 226	10 045	17 000	1 000	6 000	5 000	140 000

Les parcs de 1920 à 1939.

À partir de 1920, l'impôt est indirect et porte sur les véhicules et non sur le propriétaire⁷⁴.

⁷³ Nous n'avons pas trouvé de données d'époque. On trouve dans des ouvrages récents des valeurs plus élevées : pour le parc de l'Armée uniquement, Jean Sauvy avance le chiffre très élevé de 6 000 véhicules en 1914, in *Les automobiles Ariès*, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 264 pages, 1997, (page 100).

⁷⁴ Sur le détail des tarifs et des conditions de perception de l'impôt, voir la *Revue du T. C. F.* 1921, pages 49-50.

La tarification de l'impôt se décompose en 4 éléments : 1° une taxe « *par voiture* » variant de 60 à 270 francs selon la taille de la commune, le nombre de places et le nombre de chevaux-vapeur⁷⁵ ; 2° une taxe progressive « *par cheval-vapeur* » ; 3° une « *taxe de circulation* » de 100 à 500 francs selon la puissance ; 4° une taxe départementale de 25 % des deux premiers éléments. La « *demi-taxe* » est accordée aux professions agricoles ou patentées et aux voitures publiques, sauf pour la « *taxe de circulation* » toujours due intégralement⁷⁶.

Les motocyclettes avec side-car et les « *cycle-cars* » ont leurs propres tarifs⁷⁷.

C'est un impôt trimestriel, ce qui permettait à certains propriétaires de remiser leur véhicule pendant la saison d'hiver⁷⁸. Le total est décompté en fin d'année, ce qui majore le nombre de véhicules, certains étant comptés deux fois s'ils ont changé de département dans l'année.

L'inévitable question de la fraude se pose toujours.

Le « *permis de circulation* » délivré par le percepteur doit être présenté à toute réquisition de la police et des agents du fisc, notamment ceux des octrois, ce qui est censé limiter les fraudes surtout dans les villes. Elles persistent cependant⁷⁹. La *Revue de la Gendarmerie* publie, en 1928, l'estimation étonnante « *que plus de 20 % des voitures [...] parcourent les routes sans [...] que les propriétaires aient retiré, au bureau des contributions, la "carte spéciale" les autorisant à circuler.* » Les éléments du calcul fait pour arriver à ce taux de fraude de 20 % donné par l'article sont extrêmement suspects ; on a tout lieu de penser que la fraude est beaucoup plus faible, mais elle n'en existe pas moins⁸⁰.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas essayé de tenir compte de la fraude éventuelle, comme pour la période d'avant guerre.

Les décompositions des états changent souvent, en liaison avec des réformes des tarifs.

De 1920 à 1923, on distingue les « *voitures de voyageurs au service d'entreprises concédées ou subventionnées* »⁸¹ (col. 1), les « *voitures au service d'entreprises ordinaires de transport public pour voyageurs* » (autobus et surtout taxis) (col. 2), « *voitures au service d'entreprises ordinaires de transport public pour marchandises* » (col. 3), « *voitures appartenant à de simples particuliers* » subdivisées en deux catégories « *taxe entière* » ou « *demi-taxe* », « *de voyageurs* » (col. 4 et 5), ou « *de marchandises* » (col. 6 et 7), et une « *subdivision des véhicules de voyageurs* » (taxis et autobus compris) en deux catégories « *à 1 ou 2 places* » et « *à plus de 2 places* » (col. 8 et 9). Les totaux des véhicules pour les « *personnes* » et pour les « *marchandises* » sont dans les colonnes 10 et 11.

⁷⁵ Il y a 5 classes de communes. Le barème pour les chevaux vapeur est majoré pour les « *plus de 12 chevaux* » avec deux classes de communes (Paris et les autres).

⁷⁶ BSLC, août 1921, pages 298 e. s. Ce système byzantin va être modifié plusieurs fois pour le simplifier. Pour un survol des différentes modalités d'imposition, voir BSLC 1921 1-298, 1931 1-873 et 1934 1-1273.

⁷⁷ Les « *cycle-cars* » définis en 1920 sont des automobiles légères « *pesant moins de 350 kg, carrosserie nue comprise* », et dont la cylindrée est inférieure à 1 000 cm³. Leur nombre ne dépassera guère 20 000.

⁷⁸ Les revues automobiles se font l'écho de protestations à propos de la date d'ouverture des « *trimestres fiscaux* », notamment par rapport à la date de Pâques.

⁷⁹ Un article de J. Imbrecq « *Amnistie !* » dans *Omnia* 1924, page 619, mentionne « *les infractions [...] résultant du non-paiement des impôts relatifs à la possession d'une automobile [...] et des] abus de l'usage de la lettre W.* »

⁸⁰ *Revue de la Gendarmerie*, 1928, pages 360-361, article concernant le département de l'Oise.

⁸¹ Cet état, publié à part, disparaît en 1924. Tous les véhicules de services publics sont alors regroupés.

Tableau 27. Décomposition des parcs automobiles de 1920 à 1923 (fin d'années).

	TC sub	TC voy	TC march	VP 1/1	VP 1/2	M 1/1	M 1/2	1-2 pl.	>2 places	personnes	marchandises
Col.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1920	1 177	21 032	6 418	39 681	95 382	2 268	70 390	50 417	106 855	157 272	79 076
1921	1700	21 671	5 878	49 155	123 626	3 171	83 681	71 534	122 918	194 452	92 730
1923	2 693	25 294	6 724	63 074	202 560	2 149	145 561	92 050	198 878	290 928	154 434

Les états selon les catégories « 1 ou 2 places » et « plus de 2 places » des « voitures de voyageurs », uniquement faits de 1920 à 1923, sont très intéressants⁸².

Ils font apparaître un parc beaucoup plus léger qu'on ne l'imagine, avec près de 40 % de voitures particulières (bus et taxis exclus) de 1 ou 2 places. Ces véhicules légers (plus les side-cars et cycle-cars) ont donc constitué une réponse effective à la demande de voitures économiques au début des années 1920. Or, on verra qu'une question controversée concernant les années 1930 est celle du développement d'une « voiture populaire ».

En 1923, le parc est essentiellement tourné vers les activités économiques, avec :

- 34 711 voitures publiques,
- 348 121 « voitures professionnelles ».
- 65 223 voitures « non professionnelles » (à taxe pleine), dont 63 074 voitures particulières et 2 149 voitures de marchandises.

En 1923, des exemptions sont accordées aux fonctionnaires et militaires possédant des voitures pour les besoins du service. Sont aussi exemptés les véhicules municipaux (arroseuses, balayeuses, bennes à ordures), voitures postales, voitures d'incendie ou sanitaires, tracteurs agricoles.

Une réforme de la taxation a lieu avec la Loi du 22 mars 1924. Tous les véhicules sont soumis au même tarif : le « droit de circulation » est conservé, avec un complément basé sur le nombre de chevaux-vapeur, qui ne se distingue que par « la quotité des tarifs applicables au-dessus du 10^{ème} cheval-vapeur » pour les trois classes ci-dessous. La demi-taxe est supprimée, ainsi que tarification en fonction du nombre de places.

Les véhicules sont regroupés en 1924 en 3 catégories (plus les side-cars et les cycle-cars) :

- les « automobiles assujetties à un tarif de transport arrêté par une autorité publique » (anciens taxis et services non subventionnés de voyageurs),
- les « camions, camionnettes et appareils analogues » (dont les services publics),
- les « voitures de tourisme », incluant la plupart des autocars.

La tarification en fonction du nombre de places ayant disparu, les états ne distinguent plus les catégories des petites voitures particulières, à 1 ou 2 places, de celles à plus de 2 places.

En 1925, la Loi du 13 juillet, article 95, soumet les motocyclettes au régime des automobiles, et différencie les motocyclettes des « vélocipèdes à moteur auxiliaire ».

En 1926, la Loi du 30 juin, article 24, crée une catégorie spéciale à taxe réduite pour les « automobiles à gazogène » (étendue en août à l'utilisation d'alcool méthylique), catégorie qui restera très peu nombreuse. La Loi 3 août 1926, article 5, supprime la distinction entre la classe des « automobiles assujetties à un tarif de transport arrêté par une autorité publique » (créée en 1924) et les voitures de tourisme ou de marchandises. Il supprime aussi la taxation particulière des autobus des services concédés et subventionnés.

⁸² On peut supposer que les taxis et autobus ont plus de 2 places, à très peu près.

À partir de 1927, on regroupe donc les véhicules en deux catégories principales seulement, les « *voitures de transport de personnes* » (bus, cars et taxis compris) et les « *voitures de transport de marchandises* », plus les catégories mineures des « *automobiles à gazogène* », « *cycle-cars* » et « *motocyclettes* ».

En 1927, la *Loi* du 26 mars, article 57, accorde une demi-taxe aux véhicules dont le châssis est sorti d'usine depuis plus de 9 ans. Ces catégories d'âge apparaissent alors dans les états fiscaux à partir de 1928.

En 1929, la *Loi* du 30 mars, art. 31, donne satisfaction aux propriétaires remisant leur automobile l'hiver : le 2^{ème} trimestre court à partir du jeudi précédant si Pâques tombe le 30 ou 31 mars. Dans le même ordre d'idée, la *Loi* du 3 août 1930, art. 42, rend les droits exigibles par trimestres comptés à partir de la date de mise en circulation (au prix d'une complication).

En 1930, seul le « *droit de circulation* » est conservé, et le supplément lié aux chevaux-vapeur est supprimée (*Loi* du 16 avril, article 48).

En 1933 un droit est établi sur les remorques, avec divers suppléments visant les camions (surtaxe de 50 % sur les véhicules de transport de marchandises utilisés pour compte propre par des propriétaires en ayant plus de deux, taxe au poids et à l'encombrement, réduction pour les commerçants et industriels forains, etc.). Il existe un état fiscal pour 1933.

Enfin, le 23 décembre 1933, une *Loi* (article 20) supprime le « *droit de circulation* » et le remplace par une surtaxe sur les carburants à partir de février 1934. Les taxes spéciales au poids et à l'encombrement des camions, ainsi que la taxe sur les remorques subsistent seules.

À partir de l'année 1934, on cesse en conséquence de publier des états fiscaux.

Au terme de cet exposé des transformations de l'imposition, on peut constater :

- le grand détail des données sur les divers parcs de 1920 à 1923,
- le manque de détail croissant sur le parc, la catégorie des transport en commun à tarifs réglementés n'existant que de 1924 à 1926, pour ne plus avoir que deux groupements : véhicules « *de tourisme* » et « *de marchandises* » après 1927 (les distinctions selon l'âge ayant peu d'intérêt),
- la disparition des données fiscales à partir de 1934.

Le tableau ci-dessous présente les parcs d'après les chiffres du *Bulletin de statistique et de législation comparée* de 1920 à 1933, avec le détail des diverses catégories de voitures pour voyageurs dans les années 1920-1925. On l'a complété pour 1934-1940 avec les chiffres de l'*Annuaire statistique 1966. Résumé rétrospectif*, de l'INSEE.

On n'a pas tenu compte des *voitures à gazogène* dont le nombre atteint 616 en 1933.

Rappelons enfin que, contrairement à nos estimations des parcs jusqu'en 1914, nous n'avons pas tenu compte d'une fraude éventuelle.

Tableau 28. Les parcs automobiles en fin d'année de 1920 à 1940 (non corrigée de la fraude).

	TC voyageurs subventionnés	TC voyageurs ordinaires	Voitures particulières	Total voitures tourisme	Camions camionnettes	Cycle-cars	Impôts
Col.	1	2	3	4	5	6	7
1920	1 177	21 032	135 063	157 272	79 076	814	64 486 976
1921	2 106	21 671	172 781	196 558	92 730	3 131	102 341 695
1922*	2 300	23 000	217 058	242 358	120 794	9 621	123 332 966
1923	2 553	25 294	265 634	293 481	154 434	20 426	148 403 036
1924	2 693	18 890	352 458	374 041	200 895	27 452	206 825 289
1925	2 880	20 722	542 829	476 431	244 875	29 530	313 667 367
1926				541 438	266 470	27 541	464 956 362
1927				642 744	306 452	27 450	672 332 915
1928				757 668	331 588	26 585	686 188 375
1929				930 160	366 007	26 220	779 260 448
1930				1 109 006	411 495	23 556	910 302 044
1931				1 251 538	437 867	21 550	992 145 004
1932				1 279 142	433 758	18 977	783 667 470
1933				1 397 053	458 121	18 120	1 166 540 431
1934**				1 479 000	458 900	p. m.***	
1935**				1 547 100	457 800	p. m.***	
1936**				1 638 500	456 800	p. m.***	
1937**				1 720 500	451 200	p. m.***	
1938**				1 817 600	451 400	p. m.***	
1939**				1 900 000	500 000	p. m.***	
1940**				1 800 000	500 000	p. m.***	

* La décomposition pour 1922 est approchée.

** Pour 1934-1940 : valeurs INSEE, *Annuaire statistique 1966*.

*** Il est peu probable, mais possible, que le total des « voitures de tourisme » des années 1934-1940, tiré des statistiques récapitulatives de l'INSEE comprenne les cycle-cars.

On notera l'incohérence du récapitulatif de l'INSEE que nous avons utilisé pour les années 1934-1939 en ce qui concerne les camions et camionnettes, supposés baisser de 458 000 en 1934 à 451 400 en 1938, puis remonter brusquement à 500 000 en 1939 et 1940.

L'état fiscal pour 1933 apporte plusieurs renseignements précieux :

- le « nombre de véhicule ayant supporté, en 1933, la majoration de 50 % instituée par l'art. 58 de la Loi du 20/02/1933 (supprimée par l'art. 93 de la Loi du 31 mai 1933) », c'est à dire les véhicules de transport de marchandises utilisés pour compte propre par des propriétaires ayant plus de deux véhicules, mais non compris les véhicules de transport public est de 45 611 ;
- le nombre de « remorques pour automobiles » est de 63 955, dont 6 366 appartiennent à des commerçants et artisans forains (qui bénéficient d'une taxe réduite) ;
- la surtaxe « au poids » frappe 104 577 camions dont 3 227 appartenant à des forains ;
- la surtaxe « à l'encombrement » pèse sur 137 670 camions dont 6 598 à des forains ;
- le parc de « voitures de tourisme » compte 1 282 883 véhicules de moins de 9 ans et 114 170 de plus de 9 ans ;
- le parc de camions et camionnettes compte 351 577 véhicules de moins de 9 ans et 105 928 de plus de 9 ans.

Le Groupe X-Crise indique (page 22 et Annexe III) que, pour 1934 :

- les 480 000 camions et camionnettes se décomposent en 60 000 véhicules publics⁸³ et 420 000 véhicules utilisés pour compte propre ;
- il y a 20 000 autocars,
- les véhicules utilitaires se répartissent selon les catégories du tableau ci-dessous.

Tableau 29. Structure du parc utilitaire en 1934.

Charge utile (kg)	Poids total (kg)	Nombre de véhicules	% du total
de 500 à 1 200	de 1 600 à 3 000	144 000	30,0%
de 1 200 à 1 500	de 3 000 à 3 500	72 000	15,0%
de 1 500 à 2 000	de 3 500 à 4 200	96 000	20,0%
de 2 000 à 3 500	de 4 200 à 7 300	86 400	18,0%
de 3 500 à 5 000	de 7 300 à 9 400	48 000	10,0%
de 5 000 à 6 000	de 9 400 à 11 000	14 400	3,0%
supérieure à 6 000	supérieur à 11 000	19 200	4,0%
Total		480 000	100,0%

⁸³ Selon Neiertz, pages 145-146, 56 000 « cartes de transport » pour véhicules publics de transport de marchandises sont distribuées en 1934.

ANNEXE 12. LES TAUX DE MOTORISATION EN 1905, 1908, 1926, 1938 ET 2006.

Nombre d'habitants pour une automobile. En 1905 et 1908, il s'agit du parc des voitures particulières imposées au 1^{er} janvier. En 1926 et 1938, on a totalisé les voitures particulières, camionnettes, autobus, autocars, camions et divers types de tracteurs routiers.

Pour 2006, on a donné les taux pour les voitures particulières (VP) et la totalité des véhicules particuliers et utilitaires sans les autobus et autocars TOT).

N°		1905	1908	1926	1938	2006 VP	2006 Total
1	Ain	2524	1389	56	21,5	1,47	1,76
2	Aisne	1645	944	34	17,6	1,76	2,08
3	Allier	2348	1136	50	19,5	1,67	2,00
4	Basses-Alpes	8702	2693	55	19,6	1,40	1,68
5	Hautes-Alpes	5375	2829	86	23,1	1,37	1,69
6	Alpes-Maritimes	930	532	26	15,2	1,54	1,77
7	Ardèche	3733	1995	118	29,4	1,50	1,80
8	Ardenes	1936	1198	53	20,3	1,74	2,07
9	Ariège	9794	3673	123	31,8	1,52	1,82
10	Aube	916	524	37	13,6	1,64	2,01
11	Aude	1631	1146	66	18,0	1,50	1,81
12	Aveyron	6737	3890	103	28,7	1,49	1,86
13	Bouches-du-Rhône	1341	864	44	21,1	1,58	1,87
14	Calvados	1859	1064	43	14,4	1,66	2,02
15	Cantal	14293	4084	74	24,3	1,59	1,97
16	Charente	2284	1265	47	18,5	1,59	1,94
17	Charente inférieure	3218	2224	41	16,6	1,51	1,84
18	Cher	2353	1249	55	20,0	1,67	2,01
19	Corrèze	13801	4738	96	28,1	1,47	1,80
21	Côte-d'Or	1738	1059	45	15,1	1,62	1,97
22	Côtes-du-Nord	8493	4132	111	35,1	1,50	1,83
23	Creuse	4984	1944	86	27,0	1,62	1,98
24	Dordogne	3992	1952	71	25,5	1,55	1,92
25	Doubs	1265	902	49	17,0	1,60	1,87
26	Drôme	2108	1228	45	16,7	1,46	1,82
27	Eure	799	491	29	14,7	1,63	1,94
28	Eure-et-Loir	1245	750	37	15,4	1,61	1,92
29	Finistère	7228	3457	129	36,6	1,52	1,83
30	Gard	1906	1341	74	19,8	1,46	1,74
31	Haute-Garonne	3091	1643	59	16,0	1,48	1,75
32	Gers	2596	1675	58	18,7	1,43	1,78
33	Gironde	2409	1316	37	14,5	1,51	1,80

N°		1905	1908	1926	1938	2006 VP	2006 Total
34	Hérault	1947	1180	56	17,4	1,51	1,78
35	Ille-et-Vilaine	4249	2102	68	24,7	1,57	1,95
36	Indre	2591	1458	48	21,6	1,66	2,05
37	Indre-et-Loire	1149	663	41	17,6	1,64	2,02
38	Isère	2045	1320	58	20,1	1,55	1,84
39	Jura	2184	1295	58	19,7	1,51	1,83
40	Landes	5334	2692	67	23,4	1,33	1,60
41	Loir-et-Cher	1346	767	47	16,2	1,59	1,93
42	Loire	2300	1197	55	21,6	1,66	2,01
43	Haute-Loire	8744	3212	113	35,1	1,51	1,84
44	Loire-inférieure	2837	1750	77	23,2	1,53	1,87
45	Loiret	1304	804	38	16,3	1,56	1,88
46	Lot	6769	3494	87	24,3	1,48	1,82
47	Lot-et-Garonne	2096	1064	49	16,7	1,52	1,87
48	Lozère	14224	5334	131	41,0	1,44	1,83
49	Maine-et-Loire	1808	1081	59	18,9	1,69	2,05
50	Manche	5131	2513	68	22,2	1,67	2,03
51	Marne	1039	581	32	13,3	1,29	1,73
52	Haute-Marne	2072	1066	58	18,0	1,71	2,09
53	Mayenne	3967	1716	56	23,4	1,62	2,01
54	Meurthe-et-Moselle	2231	1184	60	20,3	1,71	1,99
55	Meuse	1919	1144	47	20,2	1,66	1,99
56	Morbihan	9714	4513	127	41,9	1,50	1,81
57	Moselle			117	34,7	1,63	1,86
58	Nièvre	2661	1697	49	18,3	1,67	2,02
59	Nord	2805	1501	60	21,1	1,92	2,22
60	Oise	1142	602	37	14,4	1,23	1,42
61	Orne	2079	1105	40	15,8	1,71	2,11
62	Pas-de-Calais	3245	1722	72	26,1	1,91	2,22
63	Puy-de-Dôme	2879	1976	74	21,6	1,57	1,87
64	Basses-Pyrénées	3276	1625	49	20,9	1,47	1,74
65	Hauts-Pyrénées	3951	2908	84	21,8	1,56	1,83
66	Pyrénées-Orientales	2221	1358	78	20,9	1,50	1,76
67	Bas-Rhin			88	28,6	1,63	1,93
68	Haut-Rhin			82	26,7	1,55	1,80
69	Rhône	1564	843	41	16,8	1,61	2,00
70	Haute-Saône	2255	1194	43	21,1	1,58	1,89
71	Saône-et-Loire	2350	1336	55	21,7	1,59	1,93
72	Sarthe	1584	947	56	19,4	1,75	2,10
73	Savoie	3725	2324	74	25,6	1,40	1,74

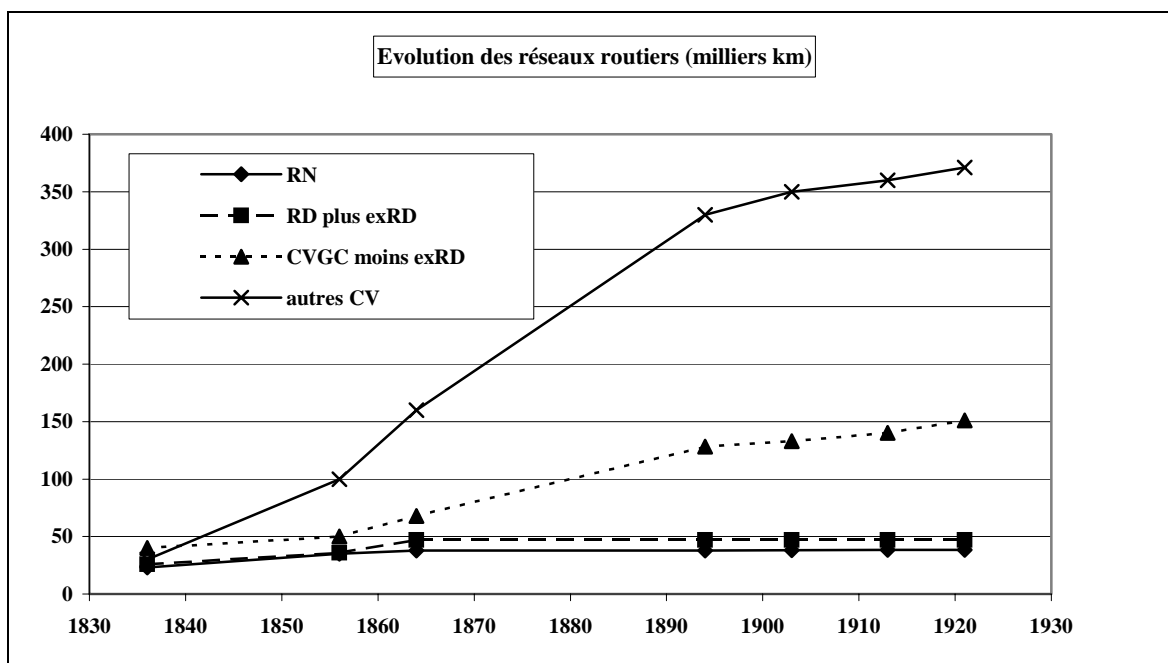
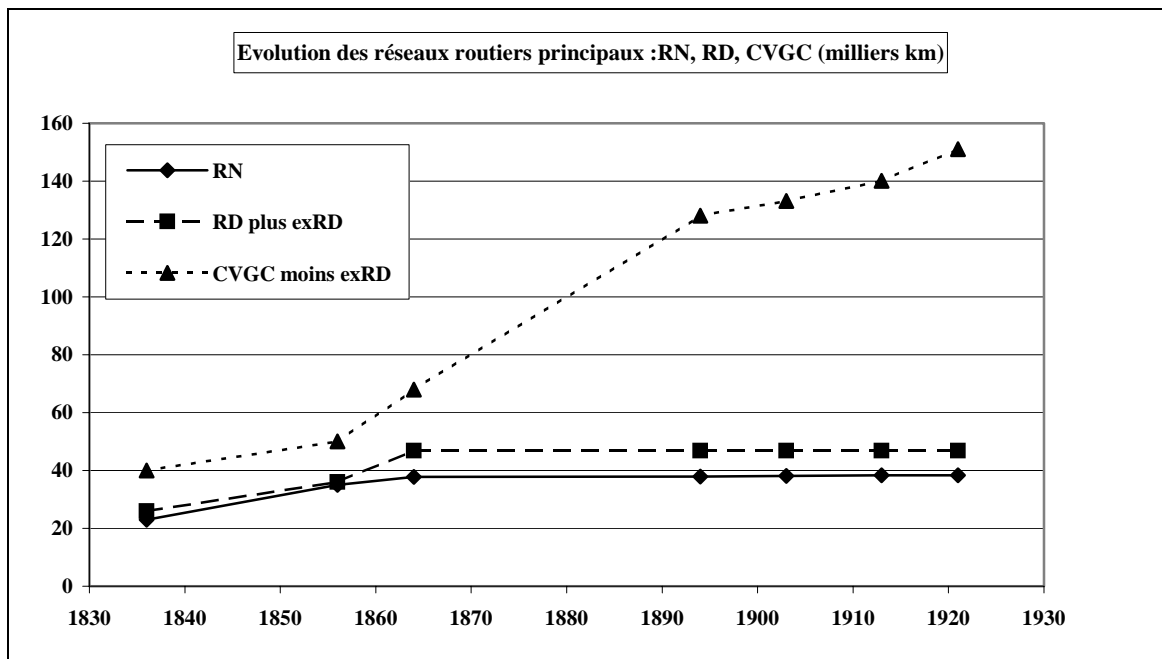
N°		1905	1908	1926	1938	2006 VP	2006 Total
74	Haute-Savoie	8407	3258	50	19,1	1,35	1,59
75	Seine	832	475	30	11,7	2,09	2,52
76	Seine-inférieure	1301	706	47	13,9	1,53	1,85
77	Seine-et-Marne	794	460	33	11,7	1,65	1,93
78	Seine-et-Oise	650	414	44	19,4		
79	Deux-Sèvres	2716	1835	60	18,7	1,50	1,87
80	Somme	1401	816	41	16,7	1,81	2,15
81	Tarn	2874	1704	56	20,4	1,53	1,82
82	Tarn-et-Garonne	4599	2299	65	19,6	1,46	1,79
83	Var	1866	1273	61	20,2	1,41	1,64
84	Vaucluse	1233	797	38	11,7	1,43	1,76
85	Vendée	4661	2636	85	33,2	1,39	1,74
86	Vienne	2072	1250	56	17,8	1,65	2,00
87	Haute-Vienne	4104	1439	73	21,4	1,61	1,92
88	Vosges	1783	1122	61	22,3	1,58	1,91
89	Yonne	1487	804	37	16,5	1,55	1,90
90	Belfort	1037	892	85	21,0	1,65	1,92
75	Paris					2,56	2,56
91	Essonne					1,65	1,91
92	Hauts-de-Seine					1,60	1,94
93	Seine-Saint-Denis					2,23	2,78
94	Val-de-Marne					2,02	2,37
95	Val-d'Oise					1,81	2,11
78	Yvelines					1,59	1,81
	moyenne France	1824	1044	50	18,4	1,62	1,94
	Décile supérieur	832	475	30,1		1,35	1,63
	Décile inférieur	8900	3855	117		2,30	2,77

* Pour la Seine en 2006, on a pris pour taux d'habitants par voiture les taux moyens pour les 4 départements de Paris, Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne ; ce n'est pas tout à fait exact car les deux zones ne sont pas identiques.

ANNEXE 13. LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER DE 1863 A 1921.

Sources : Recensements périodiques de la circulation ; *Annuaire statistique de la France, Rétrospectif*, 66^{ème} vol., nouvelle série n°8, INSEE, 1961, page 190 ; Guillaume, *op. cit.*

Le développement des réseaux principaux, routes nationales (RN), routes départementales (RD) et chemins vicinaux de grande communication (CVGC), s'accompagne d'un développement non moins important des autres chemins vicinaux (CV). Les routes départementales déclassées ne sont pas parmi les chemins vicinaux de grande communication.

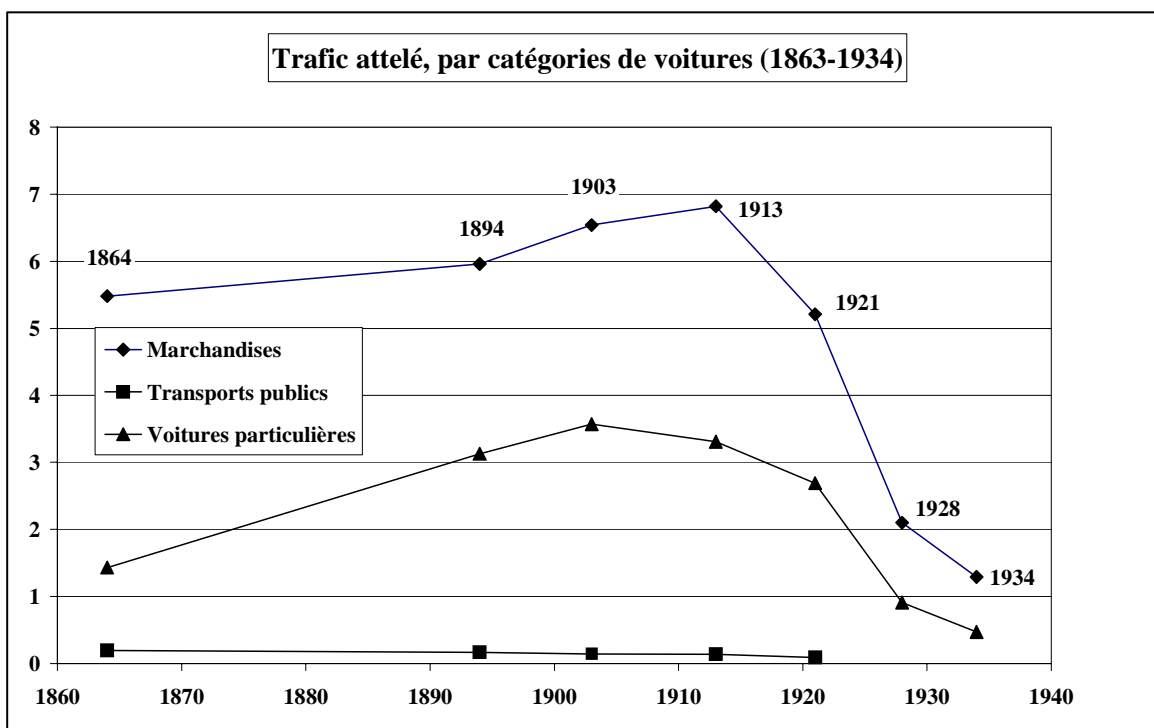


ANNEXE 14. ÉVOLUTION ET DECOMPOSITION DU TRAFIC ATTELE (1863-1921).

Sources : calculs faits d'après les recensements périodiques de la circulation en colliers et 106 feuilles de pointages du recensement de la circulation des routes départementales de 1863 (Archives départementales d'Indre-et-Loire) pour la transformation des colliers en véhicules.

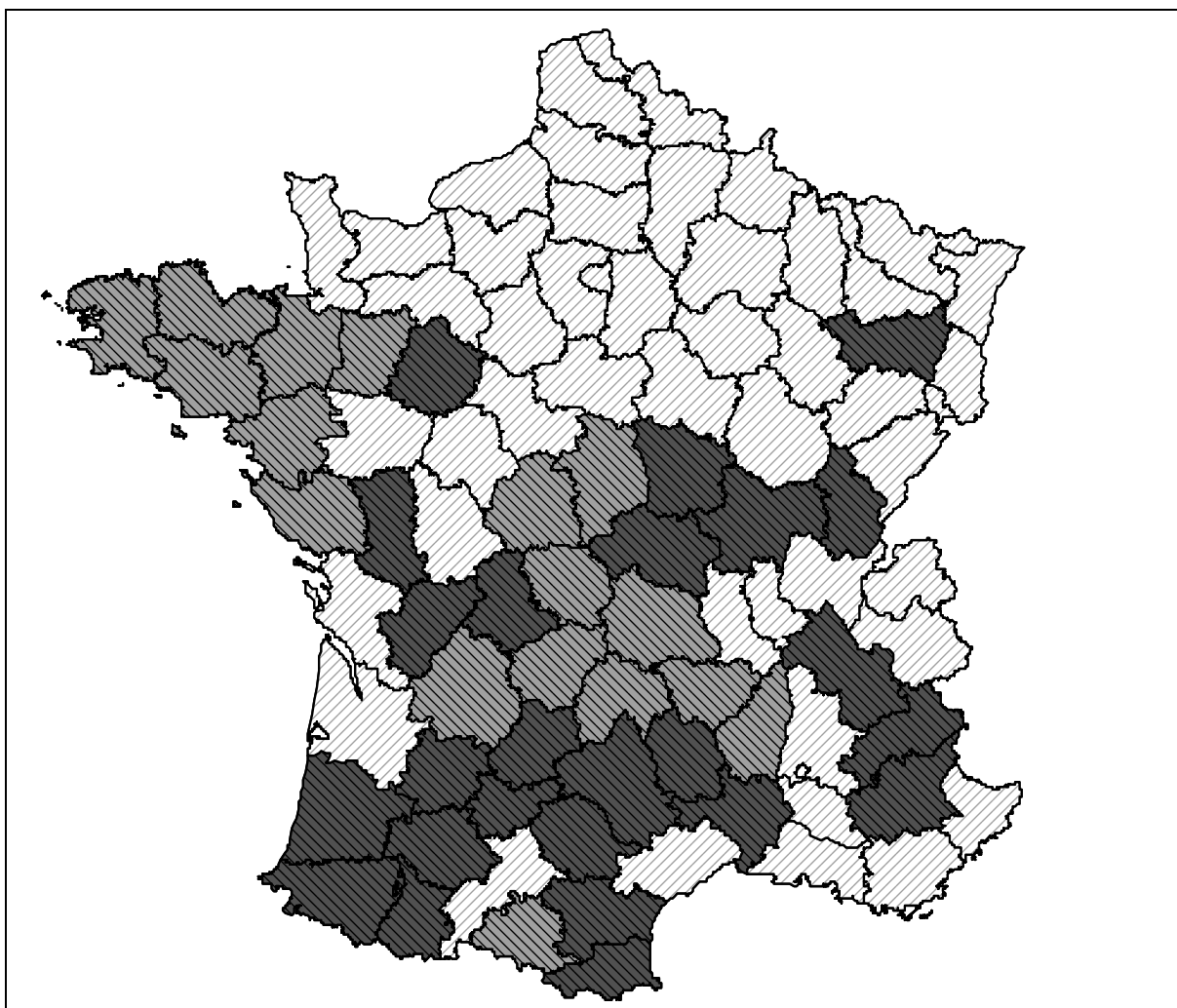
On remarquera la forte croissance du trafic de voitures particulières à l'intérieur de la croissance générale avant 1914.

L'échelle des ordonnées est en milliards de véhicule.km par an. Les dates des recensements de la circulation sont indiquées.



ANNEXE 15. CARTES DE LA MOTORISATION DE 1905 A 1926 : INEGALITES REGIONALES PERSISTANTES ET « LIGNE SAINT-MALO-GENEVE ».

La « ligne Saint-Malo-Genève ».



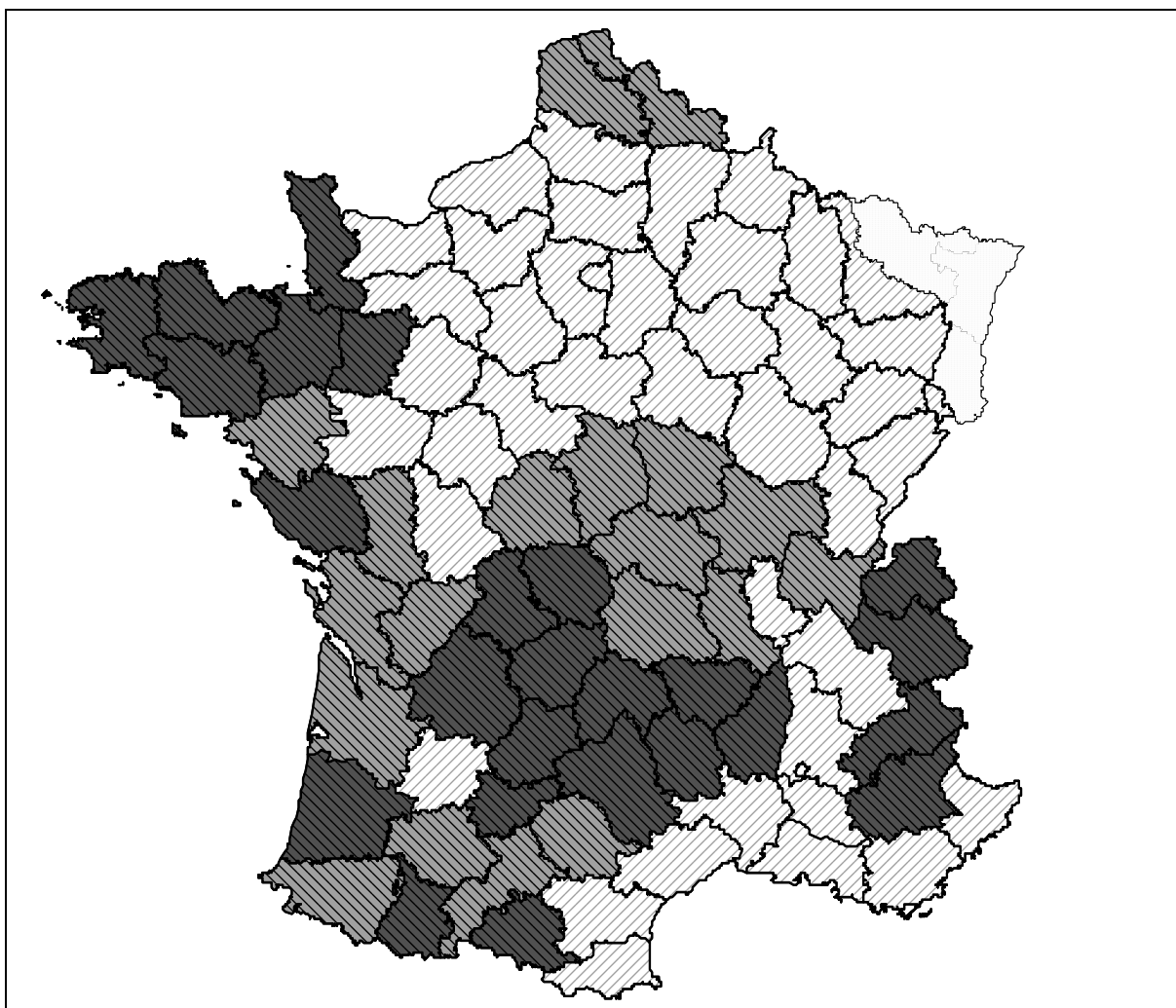
Ouvertures imposées pour 100 hab.	
■	61 - 82
■	83 - 99
□	> 100

Départements selon le nombre de fenêtres et portes imposables pour 100 habitants, en 1831.
Moyenne nationale : 112 ouvertures pour 100 habitants. Source Adolphe d'Angeville, *Essai sur les statistiques de la population française* (Paris, éd. 1969), carte 10.

Carte citée par Weber, *La fin des terroirs*, *op. cit.*, page 237.

L'ouvrage d'Angeville, *Essai sur les statistiques de la population française considérée sous quelques-uns de ses rapports physiques et moraux* (titre complet) a été publié en 1837.

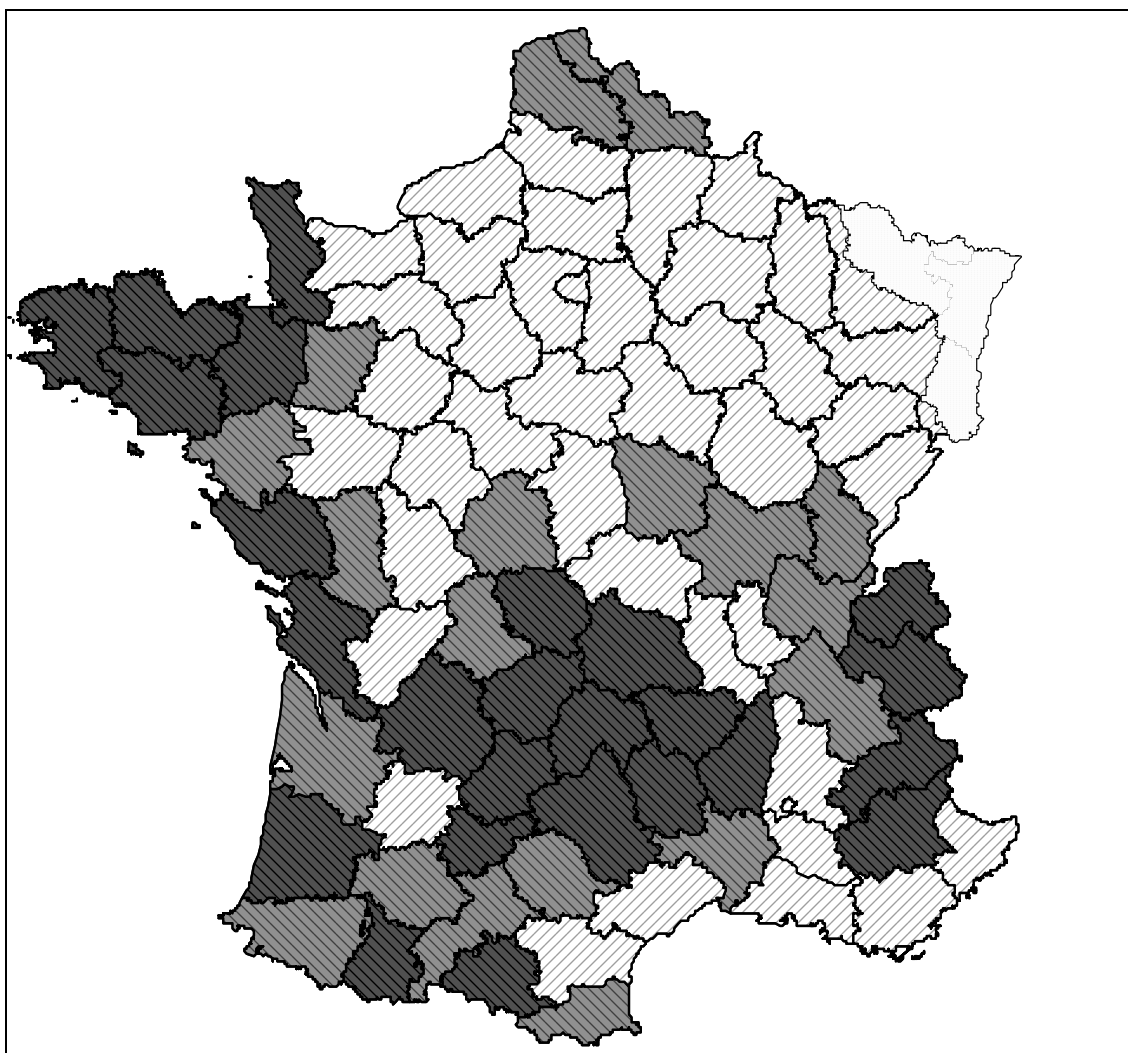
Taux de motorisation en 1905.



Habitants pour 1 auto en 1905	
□	650 - 2260
■	2260 - 3318
■	3318 - 14293

Taux de motorisation en 1905. Moyenne nationale 1 824 habitants pour une automobile.
Les « automobiles » sont ici les « voitures particulières imposées ».

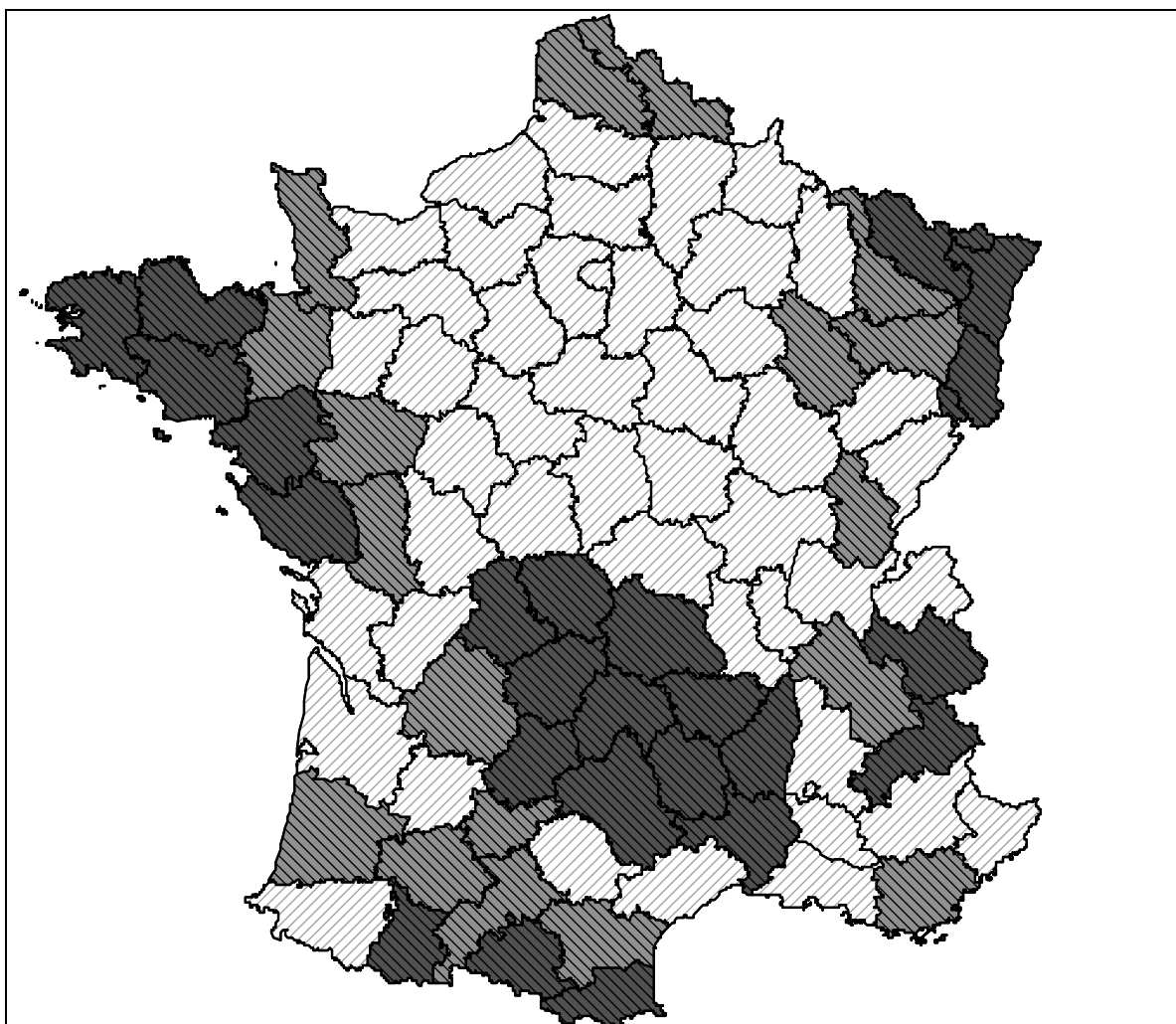
Taux de motorisation en 1908.



Habitants pour 1 auto en 1908	
□	414 - 1273
■	1273 - 1844
■	1844 - 5334

Taux de motorisation en 1908. Moyenne nationale 1 044 habitants pour une automobile.
Les « automobiles » sont ici les « voitures particulières imposées ».

Taux de motorisation en 1926.



Habitants pour 1 auto en 1926	
□	26 - 57
■	57 - 72
■	72 - 131

Taux de motorisation en 1926. Moyenne nationale 50 habitants pour une automobile.

Les « automobiles » sont ici le total des voitures particulières, camionnettes, autobus et autocars, camions et tracteurs et engins routiers divers.

ANNEXE 16. ÉVOLUTION DES PARCS DES AUTOMOBILES, MOTOCYCLES ET MOTOCYCLETTEES (1899-1914).

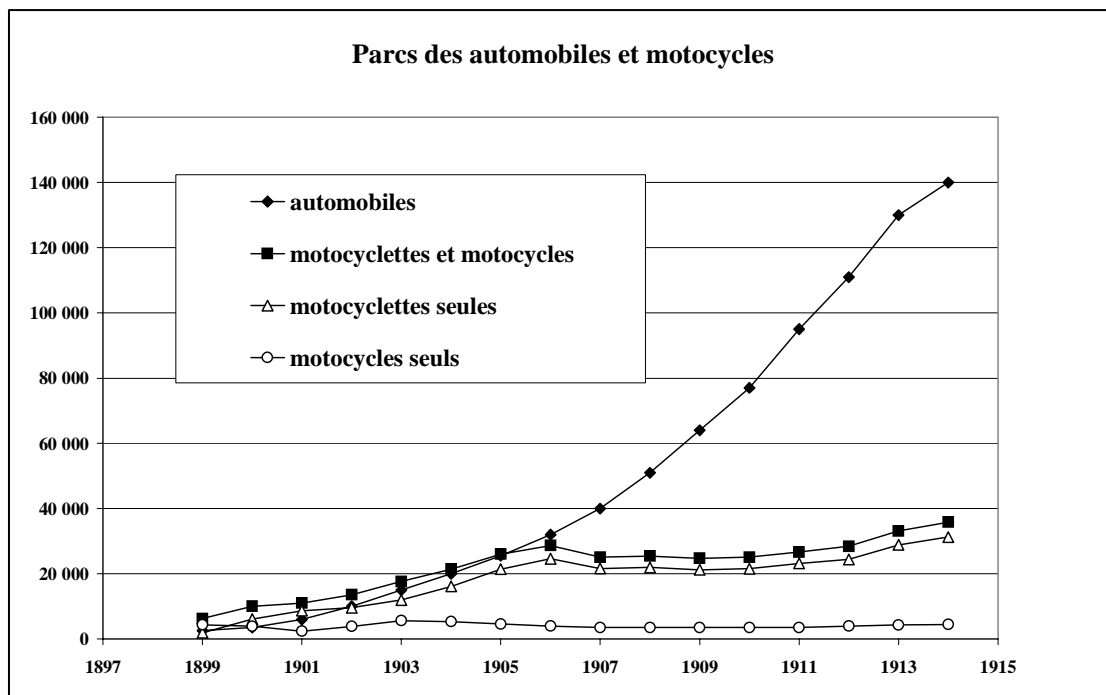
Les parcs sont évalués au 1^{er} janvier de chaque année.

Nota. Le parc des motocyclettes résulte d'une reconstitution entre 1906 et 1913 (données en 1905 et 1914). La part des tricycles et quadricycles, obtenue par différence est donc elle-même conjecturale.

La croissance des parcs motorisés ne débute vraiment que vers 1900.

Le développement des « *motocycles* » autres que les motocyclettes s'arrête pratiquement vers 1903.

Le premier essor des motocyclettes se ralentit dès 1906. Il ne reprendra qu'après 1920.



ANNEXE 17. REPARTITION DES CONTRAVENTIONS A PARIS DE 1905 A 1909.

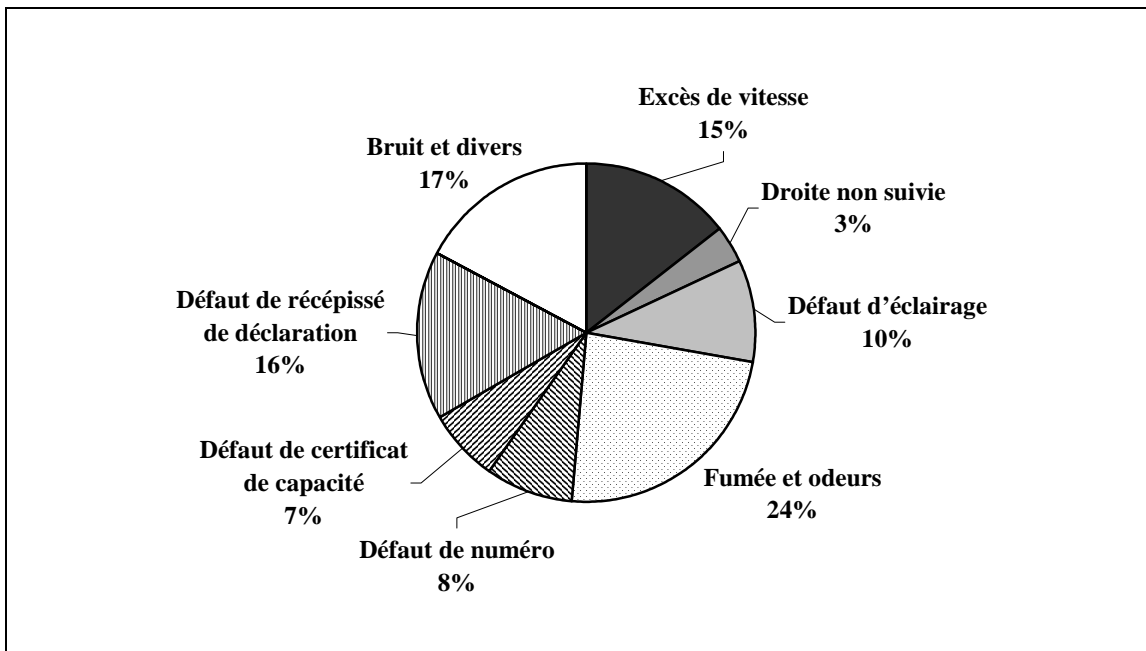
Source : Émile Massard, *Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris*, n°17, BMO, 1910, tableaux pages 37 à 40.

Les contraventions relatives à la sécurité (excès de vitesse, droite non suivie et défaut d'éclairage) représentent 28 % seulement du total.

Soit à peine plus que les 24 % de contraventions pour « *fumées et odeurs* »...

Les défauts de papiers motivent 31 % des contraventions !

La part de « *divers* » (non précisée par Massard) regroupe les contraventions liées au bruit, au stationnement, etc.



ANNEXE 18. MINISTÈRES ET DIRECTIONS CHARGES DES ROUTES DE 1899 A 2007.

Source : *Revue générale des routes et aérodromes*, n°spécial décembre 2000, complété à 2007.

Gouvernement		Ministère chargé des routes			Direction chargée des routes		
Date		Date	Intitulé du Ministère	Ministre	Date	Intitulé de la Direction	Directeur
					16/01/97	Routes, Navigation, Mines	Émile Quinette de Rochemont
22/06/99	Waldeck-Rousseau	22/06/99	Travaux Publics	Pierre Baudin	09/02/00	Id.	Marcel Jozon
07/06/02	Combes	07/06/02	Id.	Emile Maruéjols			
24/01/05	Rouvier	24/01/05	Id.	Armand Gauthier	01/04/05	Id.	André Charguéraud
14/03/06	Sarrien	14/03/06	Travaux Publics, Postes, Télégraphes	Louis Barthou			
25/01/06	Clemenceau		Id.	Id.			
24/07/09	Briand	24/07/09	Id.	Alexandre Millerand			
03/11/10	Id.	03/11/10	Id.	Louis Puech			
02/03/11	Monis	02/03/11	Id.	Charles Dumont			
27/06/11	Caillaux	27/06/11	Id.	Victor Augagneur			
14/01/12	Poincaré	14/01/12	Id.	Jean Dupuy			
21/01/13	Briand		Id.	Id.			
22/03/13	Barthou	22/03/13	Travaux Publics	Joseph Thierry			
09/12/13	Doumergue	09/12/13	Id.	Fernand David			
09/06/14	Ribot	09/06/14	Id.	Jean Dupuy			
13/06/14	Viviani	13/06/14	Id.	René Renoult			
	Id.	26/08/14	Id.	Marcel Sembat			
29/10/15	Briand		Id.	Id.			
	Id.	12/12/16	Travaux Publics, Transports, Ravitaillement	Édouard Herriot	27/12/16	Routes, Automobiles, Usines hydrauliques, Distribution électrique	Albert Mahieu
20/03/17	Ribot	20/03/17	Travaux Publics, Transports	Georges Desplas			
12/09/17	Painlevé	12/09/17	Id.	Albert Claveille			
16/11/17	Clemenceau		Travaux Publics, Transports, Marine Marchande	Id.	27/10/19	Navigation et Voirie routière	Sylvain Dreyfus
20/01/20	Millerand	20/01/20	Travaux Publics	Yves Le Trocquer	26/01/20	« Service » de la Voirie routière	Paul Tur
24/09/20	Leygues		Id.	Id.			
15/01/22	Poincaré		Travaux Publics, Ports, Marine Marchande	Id.	08/09/22	« Service » de la Voirie routière	Edmond Lorieux
09/06/24	François-Marsal		Travaux Publics	Id.			
14/06/24	Herriot	14/06/24	Id.	Victor Peytral			
17/04/25	Painlevé	17/04/25	Id.	Pierre Laval			
29/10/25	Id.	29/10/25	Id.	Anatole de Monzie			
28/11/25	Briand		Id.	Id.			
09/03/26	Id.		Id.	Id.			
23/06/26	Id.	23/06/26	Id.	Daniel Vincent			
19/07/26	Herriot	19/07/26	Id.	André Hesse			

Gouvernement		Ministère chargé des routes			Direction chargée des routes		
Date		Date	Intitulé du Ministère	Ministre	Date	Intitulé de la Direction	Directeur
23/07/26	Poincaré	23/07/26	Id.	André Tardieu	30/09/26	Voirie routière, Forces hydrauliques, Distributions d'énergie électrique	Georges Magnier
			Id.		01/10/27	Idem.	Cyrille Grimpret
11/11/28	Id.	11/11/28	Id.	Pierre Forgeot	01/02/29	Idem.	Georges Colson
29/07/29	Briand		Id.	Id.			
03/11/29	Tardieu	03/11/29	Id.	Georges Pernot			
21/02/30	Chautemps	21/02/30	Id.	Edouard Daladier			
02/03/30	Tardieu	02/03/30	Id.	Georges Pernot			
13/12/30	Steeg	13/12/30	Id.	Edouard Daladier			
27/01/31	Laval	27/01/31	Id.	Maurice Deligne	01/03/31	Idem	Pierre Launay
20/02/32	Tardieu	20/02/32	Travaux Publics, Marine Marchande	Charles Guernier			
03/06/32	Herriot	03/06/32	Travaux Publics	Edouard Daladier			
18/12/32	Paul-Boncour	18/12/32	Ministère des Travaux Publics	Georges Bonnet			
31/01/33	Daladier	31/01/33	Ministère des Travaux Publics	Joseph Paganon			
26/10/33	Albert Sarraut	26/10/33	Id.		16/12/33	Direction générale des Chemins de fer et des Routes	Daniel Boutet
26/11/33	Chautemps	26/11/33	Id.				
30/01/34	Daladier	30/01/34	Id.				
09/02/34	Doumergue	09/02/34	Id.	Pierre-Etienne Flandin			
08/11/34	Flandin	08/11/34	Id.	Henry Roy			
01/06/35	Bouisson	01/06/35	Id.	Joseph Paganon			
07/06/35	Laval	07/06/35	Id.	Laurent Eynac			
24/01/36	Sarraut	24/01/36	Id.	Camille Chautemps			
04/06/36	Blum	04/06/36	Id.	Albert Bedouce	12/01/37	Direction des Routes	Jacques Bouloche
22/06/37	Chautemps	22/06/37	Id.	Henri Queille			
13/03/38	Blum	13/03/38	Id.	Jules Moch			
10/04/38	Daladier	10/04/38	Id.	Ludovic Frossard			
		23/08/38	Id.	Anatole de Monzie			
21/03/40	Reynaud	05/06/40	Id.	Ludovic Frossard			
16/06/40	Pétain	16/06/40	Id.	Ludovic Frossard			
IVème République							
04/09/44	De Gaulle	04/09/44	Id.	René Mayer			
10/09/44	Id.	10/09/44	Communications, Transports	René Mayer	22/09/45	Direction des Routes	André Rumpler
21/11/45	Id.	21/11/45	Transports, Travaux Publics	Jules Moch			
26/01/46	Gouin		Id.	Id.			
24/06/46	Bidault		Id.	Id.			
16/12/46	Blum	16/12/46	Transports, Travaux Publics, Reconstruction	Id.			

Gouvernement		Ministère chargé des routes			Direction chargée des routes		
Date		Date	Intitulé du Ministère	Ministre	Date	Intitulé de la Direction	Directeur
22/10/47	Ramadier	22/10/47	Affaires économiques, Travaux publics, Urbanisme, etc.	Id.			
24/11/47	Schuman	24/11/47	Travaux Publics, Transports	Christian Pineau			
26/07/48	Marie		Id.	Id.			
05/09/48	Schuman	05/09/48	Travaux Publics, Transports ,Tourisme	Henri Queille			
11/09/48	Queille	11/09/48	Id.	Christian Pineau			
		07/02/50	Id.	Jacques Chastellain			
02/07/50	Queille	02/07/50	Id.	Maurice Bourgès-Maunoury			
12/07/50	Pleven	12/07/50	Id.	Antoine Pinay			
10/03/51	Queille		Id.				
11/08/51	Pleven		Id.				
20/01/52	Faure		Id.				
08/03/52	Pinay	08/03/52	Id.	André Morice			
08/01/53	Mayer		Id.	Id.			
28/06/53	Laniel	28/06/53	Id.	Jacques Chastellain			
19/06/54	Mendès-France	19/06/54	Id.	Jacques Chaban-Delmas			
		14/08/54	Id.	Maurice Bourgès-Maunoury			
		03/09/54	Id.	Jacques Chaban-Delmas			
		18/11/54	Id.	Id.			
23/02/55	Faure	23/02/55	Id.	Corniglion-Molinier			
01/02/56	Mollet	01/02/56	Affaires Economiques et financières	Robert Lacoste			
		14/12/56	Id.	Edouard Ramadier			
13/06/57	Bourgès-Maunoury	13/06/57	Travaux Publics, Transports ,Tourisme	Edouard Bonnefous			
06/11/57	Gaillard		Id.	Id.			
14/05/58	Pflimlin		Id.				
01/06/58	De Gaulle	01/06/58	Id.	Robert Buron			
Vème République							
05/01/59	Debré	08/01/59	Id.	Robert Buron	01/01/60	Direction des Routes, Circulation routière	Roger Coquand
14/04/62	Pompidou		Travaux Publics, Transports	Id.			
		15/05/62	Id.	Roger Dusseaulx			
		06/12/62	Id.	Marc Jacquet			
		08/01/66	Equipement ⁸⁴	Edgar Pisani			
		28/04/67	Id.	François Ortoli	27/09/67	Direction des Routes, Circulation routière	Gilbert Dreyfus
		31/05/68	Id.	Robert Galley			

⁸⁴ À partir d'ici, nous ne donnerons plus les intitulés changeants des ministères, et nous ne distinguerons plus que les « *ministères de l'Equipement* » chargé des transports (et autres secteurs) et les « *ministères des Transports* » proprement dits, séparés de l'Equipement.

Gouvernement		Ministère chargé des routes			Direction chargée des routes ou Délégué - DSCR		
Date		Date	Intitulé du Ministère	Ministre	Date	Intitulé de la Direction	Directeur
10/07/68	Couve de Murville	12/07/68	Id.	Albin Chalandon			
20/06/69	Chaban-Delmas		Id.	Id.	09//3/71	Direction des Routes, Circulation routière	Michel Fève
			Id.	Id.	05/07/72	Délégué à la sécurité routière	Christian Gerondeau
05/07/72	Messmer	06/05/72	Equipement	Olivier Guichard			
27/05/74	Chirac	28/05/74	Equipement	Robert Galley			
25/08/76	Barre	27/08/76	Equipement	Jean-Pierre Fourcade			
		26/09/77	Equipement	Fernand Icart			
		05/04/78	Transports	Joël le Theule			
		03/10/80	Transports	Daniel Hoeffel			
21/05/81	Mauroys	22/05/81	Equipement	Louis Mermaz			
		24/06/81	Transports	Charles Fiterman	24/03/82	Délégué - DSCR ⁸⁵	Pierre Mayet
			Id.	Id.	14/03/83	Direction des routes	Jean Berthier
17/07/84	Fabius	20/07/85	Transports	Paul Quilès	07/08/85	Délégué - DSCR	Pierre Denizet
		21/09/85	Transports	Jean Auroux			
20/03/86	Chirac	20/03/86	Equipement	Pierre Méhaignerie	12/12/87	Délégué - DSCR	Pierre Graff
10/05/88	Rocard	10/05/88	Transports*	Louis Mermaz	13/05/88		
		29/06/88	Transports * Gère la DSCR	Michel Delebarre			
		22/02/89	Equipement * Gère la direction des routes	Maurice Faure			
		23/02/89	Equipement Transports*	Michel Delebarre	23/12/89	Direction des routes	Christian Leyrit
			Id.	Id.	25/06/90	Délégué - DSCR	Jean Michel Bérard
		22/12/90	Equipement*	Louis Besson			
16/05/91	Cresson	17/05/91	Equipement*	Paul Quilès			
02/04/92	Bérégovoy	05/04/92	Equipement*	Jean-Louis Bianco			
29/03/93	Balladur	31/03/93	Equipement	Bernard Bosson			
18/05/95	Juppé	19/05/95	Equipement**	Bernard Pons	13/09/95	Délégué - DSCR	Alain Bodon
02/06/97	Jospin	05/06/97	Equipement	Jean-Claude Gayssot	22/07/98	Délégué - DSCR	Isabelle Massin
			Id.	Id.	20/05/99	Direction des routes	Patrick Gandil
06/05/02	Raffarin	07/05/02	Equipement	Gilles de Robien	17/06/02	Délégué - DSCR	Rémy Heitz
02/06/05	de Villepin	03/06/05	Equipement	Dominique Perben	22/11/06	Délégué - DSCR	Cécile Petit

* Georges Sarre est, sous des intitulés divers, le secrétaire d'État qui gère la Sécurité routière.

** Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports auprès de Bernard Pons, gère la Sécurité routière.

⁸⁵ Le délégué interministériel à la sécurité routière est aussi directeur de la sécurité et de la circulation routière (DSCR).

ANNEXE 19. LES MODIFICATIONS DU CODE DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

1 Modifications du Code de la route du 31 décembre 1922, intervenues jusqu'en 1941.
Elles sont faites par des *Décrets* modifiant les articles numérotés en colonne 2.

2 Modifications de la Loi sur la Police du roulage du 30 mai 1851. Elles sont faites en application d'une loi autorisant le gouvernement à légiférer par des *Décrets-lois* (DL).

date	Art.	Résumé des modifications du Code ou de la teneur des <i>décrets-lois</i> (DL)
12/8/25	10	Priorité aux nationales seules.
	21	Échappement libre interdit (auparavant seulement en agglomération)
	48	Création d'une catégorie spéciale de « <i>cycles à moteur mécanique</i> » : moins de 30 kg, moins de 30 km/h, avec pédalier, ancêtre des « <i>cyclomoteurs</i> » actuels.
27/4/27	10	Plus de routes prioritaires ; priorité à droite simple.
	24	Éclairage diminué pour le stationnement.
	29	Retrait du permis ; conditions précisées ; après avis d'une « <i>commission technique spéciale</i> » ; création d'un « <i>répertoire général</i> » des permis.
21/8/28	11	Le stationnement « <i>interdit sans nécessité</i> » devient « <i>interdit sans motif légitime</i> ».
	29	Restauration de la suspension administrative du permis « <i>jusqu'à la décision judiciaire</i> » et « <i>retrait obligatoire en cas de conduite après la suspension</i> ».
5/10/29	4	Pour les voitures hippomobiles, un feu avant blanc et un feu arrière rouge au lieu d'un seul fanal avec face arrière rouge.
	10	Priorité rétablie pour les routes nationales.
	23	Amélioration des freins : futures prescriptions techniques par arrêté ministériel.
	24	Feu rouge arrière pour les motocyclettes (au lieu d'un dispositif réfléchissant).
		Contre l'éblouissement : phares (100 m) et codes (25 m) sauf exceptions.
25/9/32	10	Priorité aux routes à grande circulation.
19/1/33	2	Limitation à 10 tonnes du poids sur l'essieu le plus chargé .
	2	Pneumatiques (ou équivalents) obligatoires pour poids-lourds, au lieu des « <i>bandages élastiques (ou équivalents)</i> » auparavant.
	4	Éclairage des voitures hippomobiles ou à bras amélioré
	4	Fixation par des arrêtés des conditions particulières aux véhicules transportant du bois en grume ou des pièces de grande longueur débordant par l'arrière.
	6	Ajout de limitations en longueur en plus de l'ancienne limitation en largeur
	6	Interdiction de laisser le chargement dépasser par l'avant pour les bois en grume et pièces de grande longueur ; port d'une « <i>étouffe de couleur vive</i> » s'il dépasse par l'arrière.
	7	Interdiction de circuler au milieu de la chaussée ; précautions pour les virages sur une voie adjacente ; obligation de serrer sa droite à l'approche d'un autre usager ou d'un virage ; arrêt interdit sur les voies ferrées sur chaussée.
	9	Interdiction de dépasser (dans les côtes, sur les voies ferrées, mauvaise visibilité) ; les piétons, véhicules ou animaux doivent serrer à droite à l'approche des véhicules.
	11	Interdiction de stationner avant les carrefours (10 m) et les côtes (50 m).
	22	Rétroviseur obligatoire pour toutes les automobiles.
		Appareil amplificateur de son à l'arrière des poids lourds > 3 000 kg

	24	Signalisation des remorques : panneau bleu foncé avec triangle jaune clair ; feux oranges sur les côtés des véhicules de plus de deux mètres.
	26	Réception d'un véhicule « isolé » possible sur demande d'un « représentant » du propriétaire.
	31	Vitesse limitée à 30 km/h pour dépasser ou croiser une troupe militaire.
	32	Vitesse limitée à 40 km/h pour les remorques uniques (aucune auparavant).
	49	Feu rouge arrière obligatoire pour tous les cycles.
	54	Obligation d'utiliser les pistes cyclables.
30/6/34	DL	Longueur des poids lourds limitée à 10 mètres (non compris l'attelage) et 12 mètres avec remorque.
		Poids limité à 15 tonnes, 10 tonnes par essieu (moins en cas de double essieu), 2 tonnes par mètre linéaire.
17/1/35	11	Interdiction de stationner avant les carrefours et les côtes « en agglomération seulement » (auparavant le lieu était non précisé).
	24	Phare-code obligatoire hors agglomération (précise exception du 5/10/1929).
	24	Port d'un « triangle jaune sur fond bleu » pour les véhicules traînant une ou plusieurs remorques.
1/10/35	26	Obligation de préciser que le véhicule est de construction étrangère dans le certificat de réception.
30/10/35	DL	Poids limitée à 15 tonnes et 18 t pour le véhicule articulé ou avec une remorque.
30/10/35	DL	Limitation des pouvoirs des maires sur les « nationales faisant partie des grands itinéraires » à définir.
28/5/36	DL	Poids limitée à 19 tonnes et 21 t pour le véhicule articulé ou avec une remorque.
26/5/37	DL	Limitation permanente des vitesses pour les véhicules dépassant 2,20 mètres de largeur ou 8 mètres de longueur, remorques comprises.
		Imposition d'un limiteur de vitesse ou d'un enregistreur à ces véhicules.
18/12/37	4	Conditions spéciales d'éclairage pour les véhicules dépassant 2 mètres de largeur.
	6	Dérogations possibles par le préfet pour le transport du bois en grume.
	6	Fixation de tous ce qui peut dépasser (chaînes, bâches, accessoires).
	9	Interdiction de s'approcher en dépassant de plus de 50 cm d'une voiture et de 1 m des cycles, piétons, cavalier, ou animal.
	9	Utilisation du dispositif pour poids-lourds (art. 22) signalant que le conducteur a entendu le signal d'avertissement d'un véhicule qui veut dépasser.
	14	Suppression de la référence aux articles 2, 6 et 18 dans la définition des « transports exceptionnels » et renvoi à « des limites réglementaires ».
	22	Apparition des accessoires suivants : <ul style="list-style-type: none"> - « essuie-glace automatique » pour toutes les automobiles - indicateur de changement de direction (véhicules > 2 mètres de large) - « dispositif d'avertissement visible de l'avant et de l'arrière permettant au conducteur de signaler qu'il a entendu le signal sonore d'un véhicule qui s'apprête à le dépasser » (véhicules dépassant 2 mètres de largeur).
	24	Précise que le port du « triangle jaune clair sur fond bleu » par les véhicules traînant une ou plusieurs remorques doit se faire « de jour et de nuit ».
	26	Réception des remorques de poids total en charge supérieur à 1 000 kg.

	27	Imposition d'une plaque signalétique pour les remorques pesant plus de 1000 kg.
	29	Dispense du permis pour les véhicules pesant au plus 150 kg à vide, de cylindrée inférieure à 100 cm ³ et n'excédant pas 20 km/h en palier.
	29	Réécriture détaillée des conditions de suspension et retrait du permis ; notamment le conducteur sans permis condamné peut se voir fixer un délai pour passer le permis.
	31	Rappel de l'existence du Décret-loi du 26 mai 1937 concernant les véhicules dépassant 2,20 mètres de largeur ou 8 mètres de longueur, remorques comprises.
	32	La vitesse limite des véhicules à remorque unique est portée à 50 km/h (40 km/h auparavant) et libre pour les remorques dont le poids ne dépasse pas 600 kg ou la moitié du poids de l'automobile qui doit aussi être « freinée sur les quatre roues » Nouvelles règles pour les véhicules articulés (non pris en compte auparavant), notamment une limitation de vitesse à 50 km/h Apport de précisions sur les dispositifs d'attache, etc.
	39	Suppression du paragraphe concernant la transmission des autorisations de circuler aux services fiscaux pour l'imposition des véhicules.
	40	Suppression des références aux « cochers » des services publics de voyageurs.
	48	Règles simplifiées pour les « bicyclettes à moteur auxiliaire » (poids inférieur à 35 kg, 100 cm ³ de cylindrée, 30 km/h maximum en palier.
	55	Développement des règles de comportement des piétons (auparavant, « <i>le piéton dûment averti [devait] se ranger</i> » devant les véhicules, cycles, cavalier, etc.
20/8/39	2	Poids limitée à 19 t et 23 t pour le véhicule articulé ou avec une remorque.
	2	Incorporation dans le Code des règles concernant le poids des véhicules.
	3	Incorporation des règles sur la longueur des véhicules.
	4	Eclairage : réécriture de l'article 4 sans réel changement.
	14	Article ajouté concernant les « <i>transports exceptionnels de wagons de marchandises</i> » ; c'est l'apparition du « <i>transport combiné</i> ».
	23	Éclairage : §6 concernant « <i>les voies pourvues d'un éclairage public</i> » modifié par suppression de « <i>à l'intérieur des agglomérations urbaines</i> ».
	26	Tout véhicule ayant fait l'objet d'une réception « <i>isolée</i> » doit faire l'objet d'une nouvelle réception « <i>en cas de transformations notables</i> ».
	28	Réécriture détaillée de cet article sur la déclaration de mise en circulation.
	31	Article Vitesse complété par l'intégration dans le Code des dispositions.
	31	Les dispositions du Décret-loi du 26 mai 1937 concernant les véhicules dépassant 2,20 m de largeur ou 8 m de longueur, remorques comprises, sont intégrées dans le Code (le 18/12/1937, on avait juste fait référence à celui-ci).
	38 bis	Ce nouvel article fixe les conditions du « <i>Contrôle technique des véhicules de transport public et privé de marchandises et de transport privé de voyageurs.</i> »
27/2/40	10	L'« <i>obligation de céder le passage</i> » devient une « <i>priorité de passage</i> ».
21/8/40	2	Dérogation provisoire en faveur des véhicules trop longs ou trop lourds.
18/10/41	26-28, 30	Modifications de tous les articles concernant l'identification des véhicules : 26 Réception ; 27 Plaques ; 28 Carte grise ; 30 Présentation des papiers du véhicule.
	32	Modifications de détail assouplissant les règles concernant les remorques.

ANNEXE 20. LA REPRESSION DANS L'OISE ET A PARIS VERS 1930.

1 - Infractions relevées par la gendarmerie de l'Oise en 1927.

Source : *Revue de la Gendarmerie*, 1928, pages 361-362.

Nombre de procès-verbaux en 1927.

Défaut de lumière (tous véhicules)	1 922
Défaut de plaque d'identité (cycles et automobiles)	588
Lumière insuffisante (autos)	400
Défaut de permis de circulation ou permis périmé	433
Défaut d'appareil avertisseur (cycles)	343
Défaut de plaque de contrôle (cycles)	324
Défaut de permis de conduire	208
Excès de vitesse	204
Conducteur non à portée de ses chevaux	156
Troupeaux ou animaux abandonnés sur les routes	137
Circulation des cycles sur les trottoirs	126
Défaut d'appareil rétroviseur (camions)	115
Défaut de guides (voitures hippomobiles)	96
Stationnement sans nécessité (tous véhicules)	87
Embarras de la voie publique (tous véhicules)	74
Défaut de plaque minéralogique	64
Pour n'avoir pas annoncé son approche aux bifurcations	56
Refus de s'arrêter	52
Défaut d'indication de tare et de charge utile (camions)	50
Défaut de récépissé de déclaration (carte grise)	37
Phares aveuglants	36
Plaque minéralogique illisible	28
Abandon d'attelage	27
Transport illicite de personnes	24
Conducteur tenant sa gauche	21
Doublement dans un endroit interdit	17
Délits de fuite	11
Infractions par trains routiers	7
Défaut de plaque de voiture hippomobile	6
Circulation en auto sur piste cyclable	5
Faux numéro d'immatriculation	2
Largeur excessive du chargement	2
Échappement libre dans les agglomérations	2
Infraction par voiture publique	1
Fausse plaque	1
Défaut de plaque du constructeur	1
Défaut de freins à automobile	1
Fusée saillante de camion	1
Convoi irrégulier	1
Total	5 667

2 – Infractions relevées à Paris en janvier et février 1932.

Source : *Omnia*, juillet 1932, page 56.

Nombre de procès-verbaux en janvier et février 1932.

	janvier	février	2 mois
Stationnement illicite	602	858	1 460
Non ralentissement aux passages cloutés	307	364	671
Défaut ou insuffisance d'éclairage	274	304	578
Barrage forcé	139	164	303
Échappement libre	110	169	279
Circulation irrégulière	127	153	280
Droite non suivie	100	112	212
Numéros insuffisants	81	129	210
Défaut de plaque de propriétaire	57	119	176
Excès de vitesse	31	106	137
Abandon de voiture	76	77	153
Refus d'obtempérer aux injonctions des agents	63	82	145
Non ralentissement aux carrefours	46	92	138
Non ralentissement aux arrêts de tramways	28	31	59
Inobservation du droit de priorité	14	36	50
Racolage taxi	8	66	74
Usage abusif ou défaut d'appareil d'avertisseur	24	40	64
Défaut de permis de conduire	24	32	56
Défaut de plaque de taxe (taxis)	7	32	39
Défaut de carte grise	11	22	33
Défaut de rétroviseur	15	25	40
Incapacité de conduire	22	9	31
Freins bruyants	7	17	24
Embarras de la circulation	11	15	26
Fumées	14	12	26
Défaut de papiers	12	12	24
Défaut de papier de voiture	7	15	22
Marche arrière	7	6	13
Projection de boue	2	3	5
Défaut de signal au virage	3	5	8
Lumière aveuglante	1	1	2
Total	2 230	3 108	5 338

ANNEXE 21. LES MEMBRES FONDATEURS DE L'UNION ROUTIERE DE FRANCE.

Nous présentons ici la liste des membres fondateurs telle qu'elle apparaît dans ses *Statuts* d'origine (archives de l'Union Routière), à laquelle nous avons ajouté des sous-titres soulignés séparés par un interligne supplémentaire indiquant les cinq catégories de fondateurs. L'ordre adopté à l'origine et reproduit ici ne saurait représenter l'importance relative des associations.

Les associations d'usagers.

- 1° - Automobile-Club de France.
- 2° - Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France.
- 3° - Touring-Club de France.
- 4° - Union Nationale des Associations de Tourisme.

Les travaux publics.

- 5° - Syndicat Général de la Route.
- 6° - Comité Central des Producteurs et Distillateurs de Goudron en France.
- 7° - Union Française des Producteurs de Benzols (UNIBENZOLS).
- 8° - Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Travaux Publics de France, d'Algérie et des Colonies.

Les constructeurs automobiles et les entreprises qui leur sont liées.

- 9° - Fédération Nationale de l'Automobile, du Cycle, de l'Aéronautique et des Industries qui s'y rattachent.
- 10° - Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles.
- 11° - Chambre Syndicale Patronale des Fabricants d'Accessoires et de Pièces Détachées de Cycles et d'Appareils Aériens.
- 12° - Chambre Nationale du Commerce de l'Automobile.
- 13° - Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle.
- 14° - Chambre Syndicale de la Carrosserie et du Charronnage.
- 15° - Syndicat du Caoutchouc et des Industries qui s'y rattachent.

Les carburants et lubrifiants.

- 16° - Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole :
 - Chambre Syndicale de la Distribution des Carburants et Combustibles liquides.
 - Chambre Syndicale des Raffineurs de Pétrole.
 - Chambre Syndicale de la Distribution des Lubrifiants.
- 17° - Société Générale des Huiles de Pétrole.

Les transporteurs routiers.

- 18° - Union des Véhicules de Transport Privé.
- 19° - Fédération Nationale des Transporteurs de France.

Les assurances.

- 20° - Fédération Française des Sociétés d'Assurances.

ANNEXE 22. LES TABLEAUX DE STATISTIQUES D'ACCIDENTS PUBLIES EN 1938.

Les 15 tableaux croisés suivants ont été établis chaque mois pour l'année 1938.

Tableau 1. Décomposition par département : nombre d'accidents mortels ou non mortels, tués, blessés graves, blessés légers.

Tableau 2. Décomposition selon les jours du mois : nombre d'accidents mortels ou non mortels.

Tableau 3. Décomposition sur les jours de la semaine, classés en 3 catégories de jour : jour de fête, lendemain ou veille de fête, autres jours ; nombre d'accidents mortels ou non mortels.

Tableau 4. Décomposition selon les 24 heures du jour ; classés en 3 catégories de jour : jour de fête, lendemain ou veille de fête, autres jours ; nombre d'accidents mortels ou non mortels.

Tableau 5. Décomposition en 6 catégories d'accidents : 1° collision entre véhicules en marche - 2° collision entre véhicules et obstacles (y compris passages à niveau) - 3° collision entre véhicules et piétons - 4° collision entre véhicules et animaux (ou conducteur d'animaux non attelés) - 5° accidents ne comportant pas de collision - 6° autres genres d'accidents ; nombre d'accidents mortels ou non mortels, tués, blessés graves, blessés légers.

Tableau 6. Décomposition plus poussée du Tableau 5 selon les 6 catégories d'accidents, croisées avec 8 catégories de véhicules : 1° camions, 2° autobus, 3° taxis, 4° autos privées, 5° motos, 6° tramways, 7° véhicules motorisés divers, 8° cycles, 9° véhicules à traction animale, 10° autres véhicules (charrettes à bras, etc.). Le tableau est strictement hiérarchisé dans l'ordre des véhicules ci-dessus, comme si la responsabilité étaient attribuée dans l'ordre aux camions, autobus, taxi, auto privée, etc. Les croisements sont donc insuffisants pour avoir les implications de chaque type de véhicules, sauf pour le camion qui vient en premier.

Tableau 7. Décomposition des collisions entre véhicules routiers et 2 catégories d'obstacles (sauf chemins de fer aux P. N.), selon les 10 catégories de véhicules ; nombre d'accidents mortels ou non mortels, tués, blessés graves, blessés légers.

Tableau 8. Décomposition des collisions entre véhicules routiers, selon les 10 catégories de véhicules ; nombre d'accidents mortels ou non mortels, tués, blessés graves, blessés légers.

Tableau 9. Décomposition des accidents ne comportant pas de collision, selon les 10 catégories de véhicules ; nombre d'accidents mortels ou non mortels, tués, blessés graves, blessés légers.

Tableau 10. Reprise du Tableau 5 : décomposition en 6 catégories d'accidents subdivisées en 2 catégories d'accidents : mortels pour lesquels on donne les tués, blessés graves, blessés légers, et non mortels pour lesquelles on donne les blessés graves et blessés légers.

Tableau 11. Nombre de véhicules impliqués dans les 2 catégories d'accidents mortels ou non mortels, décomposés selon les 10 catégories de véhicules, plus les animaux.

Tableau 12. Classement des accidents selon les 2 catégories d'accidents mortels et non mortels croisés selon 4 catégories de visibilité et 5 catégories de conditions atmosphériques.

Tableau 13. Classement des accidents selon les 2 catégories d'accidents mortels et non mortels selon 6 catégories de revêtements de la chaussée.

Tableau 14. Classement des accidents selon les 2 catégories d'accidents mortels et non mortels croisées avec 4 catégories d'état de la chaussée.

Tableau 15. Classement des accidents selon les 2 catégories d'accidents mortels et non mortels croisées avec 10 catégories de particularités topologiques de la route.

ANNEXE 23. LES PARCS DE 1948 A 2006.

Les parcs font l'objet de nombreuses évaluations assez discordantes, faute d'une statistique officielle basée sur des recensements de type fiscal comme pour les périodes antérieures. Celles des récapitulatifs de l'INSEE sont généralement peu fiables, voire franchement erronés.

Nous donnons ici les évaluations provenant des sources suivantes :

- avant 1955 : *Résumé rétrospectif INSEE 1966*, 72 vol. nouvelle série n°14, corrigés,
- de 1955 à 1993 : *Recueils de données statistiques sur l'assurance automobile* » édités à partir de 1962 par l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents,
- à partir de 1990, série « *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N* » de l'ONISR.

milliers	Automobiles à 4 roues ou plus				Deux-roues motorisés		
	Véhicules particuliers	Véhicules utilitaires	Autocars	Total	Cyclo-moteurs	Motos etc. >50 cc	Total
1948				1 850	41	580	621
1949				1 950	98	600	698
1950	1 525	700	25	2 250	167	650	817
1951	1 700	716	25	2 441	277	724	1 001
1952	1 800	848	27	2 675	567	879	1 446
1953	2 320	931	27	3 278	938	1 014	1 952
1954	2 560	993	28	3 581	1 335	1 228	2 563
1955	2 860	1 093	31	3 984	1 880	1 430	3 310
1956	3 240	1 171	32	4 443	2 625	1 425	4 050
1957	3 610	1 227	33	4 870	3 250	1 625	4 875
1958	4 040	1 308	34	5 382	4 000	1 775	5 775
1959	4 540	1 503	37	6 080	4 500	1 650	6 150
1960	4 950	1 503	37	6 490	4 775	1 050	5 825
1961	5 430	1 564	39	7 033	4 950	820	5 770
1962	5 970	1 607	40	7 617	5 125	590	5 715
1963	6 700	1 668	42	8 410	5 275	490	5 765
1964	7 530	1 707	43	9 280	5 425	400	5 825
1965	8 320	1 728	42	10 090	5 600	350	5 950
1966	9 010	1 763	42	10 815	5 625	300	5 925
1967	9 810	1 783	43	11 636	5 625	220	5 845
1968	10 565	1 797	43	12 405	5 600	180	5 780
1969	11 210	1 793	37	13 040	5 500	150	5 650
1970	11 860	1 815	35	13 710	5 750	155	5 905
1971	12 470	1 865	35	14 370	5 600	180	5 780
1972	13 130	1 855	35	15 020	5 550	200	5 750
1973	13 920	1 960	40	15 920	6 327	250	6 577

milliers	Véhicules particuliers	Véhicules utilitaires	Autocars	Total	Cyclos.	Motos etc. >50 cm ³	Total
1974	14 620	2 060	40	16 720	5 850	290	6 140
1975	15 180	2 165	45	17 390	5 950	345	6 295
1976	15 520	2 245	45	17 810	5 900	410	6 310
1977	16 230	2 250	50	18 530	5 800	485	6 285
1978	16 990	2 290	50	19 330	5 700	560	6 260
1979	17 720	2 385	55	20 160	5 500	617	6 117
1980	18 440	2 493	57	20 990	5 400	687	6 087
1981	19 130	2 591	59	21 780	5 200	753	5 953
1982	19 750	2 665	61	22 476	4 600	780	5 380
1983	20 300	2 829	61	23 190	4 700	824	5 524
1984	20 600	3 168	62	23 830	4 400	840	5 240
1985	20 800	3 248	62	24 110	3 350	835	4 185
1986	21 090	3 916	64	25 070	3 230	822	4 052
1987	21 500	4 135	65	25 700	2 950	825	3 775
1988	21 970	4 305	65	26 340	2 740	834	3 574
1989	22 520	4 505	65	27 090	2 560	853	3 413
1990	23 010	4 680	68	27 758	2 415	878	3 293
1991	23 550	4 840	70	28 460	2 265	913	3 178
1992	23 810	4 950	70	28 830	2 115	940	3 055
1993	24 020	4 971	69	29 060	1 970	997	2 967
1994	24 900	4 881	78	29 859	1 785	983	2 768
1995	25 100	4 926	79	30 105	1 750	970	2 720
1996	25 500	4 976	82	30 558	1 682	988	2 670
1997	26 090	5 100	82	31 272	1 645	1 037	2 682
1998	26 810	5 214	82	32 106	1 482	839	2 321
1999	27 480	5 320	80	32 880	1 461	912	2 373
2000	28 060	5 456	80	33 596	1 442	968	2 410
2001	28 700	5 596	81	34 377	1 421	1 019	2 440
2002	29 160	5 687	81	34 928	1 387	1 054	2 441
2003	29 560	5 772	82	35 414	1 357	1 091	2 448
2004	29 900	5 842	82	35 824	1 331	1 131	2 462
2005	30 100	5 902	83	36 085	1 303	1 177	2 480
2006	30 400	5 965	83	36 448	1 262	1 248	2 510

LES BICYCLETTES.

Le parc de bicyclettes payant la « plaque » était de :

- 8,788 millions en 1938,
- 10,70 millions en 1948 (la « plaque » est devenue un « timbre »).

Leur trafic va décroître rapidement avec l'avènement du cyclomoteur.

ANNEXE 24. TRAFICS ET TUES A 6 JOURS DE 1948 A 2007 (PAR CATEGORIES).

Le « *trafic* » est celui des véhicules automobiles et deux-roues motorisés⁸⁶.

Avant 1954, on décompte les tués sur le coup ou à 24 heures, puis à 3 jours de 1954 à 1966, et à 6 jours de 1967 à 2004.

On peut toutefois ramener toutes les valeurs à 6 jours, car on a fait des doubles décomptes lors des années de changement. Soit en 1953 : 7 160 à 3 jours contre 5 548 à 24 heures (coefficient 1,29) et en 1967 13 585 à 6 jours contre 12 696 à 3 jours (coefficient 1,07). Le coefficient multiplicateur pour passer de 24 heures à 6 jours est donc $1,29 \times 1,07 = 1,38$.

La valeur pour 2004 est la dernière recensée à 6 jours. Les valeurs en 2005, 2006 et 2007 sont calculées à partir du nouveau décompte à 30 jours établi en 2005 ramené à 6 jours. Le coefficient de correction mesuré en 2005 est de 1,069 (*Bilan pour 2005*, page 5).

	T (t)	N (t)	N (t) décompté	Ratio I (t)
	Milliards véh.km	Tués à 6 jours	Tués à 24 h ou 3 jours	Tués/milliard véh.km
1948	20,44	3 457	2 503 *	169,09
1949	21,55	3 785	2 741 *	175,67
1950	23,76	4 385	3 175 *	184,56
1951	26,96	4 858	3 518 *	180,19
1952	31,43	6 641	4 809 *	211,33
1953	36,09	7 667	5 548 *	212,45
1954	44,69	8 060	7 539 **	180,37
1955	51,27	8 622	8 058 **	168,16
1956	56,69	8 862	8 283 **	156,33
1957	64,29	9 133	8 517 **	142,06
1958	72,21	8 694	8 126 **	120,40
1959	79,53	8 997	8 409 **	113,13
1960	87,13	8 876	8 295 **	101,87
1961	96,43	9 780	9 140 **	101,42
1962	104,0	10 623	9 928 **	102,18
1963	112,6	10 729	10 027 **	95,28
1964	126,4	11 882	11 105 **	94,03
1965	136,8	13 001	12 150 **	95,00
1966	149,8	13 009	12 158 **	86,84
1967	162,5	13 585		83,58
1968	175,8	14 247		81,03
1969	186,0	14 664		78,82
1970	202,3	15 034		74,32

* Tués décomptés à 24 heures.

** Tués décomptés à 3 jours.

⁸⁶ Sources : les *Bilans* à partir de 1954, complétés par divers éléments, notamment Laurence Jaeger, Sylvain Lassarre : *Pour une modélisation de l'évolution de l'insécurité routière. Estimation du kilométrage mensuel en France de 1957 à 1993 : méthodologies et résultats*, Rapport DERA n°9709, INRETS, 1997.

	T (t)	N (t)	N (t) décompté	Ratio I (t)
	Milliards véh.km	Tués à 6 jours		Tués/milliard véh.km
1971	218,5	16 061		73,49
1972	234,8	16 545		70,47
1973	254,3	15 469		60,84
1974	254,1	13 327		52,44
1975	265,5	12 996		48,95
1976	276,2	13 577		49,15
1977	283,4	12 961		45,74
1978	299,9	11 957		39,87
1979	307,7	12 197		39,63
1980	317,1	12 510		39,45
1981	330,3	11 962		36,21
1982	338,1	12 030		35,59
1983	346,4	11 677		33,71
1984	353,9	11 525		32,57
1985	357,1	10 447		29,25
1986	368,7	10 961		29,73
1987	376,9	9 855		26,15
1988	402,6	10 548		26,20
1989	414,0	10 528		25,43
1990	430,3	10 289		23,91
1991	443,6	9 617		21,68
1992	454,1	9 083		20,00
1993	455,0	9 052		19,89
1994	465,3	8 533		18,34
1995	476,4	8 412		17,66
1996	482,4	8 080		16,75
1997	491,7	7 989		16,25
1998	507,0	8 437		16,64
1999	523,1	8 029		15,35
2000	525,8	7 643		14,54
2001	545,4	7 720		14,15
2002	552,7	7 242		13,10
2003	556,9	5 731	Tués à 30 jours ***	10,29
2004	559,9	5 232	5 593 ***	9,34
2005	556,0	4 975	5 318 ***	8,95
2006	555,5	4 405	4 709 ***	7,93
2007	555,0	4 317	4 615 ***	7,78

Piétons et occupants de véhicule tués par type de véhicule.

	automobile	cyclomoteurs	piétons	motocyclettes	bicyclettes	utilitaires	autres	total
1953								7668
1954	2108	693	1652	2020	1415		179	8067
1955	2088	922	1915	2108	1458		131	8622
1956	2320	1223	1892	2067	1247		114	8863
1957	1896	1481	1957	2121	1119	487	52	9113
1958	2217	1545	1928	1650	885	426	44	8695
1959	2463	1713	2024	1381	916	446	54	8998
1960	2718	1739	2021	1074	907	369	47	8876
1961	3222	2019	2234	824	968	471	42	9780
1962	3817	2161	2538	614	913	541	39	10623
1963	4367	2116	2431	416	876	501	21	10729
1964	4926	2417	2757	299	902	551	30	11882
1965	5702	2527	3075	272	886	513	26	13001
1966	5926	2554	2940	203	806	552	28	13009
1967	6438	2497	3120	184	838	488	20	13585
1968	7046	2602	3062	188	822	527	0	14247
1969	7285	2598	3117	236	820	580	28	14664
1970	7522	2637	3202	306	795	552	20	15034
1971	8100	2666	3339	549	738	648	21	16061
1972	8627	2647	3180	700	728	642	21	16545
1973	7916	2526	2914	739	665	684	25	15469
1974	6373	2319	2690	721	574	630	20	13327
1975	6431	2131	2517	698	565	624	30	12996
1976	7014	2079	2463	770	643	593	15	13577
1977	6740	1736	2362	841	577	650	55	12961
1978	6211	1618	2118	782	571	612	45	11957
1979	6519	1381	2091	970	589	616	31	12197
1980	6699	1271	2200	1059	659	587	35	12510
1981	6986	1062	1954	804	556	557	43	11962
1982	7111	1107	1910	813	501	539	49	12030
1983	6956	955	1879	846	536	453	52	11677
1984	7111	864	1760	820	465	448	57	11525
1985	6419	797	1557	810	426	385	53	10447
1986	6867	714	1639	790	438	456	57	10961
1987	6002	675	1479	793	419	427	60	9855
1988	6440	717	1592	862	401	482	54	10548
1989	6513	688	1472	930	407	464	54	10528
1990	6295	657	1407	946	401	526	57	10289
1991	5992	504	1327	980	364	410	40	9617
1992	5725	504	1165	945	348	350	46	9083
1993	5835	490	1131	861	329	344	62	9052
1994	5423	472	1126	816	321	324	51	8533
1995	5389	471	1027	780	374	315	56	8412
1996	5240	478	987	741	300	294	40	8080
1997	5069	471	929	831	329	360		7989
1998	5491	418	988	901	301	338		8437
1999	5161	466	882	901	307	312		8029

	automobile	cyclomoteurs	piétons	motocyclettes	bicyclettes	utilitaires	autres	total
2000	5006	431	793	886	255	272		7643
2001	4998	426	778	1011	242	265		7720
2002	4602	366	819	973	211	271		7242
2003	3509	372	592	813	190	255		5731
2004	3186	321	550	814	167	194		5232
2005 *	3065	356	635	881	180	201		5318
2006 *	2626	317	535	769	181	281		4709

* Pour 2005 et 2006, les nombre de tués sont décomptés à 30 jours.

Occupants des véhicules particuliers et utilitaires (poids lourds compris) tués.

Les tués sont décomptés à 6 jours.

Les utilitaires totalisés ici comprennent les petits utilitaires, poids lourds, transports en commun et véhicules lourds dont la définition a varié au cours du temps.

	Trafic T(t)	N(t)	Ratio I(t)		Trafic T(t)	N(t)	Ratio I(t)
	milliard véh.km	nombre tués	tués/milliard v.km		milliard véh.km	nombre tués	tués/milliard v.km
1954	40	2108	52,70	1978	282	6707	23,78
1955	46	2088	45,38	1979	293,5	7009	23,88
1956	52	2320	44,61	1980	305	7098	23,27
1957	58	2257	38,91	1981	318,5	7543	23,68
1958	64	2515	39,29	1982	332	7650	23,04
1959	70	2803	40,05	1983	345,5	7306	21,15
1960	76	3204	42,15	1984	359	7473	20,82
1961	87,4	3604	41,23	1985	372,5	6728	18,06
1962	98,8	4222	42,74	1986	386	7244	18,77
1963	110,2	5136	46,61	1987	399,5	6351	15,90
1964	121,6	5612	46,15	1988	413	6834	16,55
1965	133	6088	45,78	1989	426,5	6910	16,20
1966	144,4	6368	44,10	1990	440	6727	15,29
1967	155,8	6813	43,73	1991	448	6334	14,14
1968	167,2	7455	44,59	1992	456	6035	13,23
1969	178,6	7750	43,39	1993	464	6130	13,21
1970	190	7937	41,77	1994	472	5699	12,07
1971	201,5	8599	42,67	1995	480	5643	11,76
1972	213	9143	42,92	1996	488	5534	11,34
1973	224,5	8400	37,42	1997	496	5301	10,69
1974	236	6885	29,17	1998	504	5742	11,39
1975	247,5	6907	27,91	1999	512	5401	10,55
1976	259	7500	28,96	2000	520	5197	9,99
1977	270,5	7275	26,89	2001	526	5208	9,90

ANNEXE 25. ORGANISMES PROFESSIONNELS ET ASSOCIATIONS EN 1950.

L'argus, numéro spécial, 25 mai 1950, présente les associations et organismes professionnels suivants. On peut y constater que le système est déjà complet.

On notera que l'automobile comptera deux chambres syndicales du milieu des années 1950 jusqu'en 1962 (elle sont associées dans une fédération dès 1958).

Quelques organismes vont disparaître ultérieurement ou se regrouper dans des Fédérations.

* Les organisations spécifiques au machinisme agricole sont indiquées par un astérisque.

Dans les années 2000, le patronat du transport routier compte, à côté de la F. N. T. R., l'UNOSTRA, *Union nationale des organisations syndicales du transport routier et automobile*, la *Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France* (TLF) et l'*Organisation des transporteurs routiers européens* (OTRE).

Union routière de France

Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles

Syndicats des fabricants d'équipement autos-cycles

Groupement syndical de la carrosserie et du charronnage

Chambre syndicale nationale du commerce de l'automobile (CSNCRA)

Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)

Société des ingénieurs de l'automobile

Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC)

Syndicats des garagistes, motoristes, motocistes et vélocistes

Chambre syndicale nationale du cycle

Chambre syndicale nationale du motocycles

Chambre fédérale du commerce en gros du cycle

Union des véhicules de transport privé

Union des chambres syndicales de l'industrie du pétrole

Chambre syndicale des rectifieurs de cylindres

Syndicat du caoutchouc et des industries qui s'y rattachent

Chambre syndicale nationale des fournisseurs de garage

Fédération des électriciens spécialistes de l'automobile

Bureau des normes de l'automobile

Syndicat national des transporteurs mixtes

Chambre syndicale des loueurs d'automobiles industriels

Chambre syndicale des fournisseurs en articles de carrosserie

Union nationale des associations de tourisme

Touring-club de France

Automobile-club de France

Fédération nationale des clubs automobiles de France

La Prévention routière

* Conseil intersyndical du machinisme agricole

* Syndicat des constructeurs de matériel de motoculture

* Centre d'étude du machinisme agricole

* Chambre syndicale des importateurs de tracteurs et matériels annexes

ANNEXE 26. LES COMPTES D'EXPLOITATION DU TOURING-CLUB.

La chute du Touring-Club de France nous paraissait une énigme. Nous nous posions notamment la question de la responsabilité ou de l'implication d'autres organismes, associations ou administrations.

La réalité semble plus prosaïque : le Touring-Club a pris une mauvaise décision vers 1970 en voulant commercialiser des voyages. Son chiffre d'affaires est ainsi passé de 36,9 millions € (valeur 2001) en 1970-1971 à 66,9 millions € (valeur 2001) en 1972-1973. Ce développement incontrôlé le mènera à sa perte.

Cela n'exonère pas les associations concurrentes qui l'ont empêché de créer le grand service d'assistance qui soutint le développement des grands Automobile-Clubs étrangers.

Les tableaux suivants présentent les grandes masses des « *recettes* » et le « *total des dépenses* » des « *comptes d'exploitation* » du Touring-Club de France de l'exercice 1963-1964 à l'exercice 1979-1980.

La source est les *Bilans et Comptes d'exploitation* du T. C. F. publiés chaque année dans la *Revue*. Les valeurs sont des millions de francs courants.

Les exercices vont du 1^{er} octobre au 30 septembre.

Les « *cotisations* » sont séparées en deux postes « *cotisation TCF* » (Cot. TCF) et « *cotisations autres* » (Cot. Autres) concernant le « *Touring Secours* » et les divers « *Groupes* ».

Le poste « *activités* » correspondait au paiement par des sociétaires de l'utilisation de bases de loisirs, randonnées, etc. Jusqu'à l'exercice 1974-1975, et à partir de l'exercice 1979-1980, ce poste comprend une part de « *voyages* ».

Le poste « *documents* » comprend les « *documents douaniers* » (le « *triplyque* »), les établissements de « *passesports* » et les « *livrets d'aide assistance* ».

Nous avons regroupé dans le poste « *Autres (recettes)* » divers postes : « *frais administratifs* » payés par les sociétaires, « *ventes de fournitures et objets* », « *stocks* », « *profits financiers et divers* », etc.

Deux postes ont changé de définition pendant la période :

- les « *voyages* », jusque là inclus dans les « *activités diverses* », sont individualisés à partir de 1972-1973 lorsque le T. C. F. se lance dans leur commercialisation directe ;
- les « *Revues* », jusque là incluses dans la cotisation correspondante, sont, à partir de 1975, vendues aux non-sociétaires et sont comptabilisées dans un poste spécifique.

Le « *déficit* » indiqué ici cumule les postes comptables suivants : « *insuffisance de recettes* », « *reprises de provisions non utilisées* » et « *plus-values sur immobilisations cédées* ».

On notera :

- la hausse brutale du chiffre d'affaire total en 1972-1973 dû à la commercialisation en direct des voyages ;
- l'apparition d'un déficit en 1971-1972 dû aux dépenses préparatoires à cette commercialisation ;
- la hausse des cotisations à partir de 1973-1974, qui plafonnent toutefois rapidement ;
- l'abandon de la commercialisation directe des voyages en 1979.

Les deux dernières lignes des tableaux donnent les valeurs des déficits et dépenses en millions d'Euros 2001.

	63-64		64-65		65-66		66-67		67-68		68-69		69-70	
Cot TCF	10,314	35,3%	11,401	38,0%	12,49	38,8%	12,784	37,0%	14,245	36,4%	15,495	38,4%	15,413	35,0%
Cot autres	1,826	6,3%	2,058	6,9%	2,48	7,7%	2,394	6,9%	3,098	7,9%	3,606	8,9%	3,911	8,9%
Publicité	3,034	10,4%	3,615	12,1%	2,785	8,7%	4,152	12,0%	5,771	14,7%	6,600	16,3%	6,552	14,9%
Revue														
Documents	1,665	5,7%	1,801	6,0%	2,294	7,1%	2,340	6,8%	1,870	4,8%	2,206	5,5%	2,330	5,3%
Activités	6,472	22,2%	6,044	20,2%	6,706	20,8%	8,397	24,3%	8,315	21,2%	8,236	20,4%	8,867	20,2%
Voyages														
Autres	5,887	20,2%	5,059	16,9%	5,41	16,8%	4,523	13,1%	5,867	15,0%	4,236	10,5%	6,922	15,7%
Déficit														
Total MF	29,198		29,978		32,165		34,590		39,166		40,379		43,995	
Total M€					20,52		21,59		23,82		24,99		24,0	
Déficit M€														

	70-71		71-72		72-73		73-74		74-75		75-76	
Cot TCF	15,229	33,2%	18,473	35,3%	18,747	19,5%	24,636	23,2%	29,707	24,9%	23,496	18,2%
Cot autres	5,642	12,3%	6,693	12,8%	8,953	9,3%	10,180	9,6%	12,269	10,3%	10,563	8,2%
Publicité	6,233	13,6%	3,976	7,6%	3,902	4,0%	4,092	3,9%	3,854	3,2%	5,432	4,2%
Revue											8,438	6,5%
Documents	2,399	5,2%	2,350	4,5%	3,362	3,5%	2,685	2,5%	2,886	2,4%	3,157	2,4%
Activités	10,268	22,4%	11,586	22,1%	13,323	13,8%	14,946	14,1%	18,379	15,4%	22,500	17,4%
Voyages					40,889	42,4%	38,136	36,0%	45,746	38,4%	45,863	35,5%
Autres	6,099	13,3%	5,539	10,6%	4,817	5,0%	4,841	4,6%	7,216	6,1%	8,115	6,3%
Déficit			3,776	7,2%	2,368	2,5%	6,555	6,2%	-0,982	-0,8%	1,804	1,4%
Total MF	45,870		52,393		96,361		106,071		119,075		129,368	
Total M€	36,9		39,8		66,9		64,8		65,1		64,5	
Déficit M€			2,87		1,65		4,00		-0,54		0,90	

	76-77		77-78		78-79		79-80		80-81	
Cot TCF	24,368	17,1%	26,035	16,0%	28,226	15,5%	26,507	20,7%	23,336	15,2%
Cot autres	11,246	7,9%	11,218	6,9%	15,326	8,4%	12,509	9,8%	14,074	9,2%
Publicité	5,555	3,9%	5,327	3,3%	5,165	2,8%	4,485	3,5%	3,372	2,2%
Revue	8,953	6,3%	9,605	5,9%	9,962	5,5%	12,378	9,7%	12,625	8,2%
Documents	3,662	2,6%	3,776	2,3%	4,834	2,7%	4,350	3,4%	3,648	2,4%
Activités	26,911	18,9%	31,578	19,4%	33,961	18,7%	7,455	5,8%	11,925	7,8%
Voyages	49,265	34,7%	58,100	35,6%	68,218	37,5%				
Autres	6,596	4,6%	9,548	5,9%	7,373	4,1%	43,804	34,2%	47,632	31,0%
Déficit	5,603	3,9%	7,828	4,8%	8,625	4,7%	16,420	12,8%	37,198	24,2%
Total MF	142,159		163,015		181,690		127,908		153,810	
Déficit M€	64,8		68,1		68,6		42,5		44,8	
Dépense M€	2,55		3,27		3,26		5,46		10,90	

ANNEXE 27. COMPARAISON DU CODE DE 1939 AVEC LE CODE DE 1954-1957 ET LE CODE DE 1958.

Le tableau suivant établit la correspondance, article par article, entre le « Code de la route » de 1939 et le « Code de la route, Partie réglementaire » de 1958.

Le « Code de la route, Partie réglementaire » de 1958 est presque identique au « Code de la route » de 1954, modifié sur des points de détail en 1957 :

- les articles 1 à 129 et 137 à 231 sont conservés sans aucun changement et deviennent les articles R. 1 à R. 129 et R. 137 à R. 231 ;
- les articles 131 136, concernant la suspension et l'annulation des permis de conduire, sont transférés dans le « Code de la route, Partie législative » aux articles L. 12 à L. 18. Le seul changement majeur intervenu est la possibilité pour le pouvoir judiciaire de prononcer la suspension ou l'annulation du permis parallèlement aux préfets ;
- de nouveaux articles R. 232 à R. 242 sont ajoutés ; ils concernent les peines (amendes et prison) pour les différents types de contraventions :
- les articles R. 232 à R. 233 traitent des les « *contraventions aux règles concernant la conduite des véhicules et des animaux* » ;
- les articles R. 234 à R. 237 traitent des « *contraventions aux règles concernant l'usage des voies (courses non autorisées, dommages aux infrastructures, pose sur les voies ou à leurs abords d'objets causants un trouble à la circulation* » ;
- les articles R. 238 à R. 242 traitent des « *contraventions aux règles concernant les véhicules et leur équipement et les conditions administratives de circulation* » ;
- les articles R. 243 à R. 247 concernent « *l'enseignement de la conduite* » avec la création d'un « *titre de moniteurs d'enseignement de conduite des véhicules amateurs sanctionnés par un certificat d'aptitude professionnelle et pédagogique* ».

1954	1939	Articles nouveaux : commentaire
ARTICLES DU CODE DE 1954 (modifié en 1957) comparés au Code de 1939.		
1	1	
<u>Titre 1. Dispositions applicables à tous les usagers</u>		
Conduite des véhicules		
2	7 § 1	
3	7 § 2	
4	7 §3	
5		NOUVEAU – Règles concernant les lignes sur chaussée continues et discontinues
6	7 § 5	
7	7 § 6	
8	7 § 7	
9		NOUVEAU – Contourner par la droite les bornes, rond-points, terre-pleins, monuments, etc.
Vitesse		
10	8 et 31	
11		Dérogations pour la police, la gendarmerie, les services d'incendie

Croisements et dépassements		
12	9 § 1	
13	9 § 2	
14	9 § 3, 4 et 5	
15	9 § 9	NOUVEAU – Dépassement possible par la droite d'un véhicule tournant à gauche et arrêté
16	9 § 10	
17	9 § 4 suite	
18	9 § 3 suite	
19	9 § 8	
20	9 § 6	
21	9 § 4	
22	9 § 7	
Intersections de routes. Priorité de passage.		
23	10 alinéa 1	
24		NOUVEAU – Description des manœuvres à effectuer pour tourner à droite ou à gauche
25	10 alinéa 2	
26	10 alinéa 3 4	
27		NOUVEAU – Le signal STOP d'» arrêt obligatoire un carrefour »
28		Dérogations pour la police, la gendarmerie, les services d'incendie
Voies ferrées sur routes		
29	7 § 9	
30	7 § 8	
Emploi des avertisseurs		
31		NOUVEAU – L'emploi de l'avertisseur n'est motorisé qu'en cas de « nécessité »
32	25 § 2	
33	25 § 2 suite	
34	25 §	Rappel du droit de réglementation des maires en agglomération
35	25 §	Dérogations pour la police, la gendarmerie, les services d'incendie
Stationnement		
36	11 § 1	
37	11 § 2	
38	11 § 3 30 § 2	
39		NOUVEAU – En ouvrant la portière, vérifier qu'il n'y a pas de danger
Eclairage et signalisation des véhicules		
40 et 41	4 et 24	Rappel du droit de réglementation des maires en agglomération. La rédaction des art. 4 et 24 de 1939 est sans changements sauf : NOUVEAU – Projecteurs « antibrouillards » ;
42		NOUVEAU – Interdiction expresse des éclairages non réglementaires
Usage des voies à circulation spécialisée		
43	12	

Signalisations de la route		
44		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires NOUVEAU – Les réglementations ne sont pas opposables si elles ne sont pas dûment signalées
Barrières de dégel		
46	15	
Passages des ponts		
45	16	
Circulation d'ensembles de véhicules comprenant une ou plusieurs remorques		
47	34 § 14	
Transports exceptionnels		
48 à 52	14, 14 bis et 61	L'article 50 correspond au 14 bis de 1939
Courses et épreuves sportives		
53	35	
Titre 2. Dispositions spéciales applicables aux automobiles, trolleybus et remorques		
Poids et bandages		
54	26 § 1	
55	2 § 2	NOUVEAU – 26 tonnes contre 23 pour le véhicules à 3 essieux ; 35 tonnes contre 25 pour les semi-remorques en 1939
56	2 § 3	NOUVEAU – 13 tonnes par essieu contre 12 tonnes en 1939.
57 - 58	2 § 4, 5, 6	NOUVEAU – 5 tonnes par mètre linéaire au lieu du système complexe de 1939 limité à 4,5 tonnes par mètre linéaire
59	2 § 7, 8	NOUVEAU – Plus de bandages métalliques
60	2 § 9	NOUVEAU – Interdiction des pneumatiques cloutés
Gabarit des véhicules		
61	3 § 3	NOUVEAU – 11 mètres au lieu de 10 m pour 2 essieux et 12 m pour 3 essieux ; 14 mètres avec une remorque ; Dérogations pour transports en commun avec remorques : 20 mètres
62	3 § 5	11 mètres pour les transports de voyageurs
63		Dérogations sur les longueurs pour véhicules existants
64		Dérogations sur longueurs et largeurs pour les surplus de véhicules alliés revendus en France après la guerre
Dimensions du chargement		
65	6 § 5	
66	6 § 1	
67 - 68	6 § 3	
Organes moteurs		
69	21 § 1	
70	21 § 2	
71		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
Organes de manœuvre, de direction et de visibilité et appareils de contrôle de la vitesse		
72	22 § 1	
73		NOUVEAU – Les vitrage de sécurité sont obligatoires
74	21 § 2	
75	21 § 4	
76	21 § 6	

77	21 § 7, 8	
78		NOUVEAU – Indicateur de vitesse obligatoire. NOUVEAU – Enregistreur de vitesse obligatoire pour transports en commun et véhicules définis par Arrêtés.
Freinage		
79	23 § 1	
80	23 § 4	NOUVEAU – Freins sur remorques de plus de 750 kg contre 1 tonne en 1939
81		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
Eclairage et signalisation		
82	24 § 1	
83	24 § 3	
84	24 § 4	
85	24 § 1 suite	
86	24 § 9	
87	24 § 7	
88		NOUVEAU – Les « <i>indicateurs de freinage</i> » (feux STOP) deviennent obligatoires pour tous les véhicules
89	22 § 8	
90	24 § 11	
91	4 § 1	
92		NOUVEAU – Autorisation des « <i>phares antibrouillard</i> » ; « <i>feux de marche arrière orientables</i> » ; feux spéciaux pour les véhicules de transport de grande longueur
Dispositions générales relatives à l'éclairage et à la signalisation		
93		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires NOUVEAU – Les feux doivent toujours être symétriques
Signaux d'avertissement		
94	25 § 1, 2	
95		Dérogations pour Police Gendarmerie et Pompiers
96		Dérogations pour les ambulances
Plaques et inscriptions		
97	27 § 1	
98		NOUVEAU – Plaques indiquant les vitesses maximales autorisées
99	27 § 2	
100	27 § 2 suite	
101	32 § 3	
102		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
Conditions d'attelage des remorques et semi-remorques		
103	32 § 5, 6, 10	
Aménagement des véhicules automobiles et remorqués, notamment des véhicules de transport en commun de personnes		
104		NOUVEAU – Aménagements pour la sécurité en cas d'accident pour les occupants des véhicules automobiles (et de transport en commun) et les autres usagers de la route Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
105	32 § 9,12, 13 34 à 47	Les règles détaillées pour les véhicules de transports en commun de 1939 sont sorties du <i>Décret</i>

		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
Réception		
106	26 §1, 2, 3, 5, 8	
107	26 §4	
108	26 § 5	
109		NOUVEAU – Les véhicules d'un poids exceptionnel peuvent faire l'objet d'une « <i>réception du type</i> » alors qu'ils étaient autorisés au coup par coup en 1939
Immatriculation		
110	28 § 1	
111	28 § 2	Traite le cas des voitures de type exceptionnel (art. 109)
112	28 § 5	
113	28 § 4	
114	28 § 6	
115	28 § 7	
116	28 § 8	
117	28 § 9	
Visites techniques des véhicules de transport en commun de personnes et de certains véhicules de transport de marchandises		
118	38 § 1	
119	38 bis	
120	38 § 2	
121	38 § 4	
122		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
Permis de conduire. Conditions de délivrance et de validité		
123	29 § 1	
124	29 § 2	NOUVEAU – Les ancien permis A et B (avec les variantes non dénommées pour poids lourds, transports en commun et conducteurs handicapés) de 1939 deviennent les permis A pour motocyclette, A 1 pour vélomoteurs ; B pour véhicules particuliers ; C pour poids > 3500 kg ; D pour transport en commun supérieur à 8 places ; E pour permis B plus remorque supérieure à 750 kg ; F pour handicapés
125	29 divers §	Âges limites des divers permis
126	29 § 4	
127		NOUVEAU – Conditions spéciales (examen médical et durée de validité) pour les permis B (voitures de place) et les permis C et D
128		NOUVEAU – Limite de validité en cas d'affection graves constatées
129		Le ministre prend les Arrêtés nécessaires
Permis de conduire. Conditions de suspension et de retrait		
130	29 § 7	
131	29 § 7 suite, 8	
132		NOUVEAU – Si un conducteur privé de permis conduit néanmoins, le préfet double la durée de la suspension
133	29 § 7	
134	29 § 10	

135	29 § 13	
136		Le sursis pénal ne lève pas les suspensions administratives
<u>Contrôle routier</u>		
137		30 § 1
<u>Titre 3. Dispositions spéciales applicables aux véhicules et matériels agricoles, de travaux publics et engins spéciaux</u>		
138 à 168	2 § 1 etc.	Les dérogations en faveur des véhicules agricoles de 1939 et des tracteurs industriels sont développées pour l'ensemble des <i>véhicules agricoles</i> et <i>matériels agricoles</i> , de <i>travaux publics</i> et <i>engins spéciaux</i> , sous formes de prescriptions détaillées : âge de conduite 14 ans, poids, bandages, gabarits, chargement, organes moteurs et de manœuvre, freinage, éclairage et signalisation, avertisseurs, plaques et inscriptions, attelages des remorques, <u>vitesse (inférieures à 27 km/h)</u> , réception, visites techniques, immatriculation, dérogations pour des « engins spéciaux »
<u>Titre 4. Dispositions spéciales applicables aux motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur et leurs remorques</u>		
169 à 187	48 § 1 qui assimile les motocyclettes aux véhicules particuliers 54 (utilisation des pistes cyclables et trottoirs)	Les « <i>motocyclettes</i> » ont une cylindrée de plus de 125 cm ³ . Les « <i>vélomoteurs</i> » ont une cylindrée entre 50 et 125 cm ³ et ne sont pas des « <i>cyclomoteurs</i> » (voir plus loin) ; en 1939, il n'y a que deux catégories : <i>motocyclette</i> au dessus de 100 cm ³ et « <i>Bicyclettes à moteur auxiliaire</i> » (BMA) en dessous de 100 cm ³ . Les conditions spécifiques à ces deux types de véhicules sont développées : définitions, bandages, chargement, organes moteurs et de manœuvre, freinage, éclairage et signalisation, stationnement, dispositifs réfléchissants, avertisseurs, plaques et inscriptions, permis de conduire, contrôle routiers. Les motocyclettes sont soumises à des obligations proches de celles des automobiles, mais allégées pour les « <i>vélomoteurs</i> ».
<u>Titre 5. Dispositions spéciales applicables aux cycles et cyclomoteurs et leurs remorques</u>		
188 à 200	48 § 2 et 3 49 à 53 (cycles sans moteur) 54 (utilisation des pistes cyclables et trottoirs)	Les « <i>cycles</i> » sont les bicyclettes et tandems sans moteur. Les « <i>cyclomoteurs</i> » ont un pédalier et un moteur de moins de 50 cm ³ . L'âge minimum autorisé est 14 ans. Ils doivent suivre les pistes spécialisées (art. 190) avec diverses tolérances. Les conditions spécifiques à ces deux types de véhicules sont développées : freinage, éclairage et signalisation, dispositifs réfléchissants, avertisseurs, réception des cyclomoteurs.
<u>Titre 6. Dispositions spéciales applicables aux véhicules à traction animale et aux voitures à bras</u>		
201	18	
202	18 suite	
203	19	
204 à 208	13	Convois
209	2 §1	Bandages
210	1 § 7	

211	3	
212	6 § 1	
213	17	
214	4	
215	4 suite	
216	4 suite	
Titre 7. Dispositions spéciales pour les piétons et conducteurs d'animaux non attelés		
Piétons		
217	55 § 2	
218	55 § 1	
219	55 § 2	
220		Dérogations pour Police, Militaires, Processions et groupements
Troupeaux ou animaux isolés ou en groupe		
221 à 223	56	
224	57 et 58	
Titre 8. Dispositions transitoires et diverses		
Pouvoirs des préfets et des maires		
225		Rappel du droit de réglementation locale des maires et des préfets
Contraventions au présent décret		
226	59	
Délais d'application		
227		Détail des dates d'application
Exceptions aux dispositions du décret		
228		Voies ferrées sur route et halage des bateaux
229	8 alinéa 2	Véhicules et transports militaires
230		Parcs civils de l'État
231		Pompiers
NOUVEAUX ARTICLES (Décret du 15 décembre 1958).		
LIVRE II -Fixation des peines pour les contraventions et enseignement de la conduite		
232 à 233		Fixation des peines (amendes et prison) pour les « <i>Infractions aux règles concernant la conduite des véhicules et animaux</i> »
234 à 237		Fixation des peines (amendes et prison) pour les « <i>Infractions aux règles concernant l'usage des voies ouvertes à la circulation publique</i> » (courses non autorisées, dommages aux voies, pose sur les voies ou à leurs abords d'objets pouvant causer un « <i>trouble à la circulation</i> »)
238 à 240		Fixation des peines (amendes et prison) pour les « <i>Infractions aux règles concernant les véhicules eux-mêmes et leur équipement</i> »
241 à 242		Fixation des peines (amendes et prison) pour les « <i>Infractions aux règles concernant les conditions administratives de circulation</i> » (non présentation de documents, mise en fourrière des véhicules)
243 à 247		Dispositions concernant « <i>l'enseignement de la conduite</i> » avec la création d'un « <i>titre de moniteur d'enseignement de conduite des véhicules à moteur sanctionné par un certificat d'aptitude professionnelle et pédagogique</i> »

LES « NOUVEAUTÉS » DU CODE DE 1954-1957 PAR RAPPORT A 1939.

Les « nouveautés » par rapport au Code de 1954 (modifié en 1957) sont mineures :

- 1 Ligne continue infranchissable sauf si elle est accolée à une ligne discontinue située à gauche du conducteur,
- 2 Contourner par la droite les bornes, rond-points, terre-pleins, monuments, etc. ,
- 3 Dépassement possible par la droite d'un véhicule tournant à gauche,
- 4 Définition des manœuvres pour tourner à droite ou à gauche,
- 5 Le signal STOP d'arrêt impératif,
- 6 L'emploi de l'avertisseur n'est autorisé que s'il y a une nécessité,
- 7 En ouvrant la portière, vérifier qu'il n'y a pas de danger,
- 8 Apparition officielle des « *projecteurs antibrouillards* » et « *feux de recul* »,
- 9 Interdiction expresse des éclairages non réglementaires,
- 10 Les réglementations ne sont pas opposables si elles ne sont pas dûment signalées ;
- 11 Les poids autorisés augmentent par rapport à 1939 :
 - 26 tonnes contre 23 pour les véhicules à 3 essieux,
 - 35 tonnes contre 25 pour les semi-remorques,
 - 15 tonnes par essieu contre 12 tonnes en 1939,
 - 5 tonnes par mètre linéaire au lieu du système complexe de 1939 limité à 4,5 tonnes par mètre linéaire,
- 12 Plus de bandages métalliques pour les poids lourds ; Interdiction des pneumatiques cloutés,
- 13 Les longueurs des poids lourds sont stables :
 - 11 mètres au lieu de 10 m pour 2 essieux,
 - 12 m pour 3 essieux,
 - 14 mètres avec une remorque,
 - Dérogations pour transports en commun avec remorques : 20 mètres,
- 14 Vitrages de sécurité obligatoires,
- 15 Indicateur de vitesse obligatoire,
- 16 Enregistreur de vitesse obligatoire pour les transports en commun et autres véhicules définis par les préfets,
- 17 Freins sur remorques de plus de 750 kg contre 1 tonne en 1939
- 18 Feux STOP obligatoires,
- 19 Feux « *antibrouillard* » ; « *feux de marche arrière orientables* » ; « *feux spéciaux pour transports de grande longueur* »,
- 20 Plaques indiquant les vitesses maximales autorisées à l'arrière des camions,
- 21 Aménagements pour la sécurité en cas d'accident pour les occupants des véhicules particuliers et de transport en commun et les autres usagers.
- 22 Permis A 1 pour « *vélomoteurs* » ; C pour poids > 3500 kg ; D pour transport en commun supérieur à 8 places ; E pour permis B plus remorque supérieure à 750 kg ; F pour infirmes,
- 23 Codification des « Dispositions spéciales » applicables aux véhicules autres que les automobiles particulières et utilitaires :
 - Titre 3. Véhicules et matériels agricoles, de travaux publics et engins spéciaux,
 - Titre 4. Motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur et leurs remorques,
 - Titre 5. Cycles et cyclomoteurs et leurs remorques,
 - Titre 6. Véhicules à traction animale et aux voitures à bras.

LES « NOUVEAUTÉS » DU CODE DE 1958 PAR RAPPORT AU CODE DE 1954-1957.

Les nouveautés du « *Code de la route, Partie réglementaire* » de 1958 par rapport au *Code de la route de 1954 (modifié en 1957)* sont extrêmement modestes :

- le transfert dans la « *Partie Législative* » (articles L. 12 à L. 18) des dispositions concernant les suspensions et annulations des permis de conduire, avec pour seul changement majeur la possibilité pour le pouvoir judiciaire de les prononcer parallèlement aux préfets ;
- la codification et la définition rénovée des diverses peines pour les contraventions (articles R. 232 à R. 242), auparavant dispersées entre divers articles du Code pénal ;
- de nouvelles règles professionnalisant totalement l'enseignement de la conduite (articles R. 243 à R. 247) en application de l'article L. 29 de la « *Partie Législative* ».

LISTE DES LOIS ET PRINCIPAUX TEXTES D'APPLICATION DE 1946 A 1958.

Les principales réglementations résultent des textes suivants, *Décrets, Arrêtés, Circulaires, lettres interministérielles*. On y a rattachés quelques textes de 1959. La plupart des autres *arrêtés* non cités ici fixent les dates d'application des dispositions nouvelles,

On notera que les textes parus entre 1946 et juillet 1954 sont en nombre très faible.

Lois et ordonnances, Code de la route.

31 décembre 1951, *Loi de finances pour 1952*, article 15 : *fonds de garantie* vis-à-vis des accidents,

14 avril 1954, *Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux* », article 11,

27 février 1958, *Loi* sur l'assurance obligatoire limitée aux dommages corporels,

15 décembre 1958, *Ordonnance relative à la police de la circulation routière*, partie législative du Code de la route,

15 décembre 1958, *Décret relatif à la police de la circulation routière*, partie réglementaire du Code de la route,

23 décembre 1958, *Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés*.

Arrêtés (ou Décrets) du ministre des travaux publics (sauf indication contraire).

5 juin 1943, *décret* : création des catégories des *vélocyclistes* et *cyclomoteurs* à côté des *motocyclettes*, non abrogé à la Libération,

29 août 1951, *décret* : suspension du permis sur simple procès-verbal de contravention par le préfet,

10 juillet 1954, *décret* portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage,

15 juillet 1954, *arrêté* : contrôle de l'échappement (bruit et fumées),

15 juillet 1954, *arrêté* : réglementation du freinage,

16 juillet 1954, *arrêté* : plaques d'immatriculation des véhicules,

16 juillet 1954, *arrêté* : éclairage et signalisation des véhicules automobiles,

17 juillet 1954, *arrêté* : réglementation des véhicules de transport en commun,
19 juillet 1954, *arrêté* : réception des véhicules,
21 juillet 1954, *arrêté* : délivrance et validité des permis,
22 juillet 1954, *arrêté* : refonte de la signalisation routière,
23 juillet 1954, *arrêté* : liste des infractions pouvant donner lieu à la suspension du permis par le préfet sur procès verbal,
23 septembre 1954, *arrêté* : vitesses maxima des véhicules d'un poids supérieur à 10 tonnes⁸⁷,
13 novembre 1954, *décret* : publication du protocole relatif à la signalisation routière signé à Genève le 19 septembre 1949,
15 novembre 1954, *arrêté* : visites techniques des poids lourds,
14 décembre 1954, *arrêté* : réglementation du freinage,
19 décembre 1958, *arrêté* fixant des normes techniques du triangle de présignalisation, 24 décembre 1954, *arrêté* : triangle de présignalisation des poids lourds de plus de 3 500 kg,
18 janvier 1955, *arrêté* : véhicules devant être munis d'un appareil récepteur de signaux de dépassement,
2 août 1955, *arrêté* : avertisseurs sonores des véhicules automobiles destinés à l'usage urbain,
18 août 1955, *arrêté* : réglementation du freinage, 15 juillet 1954, 14 décembre 1954,
26 décembre 1955, *arrêté* : avertisseurs sonores destinés à l'usage urbain,
9 septembre 1955, *arrêté* : éclairage des cycles et des cyclomoteurs,
4 avril 1956, *arrêté* : transport de plusieurs personnes et de chargement sur les motocyclettes, vélomoteur, cyclomoteurs et cycles avec ou sans side-car ou remorque,
28 juin 1956, *décret* modifiant le décret du 10 juillet 1954, largeur des véhicules,
5 juillet 1956, *arrêté* : freinage des véhicules,
8 août 1956, *arrêté* : éclairage et signalisation des véhicules automobiles,
27 décembre 1956, *arrêté* : signalisation des véhicules, 8 août 1956,
17 janvier 1957, *arrêté* : liste des affections incompatibles avec la délivrance du permis de conduire A noter : « *Le changement de vitesse automatique est considéré comme un aménagement pour les infirmités d'un des deux membres inférieurs (permis F).* »,
4 mai 1957, *arrêté* : agrément des projecteurs automobiles émettant un faisceau-croisement asymétrique et de leurs lampes à incandescence spécifiques,
3 août 1957, *arrêté* : mesure du bruit produit par un véhicule automobile,
10 octobre 1957, *arrêté* : disques d'indication des vitesses maxima sur les véhicules,
14 janvier 1958, *arrêté* : spécifications des avertisseurs sonores des véhicules automobiles,
25 août 1958 : *décret* portant limitations de la vitesse des véhicules automobiles sur certaines sections de routes et pendant certaines périodes⁸⁸,
28 août 1957, *décret* portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage, modifiant le décret du 10 juillet 1954,
3 septembre 1958, *arrêté* : création du « *conseil permanent de la sécurité routière* » au ministère de l'intérieur, *JO* 6 septembre 1958,
27 septembre 1958, *décret* créant le « *comité permanent de la sécurité routière* », *JO* du 28 septembre et du 26 octobre 1958,
19 décembre 1958, *arrêté* : aménagement des véhicules automobiles : interdiction des ornements et saillies dangereuses, voir aussi la *Circulaire* du 22 juin 1959,
23 décembre 1958, *décret* : conditions de travail dans les transports.
26 décembre 1958, *arrêté* : modification de l'arrêté du 21 juillet 1954 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité des permis de conduire,

⁸⁷ 10-15 tonnes : 85 km/h ; 15-19 tonnes : 75 km/h ; 19-26 tonnes : 65 km/h ; plus de tonnes : 60 km/h.

⁸⁸ Concerne 7 nationales, dont l'axe RN6-7 : Paris-Avallon et Lyon-Avignon (le ministre est Robert Buron).

Circulaires (du ministre des travaux publics sauf indication contraire) ou lettres interministérielles :

- 9 août 1945, *circulaire* : circulation des véhicules à gabarit excédant les limites réglementaires,
20 juillet 1954, *circulaire* : immatriculation des véhicules,
3 septembre 1954, *lettre du ministre des travaux publics au ministre de la défense* (gendarmerie) sur le contrôle du poids des véhicules,
14 septembre 1954, *circulaire* : poids et encombrement des véhicules,
25 novembre 1954, *circulaire* : freinage des véhicules,
7 décembre 1954, *circulaire du ministre de l'intérieur* : barrières de dégel,
14 décembre 1954, *circulaire* : délivrance et validité des permis,
26 avril 1955, *circulaire* : contrôle sur route des camions,
30 avril 1955, *circulaire* : signalisation routière (très complet et détaillé),
23 juin 1955, *circulaire* : ralentisseurs pour camion (article 55 du *décret* du 10 juillet 1954),
20 septembre 1955, *circulaire* : fixation par les maires des limites d'agglomération,
16 janvier 1956, *circulaire du ministre de la défense* : lutte contre l'alcoolisme,
19 avril 1956, *circulaire* : transport de plusieurs personnes et de chargement sur les motocyclettes, vélomoteur, cyclomoteurs et cycles avec ou sans side-car ou remorque,
9 novembre 1956, *circulaire du ministre de la justice* : exécution des vérifications destinées à établir la présence d'alcool dans le sang,
7 mai 1957, *circulaire* : réduction du poids total autorisé en charge des véhicules automobiles et remorqués. Abaissement du PTAC pour des motifs fiscaux,
27 mai 1957, *circulaire* : réduction du poids total autorisé en charge des véhicules automobiles et remorques,
22 juillet 1958, *circulaire* : contrôle des charges des véhicules de transport de marchandises à l'aide d'appareils « loadmètres »,
22 juin 1959, *circulaire* : aménagements intérieurs et extérieurs des véhicules.

ANNEXE 28. L'ELABORATION DES LOIS SOUS LA QUATRIEME REPUBLIQUE.

Nota Bene. Nous n'avons pas recensés tous les textes du Conseil de la République.

PROJET DE LOI RELATIF A LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIERE.

* Les propositions marquées d'un astérisque portent spécifiquement sur la suspension et l'annulation du permis de conduire.

Projet de loi relatif à la police de la circulation routière, Robert Schuman (président du Conseil), Christian Pineau (travaux publics), André Marie (justice) et Jules Moch (intérieur), in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 1^{er} juin 1948, Annexe n° 4 392, pages 1106 e. s.

Proposition de résolution invitant le gouvernement à faire appliquer strictement et sans faiblesse le code de la route (usage fautif des phares), Livry-Level et Theetten, 15 février 1949, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 1948, Annexe n° 6 384, page 227.

* *Proposition de résolution invitant le gouvernement à sanctionner sévèrement les infractions au code de la route (livret d'inscription des infractions)*, Jean-Paul David, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 23 janvier 1951, Annexe n° 11 933, page 24.

* *Rapport au nom de la commission des moyens de communication sur la proposition David en vue d'appliquer strictement les dispositions du code de la route*, Livry-Level, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 16 février 1951, Annexe n° 12 244, page 247.

Proposition de loi tendant à compléter la loi du 17 juillet 1908 sur le délit de fuite, Rabier et les membres du groupe socialiste, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 7 février 1952, Annexe n° 2 531, page 144.

Projet de loi relatif à la police de la circulation routière, Antoine Pinay (président du Conseil), André Morice (travaux publics), Charles Brune (intérieur), Martinaud-Déplat (justice) et Jean-Marie Louvel (industrie), in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 8 avril 1952, Annexe n° 3 227, pages 929 e. s.

* *Proposition de loi tendant à inviter le gouvernement à modifier les dispositions de l'article 29 du décret du 20 août 1939 complété par le décret du 29 août 1954 (suppression du retrait du permis pour les contraventions ordinaires)*, Marcel Massot, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 20 mai 1952, Annexe n° 3 362, page 1 026.

Proposition de loi tendant à l'abrogation du décret du 29 août 1951 (suspension administrative du permis sur simple procès-verbal), Gautier et les membres du groupe communiste, in *Documents parlementaires, Assemblée nationale*, 23 janvier 1953, Annexe n° 5 401, page 106.

Proposition de résolution invitant le gouvernement à mettre rapidement en œuvre des mesures

propres à accroître la sécurité routière (proposition de créer un organe d'études), Guérard, de Léotard, Cayeux, Mignot, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 13 octobre 1953, Annexe n° 6 856, page 1 786.

Rapport au nom de la commission des lois sur le projet de loi n° 3 227 sur la police de la circulation routière et diverses propositions de loi, Henri Lacaze, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 9 juillet 1954, Annexe n° 8 870, pages 1 383-1 388.

Avis au nom de la commission de la famille et de la santé sur le projet de loi n° 3 227 sur la police de la circulation routière et diverses propositions de loi, Guilain, 13 août 1954, Annexe n° 9 177, pages 1 755 e. s.

Proposition de résolution invitant le gouvernement à créer un secrétariat d'État à la circulation routière, Marcel Ribère et alii, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 2 mars 1954, Annexe n° 7 934, pages 274 e. s.

Rapport au nom de la commission des moyens de communication sur la proposition Guérard n° 6 856 invitant le gouvernement à mettre rapidement en œuvre des mesures propres à accroître la sécurité routière (propositions générales sans rapport avec la proposition Guérard), Marcel Noël, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 8 juin 1954, Annexe n° 8 596, pages 968 e. s.

Avis au nom de la commission des moyens de communication sur le projet de loi n° 3 227 sur la police de la circulation routière et diverses propositions de loi, Louis Martel, 15 novembre 1954, Annexe n° 9 464, pages 2 493 e. s.

** Proposition de loi tendant à la suspension et au retrait du permis de conduire, Minjoz et Regaudie et les membres du groupe socialiste, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 4 février 1955, Annexe n° 10 115, pages 340 e. s.*

** Proposition de loi tendant à réglementer l'exercice du droit de conduire, Lecanuet, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 16 février 1955, Annexe n° 10 124, pages 346 e. s.*

** Proposition de loi tendant à la suspension et au retrait du permis de conduire, Dejean, Juvénal et les membres du groupe socialiste, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 23 mars 1956, Annexe n° 1 402, page 926.*

** Proposition de loi tendant à la suspension et au retrait du permis de conduire, Dejean, Regaudie et les membres du groupe socialiste, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 23 novembre 1956, Annexe n° 3 304, pages 794 e. s.*

** Propositions de loi tendant à la suspension, l'annulation ou la suppression du permis de conduire des conducteurs en état d'ivresse, Jean Lefranc, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 4 octobre 1956, Annexe n° 2 815, page 10, et n°2 828, pages 28 e. s.*

Rapport au nom de la commission des lois sur le projet de loi n° 3 227 sur la police de la circulation routière, Henri Lacaze, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 16 février 1956, Annexe n° 535, pages 306 e. s.

Rapport au nom de la commission des lois sur le projet de loi n° 3 227 sur la police de la circulation routière et diverses propositions de loi, Henri Lacaze, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 16 février 1957, Annexe n° 5 535, pages 306-312.

Rapport sur le projet de loi sur la police de la circulation routière, Gilbert-Jules, sénateur, in Documents parlementaires, Conseil de la République, 4 mars 1958, Annexe n° 311 (51 pages).

SUR LE CONTROLE DE L'ALCOOLISME DES CONDUCTEURS.

Proposition de résolution invitant le gouvernement à organiser et poursuivre la lutte anti-alcoolique, Germaine Poinso-Chapuis et alii, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 21 décembre 1946, Annexe n° 977, pages 784-785.

Proposition de loi concernant les alcooliques jugés dangereux, Landry, transmise à l'Assemblée par le Conseil de la République (Documents parlementaires 1947 n° 382), in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 3 juillet 1947, Annexe n° 1904, pages 1 551 e. s.

Proposition de loi tendant à soumettre les automobilistes auteurs présumés d'un accident à une prise de sang pour examen de la teneur éthylique, Wasmer, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 18 octobre 1949, Annexe n° 8 221, page 1 680.

Proposition de loi relative au traitement et à la prophylaxie de l'alcoolisme chronique, Poinso-Chapuis, Henri Lacaze et alii, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 29 décembre 1949, Annexe n° 8 900, pages 2 359 e. s.

Rapports au nom de la commission de la santé publique sur les propositions de loi relatives au traitement des alcooliques dangereux, Cordonnier, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 27 avril 1950, Annexe n° 9 783, et 14 décembre 1950, Annexe n° 11 635, pages 2 207 e. s.

Proposition de résolution tendant à rendre légal et obligatoire la détermination biochimique du degré d'imprégnation alcoolique de l'accidenteur et de la victime, dans le cas où leur responsabilité paraîtrait engagée, Charret et alii, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 22 janvier 1952, Annexe n° 2 438, pages 26 e. s. et

Rapport au nom de la commission de la famille et de la santé sur le traitement des alcooliques dangereux, Marie-Hélène Cardot, sénateur, adopté par l'Assemblée nationale, in Documents parlementaires, Conseil de la République, 2 juillet 1953, Annexe n° 318, pages 456 e. s.

Proposition de résolution invitant le gouvernement à organiser et à poursuivre la lutte antialcoolique, Poinso-Chapuis et alii, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 10 août 1954, Annexe n° 9 126, pages 1 658 e. s.

Proposition de loi tendant à compléter la loi du 1er décembre 1917 sur l'ivresse publique, en sanctionnant comme coupable d'un délit le conducteur d'un véhicule à moteur circulant en état d'ébriété, Jean Lefranc, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 4 octobre

1956, Annexes n° 2 813, page 9.

** Propositions de loi et de résolution tendant à la suppression du permis de conduire de toute personne récidiviste de la conduite en état d'ivresse d'un véhicule à moteur ou condamnée pour ivresse publique, Jean Lefranc, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 4 octobre 1956, Annexes n° 2 815 page 10 et n° 2 828, pages 28 e. s. (suspension ou suppression).*

SUR LE CONTROLE DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS ROUTIERS.

Proposition de loi tendant à réglementer les conditions et la durée du travail dans les transports routiers publics et privés, Marcel Noël et les membres du groupe communiste, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 3 novembre 1954, Annexe n° 9 356, pages 2 188 e. s.

Proposition de loi tendant à réglementer la durée du travail dans les transports routiers publics et privés, Regaudie et les membres du groupe socialiste, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 23 mars 1955, Annexe n° 10 501, pages 703 e. s.

Rapport au nom de la commission des moyens de communication sur les propositions de loi Noël et Regaudie concernant la réglementation des conditions de travail dans les transports routiers publics et privés, Marcel Noël, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 5 mai 1955, Annexe n° 10 674, pages 820-822.

Rapports au nom de la commission des moyens de communication sur la proposition de loi n° 9 384 tendant à améliorer la sécurité de la circulation routière, Marcel Noël, in Documents parlementaires, Assemblée nationale, 21 juin 1955, Annexe n° 10 948, pages 1 064 e. s., et 23 février 1956, Annexes n° 720, page 495 e. s. et 723, pages 497 e. s.

LES DEBATS PARLEMENTAIRES.

Débats parlementaires sur le traitement des alcooliques dangereux.

Assemblée nationale :

3 mars 1953,

6 avril 1954.

Conseil de la République : 16 juillet 1953.

Débats parlementaires sur la police de la circulation routière.

Assemblée nationale :

24 mai 1955,

3 avril 1957 ; interpellation de Robert Besson ; ce débat sur le financement des routes traite largement de la sécurité routière ;

28, 29, 30 et 31 janvier 1958,

4 février 1958,

Conseil de la République : 18 mars 1958.

ANNEXE 29. TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES DE 1959 A 2006.

Nous indiquons ici les principaux textes édictés sous la V^{ème} République.

Abréviations.

Les intitulés des textes ont été simplifiés. On n'a en général pas indiqué les destinataires des circulaires. On a désigné les ministres émetteurs avec les abréviations suivantes :

MTP : ministre des travaux publics et des transports ou des transports ou de l'équipement, etc.

MF : ministre des finances,

MI : ministre de l'intérieur,

MJ : ministre de la justice,

MEN : ministre de l'éducation nationale,

MA : ministre des armées ou de la défense,

MSP : ministère de la santé publique,

DISR : délégué interministériel à la sécurité routière.

Autres abréviations :

Code : code de la route (sinon le code est spécifié).

TGI : tribunal de grande instance.

1959.

16 janvier 1959. Circulaire MTP. Application de l'article 18 du code. Suspension du permis de conduire et de interdiction de solliciter ce titre pendant une durée n'excédant pas trois ans.

5 février 1959. Arrêté MEN instituant un certificat d'aptitude professionnelle de conducteurs routiers (Bulletin officiel de l'éducation nationale).

27 mai 1959. Circulaire MTP. Plantations en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.

22 juin 1959. Circulaire MTP, MI. Aménagements extérieurs et intérieurs des véhicules.

31 août 1959. Arrêté MTP, MI concernant l'exploitation d'établissements d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur.

31 août 1959. Arrêté MTP, MI relatif au titre de moniteur d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur. Possession d'un certificat d'aptitude professionnelle. Définition de l'examen.

16 octobre 1959. Circulaire MTP. Enseignement de la conduite des véhicules à moteur.

1960.

9 janvier 1960. Décret pour l'application de la première partie (législative) du code de la route. Spécifications particulières aux autoroutes.

9 janvier 1960. Arrêté MJ instituant un *casier des contraventions de circulation ordinaires*. Au TGI du lieu de naissance (au ministère pour le conducteur né à l'étranger).

9 janvier 1960. Arrêté MJ instituant un *casier des contraventions pour alcoolisme*. Au TGI du lieu de naissance (au ministère pour le conducteur né à l'étranger).

1^{er} mars 1960. Circulaire MJ. Modification du Code de procédure pénale. Instruction générale, cinquième partie. Casier des contraventions de circulation.

29 mars 1960. Décret MTP, MI, MA portant limitation de vitesse sur toutes les routes (sauf les autoroutes) à 100 km/h de 6 à 22 heures durant les samedis et dimanches du 1^{er} avril au 1^{er} octobre plus quelques jours de grand départ en vacances ; 100 km/h de 6 à 22 heures, 70 km/h

pour les plus de 3,5 tonnes.

4 juillet 1960. Décret modifiant la loi portant statut des autoroutes, article 4 du 18 avril 1955.

Il autorise les Concessions des autoroutes.

6 août 1960. Décret portant application de l'article R. 15 du code. Examen psychotechnique des conducteurs dont le permis a été annulé et qui sollicitent un nouveau permis.

25 août 1960. Circulaire MTP. Examen médical et psychotechnique de certains candidats au permis de conduire.

1^{er} octobre 1960. Circulaire MTP sur les abattages d'arbres pour améliorer la sécurité routière.

4 novembre 1960. Instruction interministérielle à divers services : justice, préfets, gendarmes, régions militaires. Annulation et suspension du permis. Unification des procédures.

17 décembre 1960. Décret portant règlement relatif aux conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière. Il complète le décret du 23 décembre 1958 en précisant les horaires, les conditions de repos, etc.

1961.

21 janvier 1961. Décret modifiant et complétant le code de la route. Apparition de la hauteur maximum. Apparition du signal d'arrêt aux intersections (futur STOP). Obligation de porter un casque pour les occupants des motocyclettes et vélomoteurs.

25 janvier 1961. Arrêté MTP. Norme des casques utilisés par les conducteurs et passagers de véhicules. Il impose l'homologation des casques définie par l'arrêté du 1^{er} août 1960.

26 janvier 1961. Arrêté MTP, MI. Catégorie de conducteurs pour lequel le port du casque est obligatoire hors des agglomération : motocyclistes (1-07-1961) et vélomoteurs (1-04-1962).

28 mars 1961. Décret MTP, MI, MA portant limitation de vitesse sur quelques grands itinéraires (2 100 km environ) durant les samedis et dimanches du 1^{er} avril au 1^{er} octobre plus quelques jours de grand départ : 90 km/h de 6 à 22 heures 65 km/h pour les plus de 3,5 tonnes. Il renouvelle l'expérience du décret du 29 mars 1960, en diminuant les vitesses maximales.

29 juin 1961 : Arrêt du Conseil d'État interdisant en pratique les contrôles de l' « état alcoolique » sans accident.

3 novembre 1961. Circulaire MTP. Abattage des plantations le long des routes nationales. Conditions d'accord des préfets. Il signale que la circulaire du 1^{er} octobre 1960 a entraîné des « Prises de position aussi passionnées que contradictoires. »

1962.

12 octobre 1962. Décret modifiant le code. Notamment : 60 km/h en agglomération, instauration du « stationnement alterné » et augmentation à 15 m de la longueur des véhicules articulés.

29 octobre 1962. Arrêté MTP. Vitesse maximum des cyclomoteurs à 50 km/h (certains dépassent 85 km/h). Interdiction du transport de passagers sauf dispositions spéciales.

16 novembre 1962. Circulaire MTP. Suppression des signaux de limitations de vitesse superflus.

29 décembre 1962. Arrêté MTP. Apparition des ceintures de sécurité dans les dispositions concernant les aménagements intérieurs et extérieurs des véhicules.

1963.

6 février 1963. Arrêté MTP. Approbation des cahiers des charges relatifs aux ancrages de ceinture de sécurité et aux conditions d'agrément de ces ceintures.

26 février 1963. Circulaire MTP. Exhortation à plus de contrôle des transports routiers.

21 mars 1963. Circulaire MTP. Classement dans le genre « vélomoteur » de certains types de véhicules réceptionnés avant le 1^{er} mars 1962 comme cyclomoteurs. Définition rectifiée des

vélocycles et cyclomoteurs. Limites de vitesse. Permis obligatoire pour les vélocycles.
23 avril 1963. Avis du Conseil d'État au terme duquel les communes peuvent instituer un « stationnement payant ».

6 novembre 1963. Arrêté MTP. Plaques d'immatriculation réflectorisées.

16 novembre 1963. Circulaire MTP, MF, MI, MJ. Répertoire général des permis de conduire. Il est en fait tenu dans les préfectures.

1964.

19 août 1964. Décret modifiant l'article R. 268 du code. Suspension rapide pour un mois par le préfet après avis de deux délégués permanents de la commission de suspension.

10 novembre 1964. Arrêté MTP, MI. Modalités de la suspension du permis de conduire par l'autorité préfectorale. Simplification des procédures.

12 novembre 1964. Circulaire MTP. Modification des procédures de suspension du permis de conduire par les préfets.

1965.

12 mai 1965. Circulaire MTP. Surcharge des véhicules. Exhorte les préfets à faire des contrôles.

18 mai 1965. Loi 65-373 modifiant l'article L. 1. Autorise les contrôles d'alcoolémie en cas d'infraction grave ou d'accident (L. 14). Dépistage par l'air expiré ; apparition de l'éthylotest.

3 décembre 1965. Décret 65-1056 sur les dispositions relatives à la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Dépistage par l'air expiré ; apparition de l'éthylotest.

1966.

6 juillet 1966. Loi 66 484 tendant à simplifier le paiement de l'amende forfaitaire.

10 août 1966. Circulaire interministérielle MTP, MI, MJ, MA, affaires sociales. Conduite des véhicules sous l'empire d'un état alcoolique. Application de la Loi du 18 mai 1965.

1968.

11 juin 1968. Naissance de l'exploitation du réseau routier, création des Cellules départementales d'exploitation (CDE).

18 juin 1968. Circulaire MTP, MI. Utilisation de la mesure de suspension du permis de conduire comme facteur de prévention des infractions. Utilisation des procédures dites « d'urgence » et « rapides » de suspension du permis.

1969.

5 février 1969. Décret complétant le code. Réécriture du décret de 1954-1958 avec des modifications portant sur environ 120 articles et 40 sous-articles. Principales nouveautés :

- limitation de vitesse à 90 km/h imposée aux conducteurs titulaires de leur permis depuis moins d'un an (art.10-2),
- limitation par construction à 45 km/h de la vitesse des cyclomoteurs (art. 188).

5 février 1969. Arrêté MTP, MI. Indication de la limitation de vitesse maximale imposée aux conducteurs de véhicules titulaires de leur permis depuis moins d'un an.

5 février 1969. Arrêté MTP. Antivol obligatoire.

5 février 1969. Arrêté MTP. Protection du conducteur contre le dispositif de conduite (volant) en cas de choc.

5 février 1969. Arrêté MTP. Équipement obligatoire des véhicules automobiles en ceinture de sécurité aux places avant et en ancrages pour ceinture de sécurité à toutes les places pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970.

5 février 1969. Arrêté MTP. Résistance des serrures et charnières des portes latérales des voitures particulières.

5 février 1969. Arrêté MTP. Article R.54, 54-1, 54-2. Limitation des poids totaux pour les ensembles de véhicules.

5 février 1969. Arrêté MTP. Dépassement de la largeur maximale des véhicules automobiles par certaines saillies et dispositifs d'équipement.

5 février 1969. Arrêté MTP. Lave-glaces obligatoires.

24 mars 1969. Arrêté MTP. Limites de vitesse temporaires à 100 km/h avec des tronçons à 90 et 120 km/h sur environ 600 km de nationales, RN 2, 7, 12, 23 et 133.

31 mars 1969. Arrêté MTP. Approbation du cahier des charges relatif aux conditions d'agrément des ceintures de sécurité.

9 mai 1969. Circulaire MI. Institution du stationnement payant.

11 juin 1969. Circulaire MTP. Lutte contre les chaussées glissantes.

30 septembre 1969. Circulaire MTP. Entretien des plantations. Abattage, élagage. La circulaire demande une « *grande circonspection pour les abattages de sécurité préconisés depuis 1960* ».

1970.

La « Table ronde sur la sécurité routière » se tient fin 1969 à début 1970.

1^{er} avril 1970. Circulaire MTP, MI. Expérience de limitation de vitesse modulée avec un plafond de 110 km/h sur 13 500 km de routes.

1er juin 1970. Arrêté du ministre du développement industriel. Matériels servant à la mesure de la vitesse et au contrôle du trafic routier soumis au service des instruments de mesure.

20 juin 1970. Circulaire MTP, MI. Limite de vitesse à 110 km/h sur 13 500 km. Compléments.

24 juin 1970. Loi 70-539 concernant la centralisation par le ministère de l'intérieur de la documentation relative à la circulation routière. Fichiers des permis de conduire, motorisations, décisions portant restriction de validité, condamnations judiciaires et de toute nature, etc.

25 juin 1970. Circulaire MI. Protection des plantations d'alignement en zone urbaine et suburbaine.

7 Juillet 1970. Circulaire MJ sur la mesure du taux d'alcoolémie.

9 juillet 1970. Loi 70-597 instituant un taux légal d'alcoolémie et généralisant le dépistage par l'air expiré. 0,80 g/l de sang pour la contravention et 1,20 g/l pour le délit.

17 juillet 1970. Lettre du président Pompidou au premier ministre interdisant les abattages d'arbres sur les routes de rase campagne.

31 juillet 1970. Circulaire MTP. Application, contrôle et délai d'application de l'art. R. 188. Lutte contre le débridage des cyclomoteurs. Les constructeurs le prévoient à l'avance !

2 septembre 1970. Circulaire MI. Application de la loi du 9 juillet sur le taux d'alcoolémie.

10 septembre 1970. Décret. Création de la commission départementale de circulation en remplacement de la *commission professionnelle des auto-écoles*, de la *commission de coordination de l'enseignement du code de la route* et de la *commission des épreuves sportives*.

20 octobre 1970. Arrêté MTP. Équipement des véhicules automobiles en ceintures de sécurité et en ancrage pour ceintures de sécurité. Nouveau cahier des charges et homologations.

20 novembre 1969. Arrêté MTP. Rétroviseur extérieur à gauche obligatoire. 2 rétroviseurs extérieurs pour les breaks et voitures avec remorque.

20 novembre 1969. Arrêté MTP. Article R. 188. Cyclomoteurs. Vitesse limitée à 45 km/h applicable au 1er septembre 1970.

1971.

La seconde session de « *Table ronde sur la sécurité routière* » se tient fin 1970 à début 1974.

16 avril 1971. Circulaire MTP, MI. Amélioration des conditions de circulation urbaine. Plans de circulation.

26 août 1971. Arrêté MTP, MI. Vitesse maximale des véhicules automobiles ou ensembles de véhicules dont le poids total est supérieur à 10 tonnes.

1 octobre 1971. Deux Décrets 71-810 et 71-819 pris pour l'application de la loi du 9 juillet 1970 instituant un taux légal d'alcoolémie et généralisant le dépistage par l'air expiré.

1972.

3 janvier 1972. Loi 72-5 tendant à simplifier la procédure applicable en matière de contravention.

23 mai 1972. Arrêté MTP. Homologation des véhicules suivants les dispositions du Règlement n° 21 « *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leur aménagement intérieur* », annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958.

24 mai 1972. Arrêté MTP. Ceintures de sécurité pour les occupants adultes des véhicules à moteur. Application de l'arrêté du 23 mai 1972.

24 mai 1972. Circulaire du ministre de l'équipement aux directeurs départementaux. Signalisation abusive.

31 mai 1972. Décret 72-457 sur la centralisation des renseignements relatifs aux permis de conduire et aux décisions administratives les affectant.

12 juin 1972. Décret 72-472 concernant l'arrêt et le stationnement des véhicules. Apparition du « stationnement gênant » défini par le nouvel article R. 37-1.

14 juin 1972. Arrêté MTP. Homologation des éthylotests. Modifié par arrêté du 17 avril 1974.

28 juin 1972. Circulaire interministérielle (MTP, MI, MJ, MA, MSP). Unification des pratiques de constatation de l'état alcoolique des conducteurs, des personnes impliquées dans un accident de la circulation et des auteurs présumés de crimes et délits.⁸⁹

5 juillet 1972. Décret 72-608 instituant un « *comité interministériel de la sécurité routière* » et un « *délégué à la sécurité routière* ».

27 septembre 1972. Utilisation obligatoire des ceintures sur les véhicules administratifs.

1973.

2 janvier 1973. Arrêté MTP. Présignalisation des véhicules. Triangle.

2 janvier 1973. Arrêté MTP. Présignalisation des véhicules. Apparition du « signal de détresse ».

23 janvier 1973. Circulaire MTP, MI. Arrêt et stationnement gênant (article R. 37-1). Signalisation des voies visées à l'article R. 37-1.

22 février 1973. Circulaire MTP aux SRERP, SETRA, CETE. Création des « *divisions de l'exploitation et de la sécurité routière* » au niveau des CETE.

23 février 1973. Circulaire MTP, MI. Utilisation de la ceinture de sécurité pendant les leçons de conduite automobile. Les leçons de conduite n'utilisaient pas les ceintures auparavant...

18 avril 1973. Circulaire MTP, MSP. Lutte contre les accidents de la route par la prévention de l'alcoolisme. Son application par les services départementaux de la santé soulèvera des difficultés et elle sera suspendue par circulaire MTP, MSP, du 14 août 1973.

29 mai 1973. Circulaire MTP, MI. Mise en vente de cyclomoteurs non conformes.

28 juin 1973. Décret limitant la vitesse à 100 km/h sur toutes les routes hors agglomération, avec dérogations à 110 ou 120 km/h fixées par des arrêtés ministériels (MTP, MI) ou préfectoraux (cela concernera 13 100 km d'itinéraires) et à 60 km/h en agglomération.

⁸⁹ Contient toutes les références des circulaires MJ et MI concernant les lois de 1965 et 1970.

28 juin 1973. Arrêté MTP. Port du casque obligatoire sur les motocyclettes en et hors agglomération, et sur les vélomoteurs hors agglomération à partir du 1^{er} juillet 1973.

28 juin 1973. Arrêté MTP. Port de la ceinture obligatoire aux places avant hors agglomération pour les véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.

17 juillet 1973. Circulaire MTP, MI. Mise en œuvre des limitations de vitesse à 100 km/h sur toute et 60 km/h en ville (du 28 juin 1973). Maintien des limites à 110 km/h sur les 13 500 km des circulaires des 1^{er} avril et 28 juin 1970. Modulations à 130 km/h sur les routes expresses à terre plein central, et à 110 et 120 km/h sur des tronçons de l'ordre de 10 km ayant des paramètres suffisants (largeur, état de la chaussée, rayon, visibilité).

3 décembre 1973. Décret relatif à la limitation de vitesse à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes.

1974.

4 janvier 1974. Arrêté (MTP, MI, MEN, MA). La « *commission départementale de la circulation* » ajoute à son intitulé « *et de la sécurité routière* ».

4 janvier 1974. Décret fixant les attribution en matière de sécurité de la *commission départementale de la circulation et de la sécurité routière*.

13 mars 1974. Décret relatif à la limitation des vitesses. 140 km/h sur autoroute et 90 km/h sur les routes.

6 novembre 1974. Décret relatif à la limitation de vitesse. 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur voie rapide, 90 km/h sur route.

6 novembre 1974. Circulaire MTP, MI. Liste des voies rapides à vitesse limitée à 110 km/h.

23 décembre 1974. Arrêté MTP, MI. Port du casque obligatoire partout pour les vélomoteurs au 15 janvier 1975.

26 décembre 1974. Arrêté MTP, MI. Port de la ceinture de sécurité aux places avant. Hors agglomération et sur voies rapides urbaines et entre 22 heures et 6 heures sur les autres voies en agglomération. Pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970.

1975.

20 janvier 1975. Arrêté MTP. Équipement en ceintures de sécurité des véhicules automobiles mis en circulation entre le 1^{er} septembre 1967 et le 1^{er} avril 1970. Applicable au 1^{er} juillet 1976 pour les véhicules datant d'avant le 1^{er} juillet 1968, et au 1^{er} juillet 1975 pour les autres.

15 mai 1975. Décret relatif au *comité interministériel de la sécurité routière*, supprimant le *délégué à la sécurité routière* et le remplaçant par un « *secrétaire général du comité* ».

27 juin 1975. Vote de « *l'amendement Bignon* » au *Code Pénal* qui édicte que la décision de suspension du préfet devenait « *provisoire* » jusqu'à la décision du tribunal, qu'elle est limitée à 1 an, contre 3 ans auparavant, et que la procédure « *allégée* » était supprimée.

16 juillet 1975. Arrêté MTP. Port de la ceinture obligatoire aux places avant. Hors agglomération et sur voies rapides urbaines et entre 22 heures et 6 heures sur les autres voies en agglomération. Pour les voitures équipées à la date fixée pour l'équipement (notamment voitures sorties depuis le 1-09-1967).

31 juillet 1975. Arrêté MTP. Permis de conduire, très complet. L'article 11.4 pénalise la boîte de vitesses automatique qui fait l'objet d'un « *permis B interdisant l'usage d'une boîte normale* ».

26 août 1975. Décret modifiant le code. Notamment :

- interdiction de transporter les enfants de moins de 10 ans aux places avant,
- obligation pour les piétons de circuler à gauche hors agglomération,
- obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

1^{er} septembre 1975. Circulaire MTP. Permis de conduire. Application de l'arrêté du 31 juillet 1975. Liste des boîtes de vitesses automatiques pénalisées, y compris GS Citroën.

2 septembre 1975. Arrêté MTP. Dispositif pour le transport des enfants. Homologation.

24 novembre 1975. Décret relatif au *comité interministériel de la sécurité routière*. Création du « groupe interministériel permanent ».

8 décembre 1975. Arrêté MTP. Il y a toujours des problèmes avec la limitation par construction à 45 km/h de la vitesse des cyclomoteurs établie en 1969.

1976.

8 juillet 1976. Arrêté MTP. Port du casque obligatoire pour les cyclomoteurs en agglomération à partir du 1^{er} octobre 1976.

Mise en place de l'*attestation scolaire de sécurité routière* passée en classe de 5^{ème}.

1978.

8 mai 1978. Circulaire MTP (DDE, DRE, SETRA, CETE, CETU). Inspection de sécurité de la signalisation et des équipements de sécurité préalablement à la mise en service des ouvrages.

31 mai 1978. Arrêté MTP. La commission permanente de signalisation devient « *commission permanente des équipements routiers de signalisation, de sécurité et d'exploitation* » (CPER).

12 juillet 1978. Loi 78-732 autorisant les « dépistages préventifs » de l'état alcoolique sur réquisition du parquet (en l'absence d'accident ou d'infraction).

19 juillet 1978. Circulaire MJ. Application de la Loi 78-732 sur les dépistages préventifs.

1er août 1978. Circulaire MJ, MSP, MI, MA. Organisation des opérations de dépistage préventif durant la période estivale de 1978.

1979.

Circulaire MTP. Les cellules départementales d'exploitation (CDE) créées en 1968 deviennent des « *cellules départementales d'exploitation et de sécurité* » (CDES). Programme de leurs tâches⁹⁰.

27 juin 1979. Arrêté MTP, MI. Vitesse maximale des véhicules dont le poids est supérieur à 10 tonnes.

26 septembre 1979. Arrêté MTP, MI. Port de la ceinture de sécurité obligatoire partout et à toute heure aux places avant des voitures particulières immatriculées à partir du 1^{er} septembre 1967.

16 octobre 1979. Arrêté MTP. Port du casque obligatoire pour les conducteurs et passagers de tous les deux-roues motorisés, partout et à toute heure.

1980.

9 janvier 1980. Décret (byzantin) remaniant les catégories des motocyclettes : < 80 cm³ et vitesse < 75 km/h (incluant certains cyclomoteurs selon la nomenclature ancienne), 80 à 400 cm³, > 400 cm³. Les vélomoteurs continuent à aller de 80 à 125 cm³. Les catégories de permis pour motocyclettes sont remaniées.

21 février 1980. Arrêté MTP. Définitions des nouvelles catégories de permis de conduire les motocyclettes : A1, A2, A3 et A4.

21 février 1980. Circulaire MTP. Au sujet du décret du 9 janvier 1980. Permis de conduire des véhicules à deux-roues à moteur. Cette circulaire glose sur les nouvelles catégories.

⁹⁰ Nous n'avons pas retrouvé la circulaire concernée ni sa date exacte.

1981.

19 décembre 1981. Comité interministériel présidé par Pierre Mauroy. Il fixe de nouvelles orientations qui vont rester à peu près valables jusqu'en 2002.

1982.

21 avril 1982. Décret relatif au comité interministériel de la sécurité routière. Création d'un « *délégué interministériel à la sécurité routière* » en remplacement du « *secrétaire général* ».

18 mai 1982. Décret modifiant le code. Réception des véhicules. Le poids total en charge maximum passe à 38 tonnes.

24 mars 1982. Arrêté MTP créant une « *direction de la sécurité et de la circulation routière* » (DSCR) à l'intérieur du *ministère des transports*

29 juin 1982. Décret relatif au comité interministériel de la sécurité routière. Il se tient sous la présidence du premier ministre ou, par délégation, sous celle du ministre des transports.

22 juillet 1982. Arrêté MTP fixant les compétences de la DSCR.

31 juillet 1982. Accident de Beaune impliquant de nombreux tués dans un autocar d'enfants. Il entraînera chaque année l'interdiction du transport d'enfants lors du grand départ d'août.

30 juillet 1982. Décret 82-1134 modifiant le code. Vitesses maximales par temps de pluie : 80, 100 et 120 km/h au lieu de 90, 110 et 130 km/ par temps sec.

1983.

26 janvier 1983. Décret sur la durée du travail dans les transports routiers (application des lois Auroux de 1982).

21 mars 1983. Arrêté MSP. Homologation des « *éthylomètres* » réutilisables à côté des anciens « *éthylotests* ».

20 avril 1983. Circulaire MTP. Action des collectivités territoriales en matière de sécurité routière. Mesures d'incitation. Opération « OBJECTIF – 10 % ». On affiche un objectif de « *réduction d'un tiers de l'insécurité routière en 5 ans* ».

9 mai 1983. Circulaire du Premier ministre aux préfets. Sécurité routière. Mise en œuvre du programme RÉAGIR à la suite d'une « *expérience conduite depuis le 1^{er} novembre 1982 dans 12 départements* ».

26 août 1983. Arrêté MTP. Limiteur de vitesse obligatoire pour les poids lourds neufs (90 km/h entre 10 et 19 tonnes, 80 km/h au dessus de 19 tonnes) et les autocars (100 km/h avec antiblocage et 90 km/h sans antiblocage).

6 septembre 1983. Décret modifiant le code. Définition des « *carrefours à sens giratoire* ». La priorité y sera aux usagers déjà sur le carrefour et non aux entrants à droite. Mais on préserve la possibilité de conserver la priorité à droite en la signalant.

11 octobre 1983. Arrêté MTP, MI. Fichier national informatisé des véhicules et de leurs propriétaires géré par les constructeurs (Association Auxiliaire de l'Automobile - AAA) pour le compte du ministère des transports. Il centralise enfin les informations sur les cartes grises (mais il sera mal tenu à jour des changements de propriétaires et de leurs adresses).

8 décembre 1983. Loi 83-1045 relatives au contrôle de l'état alcoolique. Délit à 0,8 g/l de sang.

30 décembre 1983. Décret relatif à la dissolution du service national des examens du permis de conduire et à sa répartition entre les ministères des transports et de l'intérieur.

1984.

23 février 1984. Circulaire MTP, MI. Application de la priorité au carrefour giratoire.

19 avril 1984. Circulaire du premier ministre. Mise en œuvre du programme REAGIR.

18 mai 1984. Circulaire MTP sur l'expérimentation de l'apprentissage anticipé de la conduite.

Il sera expérimenté dans les Yvelines et dans l'Essonne en 1985.

10 juillet 1984. Circulaire DISR. Mise en œuvre du programme REAGIR.

30 novembre 1984. Décret relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV, portant interdiction de réception au 1^{er} janvier 1985 et de vente au 1^{er} janvier 1986. Ce décret sera constamment tourné.

1985.

11 juin 1985. Arrêté MTP. Homologation des dispositifs de sécurité de transports des enfants dans les voitures particulières. Pas encore d'obligation.

5 juillet 1985. Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. Dite Loi Badinter.

4 juillet 1985. Arrêté MTP. Contrôle obligatoire des véhicules de plus de 5 ans d'âge faisant l'objet d'une transaction, mais sans obligation de réparations.

8 juillet 1985. Circulaire MTP. Contrôle des véhicules de plus de 5 ans d'âge faisant l'objet d'une transaction.

1986.

6 janvier 1986. Loi relative à l'aide médicale urgente et aux transports sanitaires. Création des comités départementaux.

6 janvier 1986. Décret 86-15 pris pour l'application de la loi Badinter du 5 juillet 1985.

17 janvier 1986. Loi 86-76 portant diverses dispositions d'ordre social. Article 25. Dépistage de l'alcool, rétenion immédiate du permis sur place, suspension du permis pour 6 mois, etc.

27 janvier 1986. Circulaire MTP. Apprentissage anticipé de la conduite dans 22 départements.

27 janvier 1986. Circulaire du premier ministre. Nouvelles dispositions de suspension du permis de conduire en cas d'alcoolémie (loi 86-76 du 17 janvier 1986, article 25). Rétenion du permis.

13 mars 1986. Décret créant les « *commissions départementales de la sécurité routière* ».

14 mars 1986. Décret augmentant les poids en charge de certains poids lourds (jusqu'à 40 tonnes pour les plus lourds).

18 juillet 1986. Lettre-circulaire du DISR. Action locale de communication en matière de sécurité routière. Annexe : dossier de demande de crédit et d'agrément (les opérations financées bénéficient en plus de tarifs préférentiels sur les médias publics).

1987.

10 mars 1987. Circulaire MTP. Agrément des centres de contrôle. Elle prévoit « *l'étude d'un contrôle périodique assorti d'une obligation de réparer* ».

5 juin 1987. Arrêté interministériel (MTP, MJ, MA, MI, économie, agriculture). Traitement automatique des contraventions relevant de la procédure de l'amende forfaitaire.

10 juillet 1987. Loi 87-519 renforçant la lutte contre l'alcool au volant. Durcissement des peines, confiscation du véhicule, etc. En fait, rien de vraiment nouveau.

5 août 1987. Circulaire MTP, MI. Sécurité routière sur les trajets scolaires. Opération « *Apprenons la rue* ». On y relève le slogan « *Choisissons la vie, changeons de conduite.* »

11 août 1987. Circulaire du premier ministre. « *Plans départementaux d'action de sécurité routière* » (PDASR). Liste copieuse des participants aux comités. On y relève le slogan « *La sécurité est l'affaire de tous* ».

30 septembre 1987. Circulaire MTP. Apprentissage anticipé dans 22 autres départements.

13 novembre 1987. Circulaire DISR. Application de la circulaire du premier ministre du 11 août 1987 relative aux plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

16 décembre 1987. Décret 87-1005 relatif aux missions et à l'organisation des unités

participant aux Services d'aide médicale urgente appelés SAMU.

1988.

3 mai 1988. Circulaire MTP. Généralisation de l'apprentissage anticipé de la conduite.

13 mai 1988. Le ministère des transports (Louis Mermaz) se sépare du ministère de l'équipement. Il est accompagné d'un « *secrétariat d'État aux transports routiers et fluviaux chargé de la Sécurité routière* ». Georges Sarre tiendra ce poste sous plusieurs gouvernements jusqu'en mars 1993. Il occupera la place médiatique de « *Monsieur Sécurité routière* » au détriment du délégué interministériel.

1989.

10 juillet 1989. Loi 89-469 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et de contraventions. Décision du principe du « permis à points » (chapitre III).

26 juillet 1989. Circulaire MTP. Contrat de programmes locaux de sécurité routière entre l'État et les collectivités locales. « *Il était devenu nécessaire de donner une nouvelle impulsion au programme Objectif -10 %.* »

4 décembre 1989. Décret modifiant les articles R. 53-1 et 92 du code. Possibilité d'extension du port obligatoire de la ceinture aux places arrières « par arrêté ».

14 décembre 1989. Arrêté MTP, MI. Port de la ceinture aux places avant des utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui sont équipés (à compter du 30 décembre 1990).

1990.

9 juillet 1990. Arrêté MTP, MI. Port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules équipés.

16 octobre 1990. Circulaire MTP. Organisation des DDE en matière de sécurité et d'exploitation de la route. Place et rôle des *cellules départementales d'exploitation et de sécurité*. Recentrage sur les missions d'ingénierie en limitant leur implication dans les tâches opérationnelles.

31 octobre 1990. Loi 90-977 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Les vérifications de l'état alcoolique n'ont plus besoin d'une réquisition du parquet.

23 novembre 1990. Décret modifiant le code. Reprise des articles définissant l'apprentissage anticipé de la conduite. Livret d'apprentissage (paru au JO du 17 mai 1991).

29 novembre 1990. Décret modifiant le code :

- Limitation générale de la vitesse à 50 km/h en agglomération.
- Apparition des « Zones 30 ».

1991.

15 janvier 1991. Décret portant modification de l'article R. 53-1 du code. Interdiction de transporter les enfants de moins de 10 ans aux places avant sauf sur un siège adapté.

15 avril 1991. Décret modifiant le code. Visite technique périodique des véhicules particuliers (après 5 ans puis tous les 3 ans) et utilitaires de moins de 3,5 tonnes (après 4 ans puis tous les 2 ans). L'échelonnement des premières visites est fixé selon l'âge des véhicules.

18 juin 1991. Arrêté MTP. Mise en place et organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes. Définition des réparations obligatoires faisant l'objet d'une contre-visite (article 7 et Annexe I). Délivrance d'un « *récépissé* » et d'un « *macaron* » à apposer sur le pare-brise.

29 août 1991. Décret modulant les contraventions en fonction de l'excédent de vitesse.

10 octobre 1991. Circulaire DISR. Application de l'arrêté du 18 juin 1991. Mise en place et organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.

27 décembre 1991. Décret modifiant le code. Système de retenue pour enfants obligatoire.

27 décembre 1991. Arrêté MTP, MI. Système de retenue pour enfants obligatoire.

1992.

25 juin 1992. Décret pris en application des articles L. 11 du code. Permis à points : 6 points.

25 juin 1992. Arrêté MTP, MI. Formation spécifique des conducteurs en vue de la reconstitution partielle du nombre de points initial de leur permis de conduire.

25 juin 1992. Arrêté MTP. Brevet d'animateur pour la formation des conducteurs responsables d'infraction.

25 juin 1992. Circulaire MTP, MJ, MI, MA. Mise en place du permis de conduire à points. Il est demandé aux préfets d'expliquer dans la presse locale la « *campagne nationale sur le permis à points relayée par les médias* ». Un peu tard...

1^{ère} quinzaine de juillet 1992. Révolte des chauffeurs routiers contre le permis à point avec des barrages sur les routes et autoroutes

16 juillet 1992. Circulaire du MTP. Expérimentation de la conduite accompagnée pour la formation des motocyclistes.

23 juillet 1992. Décret 92-699 relatif à certaines infractions commises par les employeurs de salariés affectés à la conduite des véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises et par les donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises.

28 août 1992. Circulaire MTP, MI, MA. Contrôle et répression des excès de vitesse des conducteurs de poids lourds. Suspension par télégramme du 3 juillet de tout relevé *a posteriori* d'infraction à partir des chronotachygraphes.

23 novembre 1992. Circulaire MTP, MJ, MI, MA. Doublement du capital de points de permis.

4 décembre 1992. Décret modifiant le code. 50 km/h en cas de visibilité < 50 mètres.

1993.

5 mars 1993. Circulaire MTP. Emploi des « *écrans inférieurs motocyclistes* » sur les glissières de sécurité.

8 mars 1993. Circulaire MTP, MI. Lutte contre « *la prolifération de signaux non conformes au code de la route et implantés au mépris des réglementations en vigueur* ».

17 septembre 1993. Arrêté MTP. Homologation d'un troisième signal de freinage.

17 septembre 1993. Arrêté MTP. Montage du troisième signal de freinage.

L'année voit la mise en place des « *Attestations scolaires de sécurité routière* » et des « *Brevets de sécurité routière* » pour la conduite d'un cyclomoteur.

1994.

7 janvier 1994. Circulaire MTP. Respect des conditions de sécurité dans le transport de marchandises. Cela fait suite aux carambolages de Courtenay et de Mirambau en 1993.

11 février 1994. Circulaire DISR. Contrôle technique des véhicules légers. Définition d'une « déontologie ». Nombreuses fraudes sur la séparation obligatoire entre contrôle et réparation.

1^{er} mars 1994. Création du délit de « *mise en danger d'autrui* » avec l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal (articles 223-1 et 223-2). Ce délit ne se limite pas aux conduites à risques sur la route. Il est puni de très lourdes peines.

14 mars 1994. Circulaire MTP, MI, MA. Contrôle des réglementations applicables aux transports routiers. « *Il est impératif d'arrêter la dégradation des conditions de transport.* »

5 mai 1994. Décret modifiant le code. Limites de vitesse pour les conducteurs titulaires depuis moins de 2 ans (contre 1 an auparavant).

5 mai 1994. Arrêté MTP, MI. Conducteur titulaire depuis moins de deux ans. Limites de vitesse.

5 mai 1994. Circulaire MTP, MI. Conducteur titulaire depuis moins de deux ans. Limites de vitesse.

11 juillet 1994. Circulaire MTP. Contrôle des stages de formation spécifique destinée à la reconstitution partielle du nombre de points initial du permis.

11 juillet 1994. Décret modifiant le code. Contravention de 4^{ème} classe pour un taux d'alcoolémie à 0,70 grammes par litre de sang (le taux « *légal* » reste à 0,80 g/l).

1995.

1^{er} février 1995. Loi 95-96 créant un délit pour la modification du limiteur de vitesse et aggravant les peines pour les modifications du chronotachygraphe.

5 mai 1995. Décret sur la forfaitisation de certaines contraventions. Contravention forfaitaire pour un taux d'alcoolémie à 0,50 grammes par litre de sang et retrait de 3 points.

10 août 1995. Circulaire MI, MA. Forfaitisation de certaines contraventions et application du taux limite d'alcoolémie de 0,50 g/l. Bon exposé des motifs de la forfaitisation.

1996.

26 février 1996. Loi 96-151 relative aux transports. Extension des infractions (alcool, délit de fuite, etc.) à l'accompagnateur d'un élève conducteur.

12 mars 1996. Arrêté et circulaire MTP, MI. Modifications des chronotachygraphes.

4 juillet 1996. Établissement, délivrance et validité du permis de conduire. Permis B (véhicule léger) autorisant à conduire les motocyclettes de 125 cm³. Cela se révélera très accidentogène.

1er juillet 1996. Circulaire MTP. Signalisation des passages pour piétons. « *Prolifération de passages non conformes* ».

27 août 1996. Circulaire MTP, MI. Modifications des limiteurs de vitesse.

26 septembre 1996. Circulaire du premier ministre aux ministres de la justice, la défense, l'équipement, le travail, l'intérieur, l'économie, l'industrie. Coordination et efficacité du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs. En liaison avec l'ouverture du cabotage routier pour les européens. Lutte contre le travail illégal. Surcharges. Sécurité.

30 décembre 1996. Loi 96-1236 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Elle autorise à établir des limites de vitesse spéciales en cas de pic de pollution.

1997.

28 mai 1997. Circulaire MTP. Réseau national. Schéma directeur d'exploitation de la route (SDER).

28 octobre 1997. Loi portant réforme du service national. Elle entraînera la fin du passage de masse des permis militaires (voir l'arrêté du 1^{er} juin 1999 qui fixe de nouvelles règles).

17 novembre 1997. Arrêté MTP. Le *brevet de sécurité routière* devient obligatoire pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans.

1998.

24 mars 1998. Décret instaurant une contravention de 5^{ème} classe pour sanctionner « *l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h* » dit « *grand excès de vitesse* ».

1999.

18 juin 1999. Loi 99-505 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseaux de transport public de voyageurs (dite Loi Gayssot) qui, notamment :

- crée un « *délit de récidive de l'excès de vitesse égal ou supérieure à 50 km/h* » ;
- instaure un dépistage systématique de stupéfiants pour les conducteurs impliqués

- dans un accident mortel ;
- établit le « *responsabilité pénale du possesseur du véhicule* », sauf s'il désigne le conducteur à qui il a prêté le véhicule ;
- et « *professionnalise* » encore plus l'enseignement de la conduite.

2000.

22 septembre 2000. Ordonnance recodifiant la partie législative du *Code de la route*. Modifiée par l'Ordonnance du 21 décembre 2000.

L'année 2000 est celle de l'année de la « *grande cause nationale de la sécurité routière* » destinée à « *favoriser une prise de conscience* ». La baisse des accidents en 2000 par rapport à 1999 est cependant pratiquement identique à celle constatée entre 1998 et 1999.

2001.

22 mars 2001. 2 Décrets recodifiant l'ensemble du *Code de la route* et remplaçant le décret de 1958. Il n'y a cependant pas de modification notable faite spécifiquement à cette date.

27 août 2001. Décret relatif à la recherche de stupéfiants.

29 octobre 2001. Circulaire MTP. Déconcentration de la gestion du service des examens du permis de conduire en DDE.

26 novembre 2001. Circulaire MTP. Complément à la circulaire du 29 octobre 2001 (ci-dessus).

15 novembre 2001. Loi relative à la sécurité quotidienne. Extension de la rétention du permis sur place pour les excès de vitesse de plus de 40km/h.

23 novembre 2001. Décret relatif aux interdistances entre véhicules.

2002.

15 mai 2002. Décret 2002-889 relatif aux attributions du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales. Son article 3 expose que « *en concertation avec le ministre de la défense, il définit les missions des services de la gendarmerie nationale autres que celles relatives à la police judiciaire et détermine les conditions d'application de ces missions et les modalités d'organisation qui en résultent* ».

14 juillet 2002. Annonce par le président de la République de l'ouverture d'un « *chantier sur la sécurité routière* ». Il se traduira essentiellement par une nouvelle politique de répression.

2003.

3 février 2003. Loi relative au dépistage de stupéfiants des conducteurs impliqués dans un accident de la circulation.

1^{er} avril 2003. Décret interdisant l'usage du téléphone mobile aux conducteurs.

14 mai 2003. Décret étendant le port de la ceinture aux occupants des poids lourds et aux passagers âgés de moins de 13 ans dans les autobus et autocars légers.

12 juin 2003. Loi 2003-495 renforçant la lutte contre la violence routière. Notamment, la loi :

- renforce les peines jusqu'à 10 ans de prison pour homicide involontaire (art. 1) ;
- durcit l'exécution des peines complémentaires (art. 5 à 7) ;
- établit la légalité des contraventions effectués par les « *appareils de contrôle automatique* » et du « *traitement informatisé* » de ces contraventions (art. 8-X) ;
- institue un « *permis probatoire* » pendant 3 ans pour les nouveaux conducteurs avec un nombre de point réduit à 6 au lieu de 12 (art.11) ;
- renforce la lutte contre le débridage des cyclomoteurs (art. 18) ;
- interdit l'usage des détecteurs de radar (art. 18).

9 juillet 2003. Décret étendant le port de la ceinture pour les occupants des autobus et autocars.

11 juillet 2003. Décret d'application de la loi du 12 juin 2003.
27 octobre 2003. Inauguration du premier radar automatique sur la N20.
31 décembre 2003. Le nombre de radars automatiques est de 70.

2004.

1er mars 2004. Mise en application du permis probatoire.
1^{er} juillet 2004. Immatriculation des cyclomoteurs neufs.
31 octobre 2004. Recommandation portant sur l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération.
14 octobre 2004. Décret portant création et organisation du « *Centre automatisé de constatation des infractions routières* » (CACIR)
6 décembre 2004. *Décret modulant les peines pour les excès de vitesse : elles sont aggravées pour les excès de plus de 50 km/h et minorées pour les excès de moins de 20 km/h hors agglomération.*
Au 31 décembre, le nombre de radars automatiques est de 400.

2005.

25 février 2005. Décret imposant un limiteur de vitesse par construction au véhicule de transport en commun de dix tonnes est moins, ainsi qu'aux autres véhicules de PTAC compris entre 3,5 et 12 tonnes.
25 mars 2005. Décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture.
Au 31 décembre, il existe 1 003 radars automatiques (690 fixes et 313 embarqués)

2006.

5 janvier 2006. Loi aggravant les sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et renforçant l'application de la peine de confiscation du véhicule.
29 novembre 2006. Décret prévoyant une amélioration du mode d'attache des enfants.
31 décembre 2006. Le nombre de radars automatiques s'élève à 1 200.

2007.

31 décembre 2006. Le nombre de radars automatiques s'élève à 1 850.

ANNEXE 30. LES PUBLICATIONS DE L'ONSER (1962-1985).

La liste suivante indique les études de l'ONSER que nous avons retrouvées au service de documentation de l'INRETS⁹¹ :

- les « *Cahiers d'études* », 66 numéros de septembre 1962 à avril 1985 et 2 « *numéros spéciaux* » en 1966-1967, dont certains manquent ;
- 4 « *Livres verts* »,
- 10 « *Études bibliographiques* ».

Il existe de nombreuses études de l'ONSER non publiées dans ses revues. On pourra rechercher les *Actions techniques Programmées de socio-économie des Transports* (dont une partie est conservée au CDAT).

1	09/62	Les accidents sur pistes cyclables	Goldberg, Gazères
2	09/62	Les accidents de la circulation en fonction de l'âge des conducteurs de véhicules automobiles	Goldberg
3	09/62	Etudes détaillées d'accidents de la route. I. Les facteurs liés à l'infrastructure	Goldberg, Duflot, Plantevin
4	09/62	Un instrument d'étude du comportement des conducteurs d'automobile : la voiture équipée	Michaut
5	06/63	Etude détaillée d'accidents de la route : les facteurs liés au conducteur et au véhicule	Duflot, Hoffmann
6	06/63	Confrontation de données objectives et subjectives relatives à des épreuves de vigilance	Tarriere
7	06/63	Etude de la visibilité au sol dans les véhicules automobiles	Chapoux
8	05/64	Etude du comportement des conducteurs d'automobiles : conduite en situation monotone	Michaut, Pottier
9	05/64	Etude des projections de gravillons par les véhicules automobiles	Le Guen
11	05/65	Etude biomécanique des traumatismes crânio-cérébraux	Pottier
12	05/65	Quelques aspects psycho-sociologiques de la vitesse	Lucet
12 b	05/65	Questionnaires utilisés pour l'enquête ci-dessus	
13	08/65	Etude de l'influence dans les accidents de l'âge du conducteur, de son expérience de la conduite, de l'âge et de la puissance du véhicule	Leygue
14	08/65	Etude des effets de l'oxyde de carbone et de la nicotine contenus dans la fumée de tabac sur l'exécution d'une tâche simulant la conduite automobile	Hartemann, Tarrière
15	08/66	Application de techniques électrophysiologiques à l'étude de la conduite automobile	Pin

⁹¹ Ce service conserve aussi 33 numéros de la revue « *ONSER Actualités* », sur 51 numéros parus de 1962 à 1980. Des originaux, ou des copies glanées ici ou là, sont conservés au CDAT.

16	08/66	Recherche de corrélations entre données de vigilance opérationnelle et physiologique	Tarrière, Hartemann, Niarfeix
17	01/68	Etude sur l'efficacité d'opérations de sécurité (1959-60-61)	Leygue, Duflot
18	01/68	Conduite automobile et charge mentale	Michaut
19		Non conservé	
20		Non conservé	
21		Non conservé	
22	09/69	Représentations, comportements et attitudes des conducteurs avant un long trajet	Villaret, Lucet, Matalon
23	09/69	Efficacité comparée de différents systèmes de présentation et d'apprentissage des notions de priorité	Simonnet
24	12/69	L'estimation statistique de la propension aux accidents	Srour
	Som	Etude clinique d'accidents de la circulation routière	
		Etude clinique des accidents	
26	07/70	La tolérance humaine au choc	Wisner, Leroy, Bandet
27	07/70	Prise de risque en automobile : étude expérimentale d'un parcours routier	Monseur, Malaterre
28	12/71	Etude biomécanique de la liaison tête-thorax	Bandet
29	02/72	Le guidage de la conduite étude d'un système de guidage électronique	Crespy
30	04/73	Sécurité comparée de diverses classes de conducteurs de voitures de tourisme françaises de grande diffusion	Berlioz, Baylatry, Filou
31	08/73	« Véhitest » (enquête sur 2 000 véhicules accidentés sur d'éventuels défauts mécaniques ayant pu causer des accidents)	Comité directeur
32	05/74	Alcoolémie des conducteurs et accidents de la route	Biecheler, Remond, Berlioz, Filou, Monseur
33	04/74	Enseignement programme des situations de conduite : conception d'un matériel et sa mise à l'épreuve	Moukhwas, Simonnet
34	01/74	Contribution au diagnostic des problèmes de sécurité routière des conducteurs débutants	Simonnet
35	04/75	Connaissance de la signalisation routière	Lucet, Benguigui, Rousseau, Jayet, Mure, Matalon, Averous
36	05/76	Perception et compréhension du panneau « cédez le passage »	Moukwas
37	06/76	La protection par sac gonflable	Dejeammes, Quincy
38	09/76	La fatigue du conducteur	

39	10/76	Influence de l'état de la musculature cervicale sur le comportement dynamique du système tête-cou du babouin étude expérimentale sur bac d'essai et modélisation	Verriest, Martin, Viviani
40	12/76	L'alcool et la sécurité routière préparation d'une campagne d'information	L'Hoste, Moget, Monseur
41	05/77	La formation du conducteur : approche psychopédagogique de l'enseignement de la conduite automobile	Blanchard, Neboit
42	11/77	Synthèses de diverses études sur les expériences de l'imitation de vitesse	Buhan, Filou, Gontier, Systemans
43	01/78	Synthèse des études sur l'efficacité des crampons et systèmes antidérapants	Favero, Ferrandez
44	06/78	Influence sociale et sécurité routière : réalisation d'une campagne expérimentale d'incitation au port de la ceinture de sécurité	Labadie, L'Hoste
45	01/79	La sécurité routière dans l'organisation de la circulation d'une cité en construction : mission de conseil à la ville nouvelle du Vaudreuil	Moukhwas, Muhlrad
46	03/79	Identification des mesures de sécurité en zone urbaine (Le Mans)	Ferrandez, Fleury
47	03/79	Sécurité et conception des poids lourds : - études des accidents et conceptions des poids lourds, - le problème du renversement des poids lourds	Favero
48	10/78	Dossier guide sur une procédure d'analyse des zones d'accumulation d'accidents en agglomération	Ferrandez, Fleury, Malaterre
49	05/80	Utilisation des deux roues	Fleury
50	09/80	Synthèse statistique sur les accidents de deux-roues	Fleury, Tan
51	09/80	Protection des piétons et des deux roues dans la commune d'Asnières	Muhlrad
52	04/80	Etude de l'influence des facteurs relatifs à la conception des deux-roues sur leur sécurité par l'examen des données d'accidents	Favero, Ferrandez, Lepsant
53	07/81	La visibilité de nuit des plots rétro réfléchissants	Bry, Moukhwas
54	07/81	Vision, exploration visuelle et sécurité routière	Neboit
55	03/82	Etude de la sécurité sur un axe dangereux en zone urbaine	Ferrandez, Fleury, Lepsant
56	06/82	L'exploration visuelle du conducteur : rôle de l'apprentissage et de l'expérience	Neboit
57	09/82	Intérêt et limites de la simulation dans les études sur le comportement des conducteurs	Neboit, Laya
58	03/83	La valeur monétaire d'une vie humaine	Duval
59	10/83	Perception et contrôle de la vitesse en conduite automobile	Saad

60	11/83	Accidents impliquant des motocyclettes : I – Revue bibliographique	Tetard
61	05/84	Recherche de méthodes d'analyse des accidents à un niveau global en zone urbaine	Ferrandez, Fleury
62	10/84	Contribution à l'analyse du contrôle de la vitesse par le conducteur : évaluation de deux limiteurs	Malaterre, Saad
63	01/85	Recherche de la sécurité des petites agglomérations	Fleury, Fontaine, Malaterre
64	04/85	Le comportement de base du conducteur : Un essai de conceptualisation du système de normes légales et sociales de l'usager de la route	Moget-Monseur, Biecheler-Fretel
65	04/85	Alcool, conduite et insécurité routière Synthèse des travaux de l'Organisme National de Sécurité Routière	Biecheler, Duval, Filou, Lassarre, L'Hoste, Deyts, Gourlet, Huet, Humbaire, Parmigiani, Poignant Monseur
66	04/85	Estimation du volume de circulation dans l'ensemble des agglomérations de plus de 20 000 habitants et détection de son évolution	Cambois, Fontaine

AUTRES ETUDES ET NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

	12/66	Conduite automobile et sécurité 1 ^{ère} partie	Giscard
	03/67	Conduite automobile et sécurité 2 ^{ème} partie	
1	01/69	L'alcool et la conduite	
2	02/69	Réglementation de la vitesse	
3	11/69	Etude clinique des accidents de la circulation	
4	04/71	Dossier sur la ceinture de sécurité	
1	10/72	Formation de l'enfant à la sécurité routière	Ocio
2	11/72	Comparaison des caractéristiques des pare-brise en verre trempé et des pare-brise en verre feuilleté	Césari, Ramet
3	09/73	Note bibliographique sur quatre études américaines illustrant la relation entre vitesse et gravité des accidents	Tetrel
10	11/78	État des connaissances sur l'aménagement urbain et la sécurité routière en agglomération	Duval

À partir de 1985, les travaux des unités de recherche sur la sécurité routière de l'INRETS sont bien mieux diffusés que ceux de l'impécunieuse association qu'était l'ONSER. Ils ont aussi été mieux archivés.

La revue de l'INRETS *Recherche, Transports, Sécurité* (RTS) a publié un certain nombre d'articles tirés de ces travaux.

ANNEXE 31. LA DOUBLE NATURE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE SELON CHRISTIAN GERONDEAU.

APPROCHE INDIVIDUALISTE ET APPROCHE COLLECTIVE DES ACCIDENTS.

Nous reproduisons ici la conclusion de *La mort inutile* de Christian Gerondeau, pages 247 à 250. Les notes sont de l'auteur.

Voici arrivé le terme de cette énumération⁹².

Malgré sa longueur, celle-ci était nécessaire pour faire comprendre la double nature des accidents de la route, qui est à la fois individuelle et collective.

Cette dualité mérite d'ailleurs qu'on s'y arrête, car elle explique pour l'essentiel l'apathie manifestée par notre société à l'égard du fléau.

Pour l'opinion publique en effet, c'est uniquement sous son aspect individuel qu'est perçu l'accident. Si celui-ci survient, c'est parce que quelqu'un a commis une « faute » : le conducteur a abordé le virage trop vite ; il avait trop bu ; il s'est endormi ; il regardait ailleurs ; etc.

Selon ce point de vue, le plus répandu, l'accident est donc **d'abord**⁹³, sinon uniquement, du fait des usagers de la route.

Malheureusement, cette manière de voir les choses est néfaste pour l'action.

Elle conduit l'opinion à accepter avec résignation les drames de la route. Puisqu'il existe, à chaque fois ou presque, un « coupable » évident, aucune protestation ne se fait jour, aucune initiative sérieuse n'est prise pour tenter d'améliorer la situation.

Elle fournit également aux responsables une justification à l'immobilisme. Puisque l'accident est de la « faute » des conducteurs – et tout spécialement des « mauvais » conducteurs – personne d'autre n'a rien à se reprocher, ni à faire.

Cette manière de voir les choses justifie également les appels solennels à la responsabilité individuelle, en même temps que le refus de toute mesure qui risquerait de pénaliser les « bons » conducteurs, à cause du comportement des « mauvais ». Bien entendu, de tels appels – qui ont tenu place de doctrine officielle de sécurité routière pendant des années – n'ont pratiquement aucune efficacité, ne serait-ce que parce que chacun est persuadé qu'il conduit bien, et que personne ne se sont concerné...

L'approche individualiste des accidents, qui considère que ceux-ci sont dus à l'incapacité ou à la mauvaise volonté de tout ou partie des usagers de la route, ne débouche donc sur aucune action constructive.

Il existe par contre une attitude fondamentalement différente, qui ne s'attache plus à la recherche de la « cause » immédiate des accidents, mais à celle des remèdes possibles.

La sécurité routière apparaît alors comme un phénomène collectif, dont la responsabilité échappe en grande partie au conducteur pris individuellement, mais incombe un certain nombre d'acteurs externes à celui-ci, et en particulier à ceux qu'il est convenu de regrouper sous le terme de « pouvoirs publics ».

Cette approche repose sur la constatation que les remèdes aux accidents sont essentiellement de deux ordres, les uns techniques, les autres relatifs au comportement des usagers de la route, et que, dans les deux cas, se sont les pouvoirs publics qui fixent les règles du jeu.

Ce sont eux bien évidemment qui ont en charge l'état des routes, la réglementation des

⁹² Il s'agit des 14 « personnes et instances qui portent une responsabilité particulière dans la sécurité routière »

⁹³ En italiques dans le texte.

véhicules ou l'organisation des secours, dont on a vu l'influence majeure sur la sécurité routière.

Mais ce sont eux aussi qui déterminent très directement le comportement de la masse des conducteurs, puisqu'ils arrêtent les conditions de formation et d'information, qu'ils définissent les règlements à respecter, et qu'ils en assurent le contrôle et l'application.

Cette seconde approche fait donc apparaître que la responsabilité des accidents n'incombe pas tant aux usagers qui les ont individuellement provoqués, qu'à l'action de ceux qui peuvent globalement agir sur leur nombre et leur gravité.

Selon ce point de vue, l'accidenté est avant tout une victime, même lorsqu'il est apparemment « coupable » aux yeux du Code de la Route ou de l'opinion.

L'expérience des six dernières années corrobore cette manière de voir. Le Français n'a pas fondamentalement changé durant ce laps de temps. Or, le taux d'accidents mortels sur la route n'est-il pas été divisé par deux pendant cette période, du fait essentiellement de l'action des pouvoirs publics ?

Bien entendu, cette conception « collective » de la sécurité routière, qui fait passer au second plan la responsabilité individuelle des conducteurs, ne doit pas aboutir à nier totalement celle-ci.

Mais l'expérience des dernières années, comme celle de nombreux pays étrangers, montre que ces derniers pourront être beaucoup moins nombreux qu'aujourd'hui si tous les responsables sont convaincus qu'il s'agit d'un phénomène collectif, maîtrisable pour peu qu'on le veuille.

SUR L'IMPORTANCE DE LA REPRESSION.

Ibidem, page 191.

La France dispose maintenant, sous réserve d'ajustements nécessaires, d'une législation et d'une réglementation appropriées dans trois domaines essentiels, puisque la conduite sous l'influence de l'alcool y est interdite, la vitesse limitée, et le port de la ceinture de sécurité et du casque obligatoire. Ce sont là les trois règles odeur de la sécurité routière.

Le respect des réglementation en vigueur dans ces trois domaines constitue la nouvelle priorité de la Gendarmerie et de la Police en matière de circulation, car si celles-ci étaient parfaitement observées le nombre des tués diminuerait au moins de moitié sur les routes !

Ibidem, page 194.

C'est bien du degré de surveillance que dépend le respect des lois.

ANNEXE 32. LES PRINCIPES DE LA NOUVELLE POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE (CISR DU 19 DECEMBRE 1981).

Nous donnons ici le relevé de décision du CISR du 19 décembre 1981 tel qu'il est reproduit dans la *Revue d'information du Secrétariat Général du Comité interministériel de la Sécurité Routière* de décembre 1981 (numéro conservé à la documentation de la DSCR). Les sous-titres et caractères en gras sont dans le texte.

SECURITE ROUTIERE : De nouvelles mesures

Le 19 décembre, s'est tenu à l'Hôtel Matignon, un Comité Interministériel de la Sécurité Routière. Présidé par le Premier Ministre Monsieur Pierre Mauroy, il a réuni les quinze ministres qui, chacun dans leur département, ont à traiter des problèmes relatifs à la Sécurité Routière. Voici les principales décisions prises au cours de cette importante réunion.

Le Comité Interministériel de la Sécurité s'est réuni samedi 19 décembre 1981 à 9 heures, à l'hôtel Matignon, sous la présidence du Premier Ministre Monsieur Pierre Mauroy, avec notamment la participation : de M. Gaston Defferre, ministre d'État, Ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation, de M. Charles Fiterman, Ministre d'État, Ministre des Transports, et de Madame Edwige Avice, Ministre délégué auprès du Ministre du Temps Libre, chargée de la Jeunesse et des Sports.

*

En ouvrant les travaux du Comité, le Premier Ministre a déclaré :

« Les accidents de la route sont pour notre pays une catastrophe permanente. Il y a trop de tués et de blessés sur les routes.

Les chiffres montrent que nous comptons en moyenne 40 % de victimes de plus que les autres pays européens. Lorsque l'on compare avec la Grande-Bretagne ou les États-Unis, le rapport est de 1 à 2.

Il est donc de l'intérêt de la nation que la rigueur préside à l'application des mesures qui donnent des résultats. Par contre, celles qui se révèlent inefficaces doivent être abandonnées. »

En conséquence, le Comité a pris les mesures suivantes :

1° - Limitation de vitesse

Limitation de vitesse ayant trouvé d'une manière incontestable leur efficacité, y compris sur autoroutes où elles ont permis de diviser par plus de deux le nombre des tués, sont maintenues à leur niveau actuel :

- 130 km/h sur autoroutes de rase campagne,
- 110 km/h sur autoroute urbaine et sur les routes à chaussées séparées,
- 90 km/h sur les autres routes,
- 60 km/h en agglomérations.

En ce qui concerne celles-ci, il sera rappelé aux maires qu'ils ont la possibilité, s'ils l'estiment opportun, d'adopter une limitation de vitesse plus faible (50 km/h par exemple).

2° - Port de la ceinture de sécurité

Compte-tenu de son efficacité incontestable, l'obligation du port de la ceinture de sécurité en toutes circonstances aux places avant des automobiles est maintenue.

Pour faciliter leur emploi, le système de fermeture des ceintures de sécurité sera standardisé, et il sera demandé aux fabricants d'améliorer les commodités d'emploi de ces équipements.

3° - Port du casque

L'obligation du port du casque pour tous les usagers des deux-roues à moteur a été également confirmée.

4° - Emploi des feux « codes » en agglomération

La mesure en vigueur depuis le 15 octobre 1979 n'ayant entraîné aucune modification significative du niveau des accidents est rapportée.

Les automobilistes auront donc dorénavant en agglomération, en zone éclairée, le choix entre l'emploi des codes (feux de croisement) et celui des lanternes (feux de position).

Il sera donc fait confiance aux automobilistes pour adapter leur comportement à la visibilité du moment.

Par contre l'obligation d'utiliser la nuit des codes (feux de croisement) et l'interdiction corrélative d'employer les seules lanternes (feux de position) est maintenu pour la circulation hors agglomération.

D'une manière plus générale, il sera recommandé aux automobilistes de circuler avec leurs codes allumés dans toutes les circonstances où la visibilité est insuffisante (pluie, brouillard, tombée de la nuit).

Enfin, l'obligation de circuler en permanence avec les codes est maintenue pour les motocyclistes.

Des campagnes d'information renforcées seront menées en 1982 pour faire prendre conscience aux conducteurs de la nécessité d'améliorer le réglage des feux des véhicules.

5° - Alcool et conduite

La loi du 12 juillet 1978 sur la prévention de la conduite sous l'influence de l'alcool sera appliquée avec vigueur.

Les contrôles préventifs seront renforcés, de manière à réduire la proportion des responsables de accidents qui sont sous l'influence de l'alcool.

Le Ministre de l'Industrie prendra les dispositions nécessaires pour homologuer les appareils mesurant directement la teneur d'alcool dans l'haleine.

6° - Conduite de la moto

La réglementation en vigueur concernant la classification des motos et des permis de conduire correspondants est maintenue.

Toutefois, des dispositions dérogatoires seront prises pour que des jeunes de 16 ans et plus puissent participer, en circuit fermé, à des compétitions sportives sur des engins de 125 cm³.

*

Le Comité a ensuite décidé de mettre un accent tout particulier, au cours des années à venir, sur la formation et l'information des usagers de la route de manière à sensibiliser l'opinion et à obtenir volontairement l'adoption d'un comportement favorable à la sécurité.

Dans ce but, les dispositions suivantes ont été arrêtées :

– Formation à l'école

Le Ministère de l'Éducation Nationale consentira un effort particulier de manière à ce que tous les élèves reçoivent de façon systématique un enseignement du code de la route et des règles de sécurité.

Le Premier Ministre a considéré qu'il s'agissait là d'une tâche prioritaire du système d'enseignement.

Le délégué à la Sécurité routière a été chargé, sous la supervision du Ministre de la Jeunesse et des Sports, d'étudier dans quelles conditions il serait possible de créer un brevet du code de la route auquel tous les écoliers seraient tenus de se présenter.

– Préparation à la conduite

Le Ministère des temps Transport engagera avec les professionnels des auto-écoles une large concertation afin de déterminer les mesures susceptibles d'améliorer la cohérence du système d'enseignement et l'efficacité de la préparation au permis de conduire, afin de réduire la proportion des accidents imputables aux nouveaux conducteurs.

– Information des usagers

Le Premier Ministre a demandé qu'un nouveau style soit adopté pour l'information des usagers, et qu'il soit fait appel à la persuasion plus qu'à la répression et au catastrophisme.

Parallèlement, il sera demandé aux chaînes de radio et de télévision, et notamment aux chaînes régionales, d'accorder une place importante aux messages de sécurité routière qui concernent la vie quotidienne des Français.

– Contrôles

La gendarmerie et la police ont reçu pour mission de faire respecter par priorité trois règles essentielles à la sécurité routière :

- le respect des limitations de vitesse,
- le port de la ceinture de sécurité et le port du casque,
- la sobriété au volant.

Dans ce but, les services compétents assureront une présence accrue sur le réseau routier et en agglomération, procédant au redéploiement des moyens dont ils disposent.

Le Comité a insisté pour que ces règles essentielles à la sécurité routière soient appliquées avec rigueur.

*

– Infrastructure routière

Au cours des années à venir, une proportion des crédits de beaucoup plus importante que par le passé sera consacrée aux équipements de sécurité du réseau routier. L'accent sera notamment mis sur les points suivants :

- suppression des points noirs,
- traverser des petites agglomérations,
- protection contre les obstacles latéraux,
- aménagement des grands axes,
- refonte de la signalisation qui est souvent désuète,
- mesures de protection des piétons :
- création de passages de cheminements spécialisés,
- amélioration de l'éclairage,
- dispositifs ralentisseurs.

*

– Mesures concernant la sécurité des véhicules à deux-roues

Un groupe de travail sera mis en place avec les associations représentatives pour poursuivre l'effort entamé pour :

- diminuer la glissance des marquages horizontaux en milieu urbain,
- mettre en place là où cela s'avère nécessaire et notamment en milieu urbain et péri-urbain des dispositifs de retenue mieux adaptés aux deux-roues,
- étudier les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la visibilité et la perception des deux-roues.

En outre des crédits seront engagés pour accroître le nombre des pistes cyclables, afin de faciliter la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs.

*

Autres mesures

Le comité a enfin adopté un certain nombre d'autres mesures ayant notamment pour objet :

- la mise à l'étude des modifications techniques concernant les normes de construction automobile, ainsi que l'éventuelle instauration d'un contrôle technique des véhicules,
- l'engagement d'une concertation avec les professionnels destinée à rechercher la diminution des accidents de poids-lourds,
- l'amélioration des secours aux blessés,
- le développement de la recherche en matière de sécurité routière.

*

Sur le plan administratif une série de décisions ait été arrêtée pour renforcer l'efficacité de l'action gouvernementale.

Le Premier Ministre réunira chaque année le Comité Interministériel de la Sécurité Routière pour faire le point de l'évolution des accidents et arrêter les mesures nécessaires.

Le Secrétariat du Comité ainsi que l'animation et le suivi de la politique de sécurité routière sont placés sous l'autorité d'un délégué de la sécurité routière rattaché au Premier Ministre.

Le Ministre des Transports reçoit délégation pour réunir le Comité Interministériel et assurer sa présidence dans l'intervalle des réunions présidées effectivement par le Premier Ministre.

Une direction de la Sécurité et de l'Exploitation Routière sera créée au sein du Ministère des Transports.

Celle-ci regroupera tous les services du ministère chargé de la formation et de l'information des usagers, de la fixation des normes techniques automobiles, de l'équipement du réseau routier, et de l'exploitation de celui-ci.

Enfin, le Ministre des Transports et d'autres ministres intéressés ont reçu mission de développer largement la concertation avec les usagers.

*

En conclusion, le Premier Ministre a fixé comme objectif une réduction d'un tiers du risque sur les routes au cours des cinq ans à venir. Il a indiqué que celle-ci était possible compte-tenu des résultats enregistrés dans d'autres pays et demandé que tous les départements ministériels accordent désormais une priorité accrue à cette action d'intérêt national.

ANNEXE 33. LE DISCOURS DE NICOLAS SARKOZY LE 17 SEPTEMBRE 2002.

Nous reproduisons ici le discours prononcé par le ministre de l'intérieur Nicolas Sarkozy le 17 septembre 2002, lors des « États généraux de la sécurité routière » tenus au Théâtre de l'Empire à Paris.

Mesdames et Messieurs,

Comme l'a rappelé mon collègue, Gilles de Robien, nous ne sommes pas là pour vous présenter des promesses lumineuses mais éphémères. Nous sommes là pour vous écouter. Pour autant, je me dois de vous dire dans quel état d'esprit j'aborde ce sujet.

Je ne reviendrai pas sur une évidence : depuis bien des années, après les progrès marqués par exemple par l'obligation du port de la ceinture de sécurité, aucune politique n'a réussi à faire baisser durablement l'insécurité routière. L'objectif affiché de réduire de moitié le nombre de morts entre 1997 et 2002 est bien inscrit dans les conclusions des Comités Interministériels de Sécurité Routière depuis juin 1997. Mais la réalité est malheureusement fort différente : la délinquance routière tue toujours autant.

Je voudrais que chacun mesure la dimension humaine de ces chiffres : en 2001, plus de 8 000 morts à cause de la route et 26 000 blessés graves. Ceci n'est pas de la fiction. Plus de 34 000 familles ont porté le deuil ou voient chaque jour leur fils, leur fille, leur mari handicapé, paralysé, incapable de revivre normalement. Dans cette seule salle qui compte au moins 500 participants, plus de 100 d'entre vous iront à l'hôpital à cause de la route.

Chacun fait vacciner son enfant ou le surveille lorsqu'il se baigne. Mais, qui réalise vraiment qu'il le met en danger dans une voiture ? La route est la première cause de mortalité des jeunes de moins de vingt cinq ans.

Ce constat est d'autant plus choquant que l'insécurité routière n'est pas le fruit du hasard ou de la loi des séries : c'est une délinquance dont les auteurs ignoraient souvent qu'ils pouvaient être des assassins.

Je voudrais simplement vous rappeler quelques chiffres :

- en 2001, le nombre d'homicides sur la route a été huit fois supérieur au nombre d'homicides commis en France ;
- 60 % des tués n'étaient pas responsables ; ce sont des victimes ;
- et les accidents sont directement liés aux infractions aux règles de droit.

Vitesse, alcool, ceinture de sécurité et casque : quatre règles dont le seul respect aurait permis d'éviter plus de 4 000 morts.

C'est une évidence, l'insécurité routière doit être combattue au même titre que les autres formes de délinquance.

Je rappelle souvent que les Français ont clairement assigné au Gouvernement sa mission : non pas stabiliser, mais faire reculer la délinquance. C'est un objectif qui concerne également la délinquance routière. On ne peut accepter que 60 % des conducteurs dépassent la vitesse autorisée, tout en sachant que ce simple comportement est, à lui seul, à l'origine de 50 % des accidents.

C'est pourquoi le Gouvernement a clairement affirmé que la sécurité routière fait partie de la sécurité intérieure. Lorsque le Chef de l'État a signé le décret du 4 juillet 2002 sur les

attributions du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, il a rappelé qu'on ne peut concevoir de politique de sécurité routière sans tenir compte de son premier terme : la sécurité. Comment imaginer faire respecter une règle sans les forces de l'ordre ?

Cette responsabilité m'a été confiée et je peux vous assurer que je la respecterai pleinement.

Nous devons aborder ce problème comme l'ensemble du dossier de la sécurité intérieure avec un souci de cohérence : une nouvelle approche, une nouvelle organisation et des moyens adaptés.

La sécurité n'est pas le terrain des faux-semblants et des tabous. Le réalisme doit diriger toute notre action.

Etre réaliste, c'est d'abord constater que le droit, tel qu'il existe, n'est pas respecté. Les rapports sont sans équivoques sur ce point et on ne peut que constater dans nos déplacements quotidiens combien les limitations de vitesse ne sont pas respectées, non plus que les « feux rouges », les « stops » ou les « cédez le passage ».

Etre réaliste, c'est aussi reconnaître que le contrôle est perçu par les conducteurs comme un risque aléatoire. Trop de personnes verbalisées considèrent qu'elles n'ont pas eu de chance ou que les contrôles sont toujours localisés aux endroits où il n'y a pas de risques.

Il serait faux de considérer que l'action des forces de l'ordre est faible. Je ne vous donnerai que quelques chiffres pour 2001 : presque 2 millions d'heures de travail consacrées au contrôle de vitesse ; plus de 9 millions de dépistages d'alcoolémie effectués, plus de 20,4 millions de contraventions relevées.

Mais, être réaliste, c'est reconnaître qu'il serait impossible de mettre un policier ou un gendarme en permanence sur les points dangereux. Nous avons en France l'un des réseaux routiers les plus denses d'Europe. En moyenne, une patrouille de gendarmerie surveille plus de 400 kilomètres de routes secondaires.

Mais, le réalisme n'est pas une excuse pour l'inaction. Nous ne nous contenterons pas d'afficher des objectifs ambitieux, de prendre des lois pour sanctionner plus sévèrement, tout en sachant qu'elles seraient inappliquées.

Bien au contraire, l'objectif est de se donner les moyens de faire respecter le droit existant car il suffirait à sauver 4 000 vies par an.

Ces moyens ne sont pas seulement matériels, ils sont également juridiques. Nous devons réfléchir avec lucidité à toutes les questions, même les plus épineuses. Toxicomanie, contrôle des conducteurs novices, sanctions aggravées pour les récidivistes, saisie des véhicules : aucun sujet n'est tabou.

La nouvelle organisation de la sécurité intérieure qui a été décidée par le gouvernement intègre pleinement la sécurité routière. Sans entrer dans les détails, je profite de notre rencontre pour vous présenter rapidement celle-ci.

La stratégie globale, pour toutes les questions relevant strictement de la violence routière, est fixée par le Conseil de sécurité intérieure présidé par le Président de la République. Les travaux de ce Conseil ne sont pas publics mais, vous savez combien le Président de la République est soucieux d'éradiquer la violence routière. Ses propos le 14 juillet étaient très clairs : la lutte contre la violence routière est prioritaire.

Ces orientations seront, bien entendu, mises en œuvre par mon ministère et déclinées à tous les niveaux jusqu'au plus près du terrain. Comme l'ensemble des questions ayant trait à la sécurité intérieure, la sécurité routière sera traitée dans une logique d'objectifs, une culture du résultat et de l'évaluation.

Localement, il appartiendra aux conférences départementales de sécurité qui associent le Préfet et le Procureur de la République de fixer les objectifs des plans de contrôle routiers.

Nous savons tous que cette collaboration des préfets, de la Justice, des forces de sécurité et des services de l'équipement, au plus près du terrain, sera déterminante pour lutter contre la violence routière. La mobilisation des acteurs, thème de votre troisième table ronde, doit être recherchée d'abord au sein de l'État puis dans l'ensemble de la société civile avec les élus, les entreprises, les associations mais aussi les médecins. Nous devons littéralement convaincre par tous les moyens les Français pour qu'ils mesurent que conduire, c'est parfois comme se promener avec un fusil chargé.

Réalisme, une organisation plus cohérente, et enfin des moyens renforcés.

La loi d'orientation et de programmation sur la sécurité intérieure (LOPSI) votée en juillet 2002 affiche clairement la volonté du gouvernement dans le domaine de la sécurité routière.

Nous nous sommes engagés à renforcer la politique du ministère concernant les contrôles et constatations des infractions. L'objectif est bien d'améliorer l'efficacité même de l'ensemble du dispositif pour mieux faire respecter la règle.

A ce sujet, je voudrais insister sur deux points essentiels de la LOPSI : les moyens humains et les moyens matériels.

Le recrutement de 13 500 policiers et gendarmes supplémentaires est prévu en cinq ans. Je peux vous assurer que dès 2003, une partie significative de ces emplois sera créée.

Notre objectif est d'abord de renforcer les moyens en personnel mis au service de la cause de la sécurité routière.

Les unités spécialisées de la police et de la gendarmerie verront leurs effectifs augmentés de 1 200 emplois supplémentaires sur 5 ans. Je veux aussi que leurs équipements soient modernisés. L'augmentation du nombre de véhicules rapides d'intervention, de motos, de radars lasers qui permettent de détecter les excès de vitesse à plus de 700 mètres, le développement des systèmes d'observation vidéo embarqués sur les hélicoptères sont autant de moyens d'actions dont les services doivent être dotés.

Vous le constatez, nous avons déjà pris les premières mesures pour que la règle soit mieux respectée.

Bien entendu, la priorité donnée à l'action répressive ne doit pas se faire au détriment de la prévention.

Le débat n'est pas là, nous savons qu'il faut également améliorer les équipements et parvenir à une réelle mobilisation de tous les acteurs.

Votre débat aujourd'hui est justement l'occasion de vous exprimer, avec franchise, avec conviction et avec la certitude que vos paroles seront écoutées.

ANNEXE 34. LA REPRESSION (1971-2006).

Sources : ministère de l'intérieur recueillies dans :

- de 1955 à 1993 : *Recueils de données statistiques sur l'assurance automobile* » édités à partir de 1962 par l'Association générale des sociétés d'assurances contre les accidents,
- à partir de 1990 : série « *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N* » de l'ONISR.

Nous donnons ici les statistiques des procès verbaux concernant le respect des « *trois règles d'or* » sur la vitesse, l'alcool et la ceinture de sécurité ; ainsi que celles concernant les suspensions de permis.

Pour la période d'avant 1970, nous avons fourni les quelques éléments disponibles dans le texte lui-même (années 1963, 1967 et 1969).

Pour la période 1971-1986, nous avons ajouté les autres procès-verbaux. On constate que l'activité policière concernant les « *trois règles d'or* » était très minoritaire vis-à-vis des autres motifs, notamment du stationnement.

Pour la période récente, des renseignements de plus en plus complets sont disponibles dans les « *Bilan annuel de la sécurité routière pour l'année N* » de l'ONISR.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1980	1981	1983	1986
PV alcool	36537	46332	47948	50271	54709	55286	57173	53477	57712	57311	52266	72958
PV alcool/100 véh.	0,25	0,31	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,28	0,27	0,26	0,23	0,29
PV vitesse	517256	785344	781958	853199	945538	980703	1038168	991313	883443	790998	938234	997628
PV vitesse/100 véh.	3,60	5,23	4,91	5,10	5,44	5,51	5,60	5,13	4,21	3,63	4,05	3,98
PV ceinture				ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	375892
PV ceinture/100 véh..				ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	1,50
Retraits administrat.	125590	159373	228035	218346	261771	98277	186583	185717	223568	179903	Estimé	267312
Retraits/100 véh.	0,87	1,06	1,43	1,31	1,51	0,55	1,01	0,96	1,07	0,83	1,00	1,07
Parc (milliers)	14370	15020	15920	16720	17390	17810	18530	19330	20990	21780	23190	25070
Total ceinture Vitesse alcool,	553793	831676	829906	903470	1000247	1035989	1095341	1044790	941155	848309	990500	1446478
PV Sécurité autres	497485	534835	494424	489748	510592	460873	503659	464190	504995	497858	614288	233203
PV stationnement	8540311	9579875	9128831	8778839	9198431	8117428	8242435	8416036	9855587	9835902	10712681	12245556
PV éclairage état véh.	567134	652723	741805	800885	950977	737992	1048376	1010922	857218	800287	773946	1128154
PV administratifss	284640	256845	293237	349394	384063	385139	419068	523058	723202	783914	961597	1260790
Parc (milliers)	14370	15020	15920	16720	17390	17810	18530	19330	20990	21780	23190	25070
PV non sécurité	9392085	10489443	10163873	9929118	10533471	9240559	9709879	9950016	11436007	11420103	12448224	14634500
PV non sécu./100 v.	65	70	64	59	61	52	52	51	54	52	54	58

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
PV alcool	72958	78601	111510	105027	116613	125866	119601	122779	129910	126547	132283
PV alcool/100 véh.	0,29	0,31	0,42	0,39	0,42	0,44	0,41	0,42	0,43	0,42	0,43
PV vitesse	997628	983719	1168678	1190403	1153539	1259590	1273184	1107112	1145778	1165347	1097056
PV vitesse/100 véh.	3,98	3,83	4,44	4,39	4,16	4,43	4,42	3,81	3,81	3,85	3,57
PV ceinture	375892	383528	412455	468956	612862	628712	610595	659404	656561	583597	601352
PV ceinture/100 véh.	1,50	1,49	1,57	1,73	2,21	2,21	2,12	2,27	2,19	1,93	1,96
Retraits administratifs	267312	317886	350843	472881	469275	390625	297883	183118	181442	154464	111988
Retraits/100 véh.	1,07	1,24	1,33	1,75	1,69	1,37	1,03	0,63	0,60	0,51	0,36
Suspension permis à points								10387	11055	10548	11758
Suspensions/100 véh.								0,03	0,03	0,03	0,03
Parc (milliers)	25070	25700	26340	27090	27758	28460	28830	29060	30040	30295	30755
Total PV	1446478	1445848	1692643	1764386	1883014	2014168	2003380	1889295	1932249	1875491	1830691
dont alcool	5,04%	5,44%	6,59%	5,95%	6,19%	6,25%	5,97%	6,50%	6,72%	6,75%	7,23%

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PV alcool	149620	167465	193192	179974	182829	232317	243256	277679	359229	365848
PV alcool/100 véh.	0,48	0,52	0,58	0,53	0,53	0,66	0,68	0,77	0,99	1,00
PV vitesse	1116788	1084010	1215793	1231304	1262745	1354957	1611240	3099257	5866543	7238901
Dont PV CSA*							103889	1456530	4135818	5833629
PV vitesse/100 véh.	3,55	3,36	3,67	3,64	3,65	3,86	4,52	8,60	16,16	19,75
Dont PV vitesse horsCSA/100 véh.	3,55	3,36	3,67	3,64	3,65	3,86	4,23	4,56	4,77	3,83
PV ceinture	630859	634550	687950	636647	648575	707553	810936	652036	536086	468330
PV ceinture/100 véh.	2,00	1,96	2,08	1,88	1,87	2,01	2,28	1,81	1,48	1,28
Retraits administratifs	93983	94954	110276	112910	109659	158381	160504	156011	161920	169510
Retraits/100 véh.	0,30	0,29	0,33	0,33	0,32	0,45	0,45	0,43	0,45	0,46
Suspension permis à points	10387	11055	10548	11758	13410	13601	20967	39413	54292	68866
Suspensions/100 véh.	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,06	0,11	0,15	0,19
Parc (milliers)	31470	32310	33090	33813	34597	35144	35628	36039	36298	36661
Total PV	1897267	1886025	2096935	2047925	2094149	2294827	2665432	4028972	6761858	8073079
dont alcool	7,89%	8,88%	9,21%	8,79%	8,73%	10,12%	9,13%	6,89%	5,31%	4,53%

* CSA : « *contrôle-sanction automatisé* » c'est à dire les « *radars automatiques* ».

Pour faciliter la lecture des ratios les deux tableaux suivants reprennent ceux-ci sans les nombre de procès verbaux ou de suspensions de permis. Ils ont servi à dresser les figures du *Chapitre 11, III-2.*

Taux de procès verbaux ou suspensions administratives du permis par an pour 100 véhicules automobiles (particuliers et utilitaires) de 1971 à 2006.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1980	1981	1983	1986	1987	1988	1989	1990	1991
PV alcool /100 véh.	0,25	0,31	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,28	0,27	0,26	0,23	0,29	0,31	0,42	0,39	0,42	0,44
PV vitesse /100 véh.	3,60	5,23	4,91	5,10	5,44	5,51	5,60	5,13	4,21	3,63	4,05	3,98	3,83	4,44	4,39	4,16	4,43
PV ceinture /100 véh.												1,50	1,49	1,57	1,73	2,21	2,21
Suspensions /100 véh.	0,87	1,06	1,43	1,31	1,51	0,55	1,01	0,96	1,07	0,83	1,00	1,07	1,24	1,33	1,75	1,69	1,37
Parc (milliers)	14370	15020	15920	16720	17390	17810	18530	19330	20990	21780	23190	25070	25700	26340	27090	27758	28460

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
PV alcool /100 véh.	0,41	0,42	0,43	0,42	0,43	0,48	0,52	0,58	0,53	0,53	0,66	0,68	0,77	0,99	1,00
PV vitesse /100 véh.	4,42	3,81	3,81	3,85	3,57	3,55	3,36	3,67	3,64	3,65	3,86	4,52	8,60	16,16	19,75
<i>Dont hors contrôle automatique</i>												4,23	4,56	4,77	3,83
PV ceinture /100 véh.	2,12	2,27	2,19	1,93	1,96	2,00	1,96	2,08	1,88	1,87	2,01	2,28	1,81	1,48	1,28
Suspensions /100 véh.	1,03	0,63	0,60	0,51	0,36	0,30	0,29	0,33	0,33	0,32	0,45	0,45	0,43	0,45	0,46
Parc (milliers)	28830	29060	30040	30295	30755	31470	32310	33090	33813	34597	35144	35628	36039	36298	36661

Le tableau ci-dessous, qui présente les « *temps de contrôle* » consacré aux excès de vitesse et le « *nombre de procès-verbaux* » établis de 1988 à 2001 et publiés dans les *Bilans* successifs⁹⁴. Ces données ne seront plus publiées à partir du *Bilan 2002*.

Tableau 30. Temps consacré au contrôle des excès de vitesse et nombre de PV dressés par les différentes polices (1988-2001).

	Gendarmerie			Sécurité publique			CRS		
	heures	nb PV	Temps/PV	heures	nb PV	Temps/PV	heures	nb PV	Temps/PV
2001	1295056	746184	1 h 44 m	294759	327420	54 m	12618	131607	6 m
2000	1579895	691419	2 h 17 m	361149	336553	1 h 4 m	36334	142366	15 m
1999	1853262	751667	2 h 28 m	308143	275506	1 h 7 m	37334	137333	16 m
1998	1766995	729644	2 h 25 m	288448	210937	1 h 22 m	38436	128599	18 m
1997	1800131	767152	2 h 21 m	220960	232361	57 m	97540	129741	45 m
1996	1829844	743327	2 h 28 m	191937	209033	55 m	138751	157102	53 m
1995	1851034	710003	2 h 36 m	215299	217505	59 m	113645	160956	42 m
1994	1974205	715057	2 h 46 m	253279	211238	1 h 12 m	90396	169206	32 m
1993	1894450	673960	2 h 49 m	242051	192268	1 h 16 m	97491	159204	37 m
1992	1911979	721552	2 h 39 m	243908	215058	1 h 8 m	99354	178140	33 m
1991	1914195	734214	2 h 36 m	226558	201378	1 h 8 m	112858	184731	32 m
1990	1823743	625498	2 h 55 m	259468	196896	1 h 19 m	123617	177383	42 m
1989	1829819	642204	2 h 51 m	269679	199184	1 h 21 m	143154	190084	45 m
1988	1769248	643624	2 h 45 m	220117	171462	1 h 17 m	158656	178787	53 m

⁹⁴ Ce tableau récapitule les données des *Bilans annuels de la sécurité routière*. Les temps déclarés par les forces de police sont sensés comprendre le contrôle, la rédaction des PV et leur traitement informatique. Il est possible que le mode de calcul de ces temps ait un peu varié au cours des années, mais on doit les tenir pour globalement valables. C'est ainsi que le temps unitaire par PV de la Gendarmerie n'a pratiquement pas varié avant 2001.

Le tableau ci-dessous précise le détail des répartitions pour les trois forces de police des dépistages et des dépistages positifs selon les trois catégories : préventifs, après un accident, ou lors du constat d'une autre infraction. Les données ne sont plus disponibles après 2001.

Les contrôles d'alcoolémie par type de constat en 1997 et 2001.

	1997				2001			
	Gendarm.	Sécurité publique	CRS	Total	Gendarm.	Sécurité publique	CRS	Total
Préventifs	5999307	622012	58489	6679808	6059011	549589	46056	6654656
Dont positifs	81658	6555	374	88587	91142	8486	860	100488
Ratio positifs	1,36%	1,05%	0,64%	1,33%	1,50%	1,54%	1,87%	1,51%
Après accident	88222	167485	35448	291155	234851	155865	26659	417375
Dont positifs	6388	9165	568	16121	15802	11549	649	28000
Ratio positifs	7,24%	5,47%	1,60%	5,54%	6,73%	7,41%	2,43%	6,71%
Après infraction	1323593	158892	40300	1522785	951334	187178	48551	1187063
Dont positifs	26404	18989	722	46115	16956	30521	928	48405
Ratio positifs	1,99%	11,95%	1,79%	3,03%	1,78%	16,31%	1,91%	4,08%
Total des dépistages	7411122	948389	134237	8493748	7245196	892632	121266	8259094
Dont positifs	114450	34709	1664	150823	123900	50556	2437	176893
Ratio positifs	1,54%	3,66%	1,24%	1,78%	1,71%	5,66%	2,01%	2,14%
Accident + Infraction	1411815	326377	75748	1813940	1186185	343043	75210	1604438
Dont positifs	32792	28154	1290	62236	32758	42070	1577	76405
Ratio positifs	2,32%	8,63%	1,70%	3,43%	2,76%	12,26%	2,10%	4,76%

ANNEXE 35. L'APPRENTISSAGE DE LA SECURITE.

La présente *Annexe* développe certains éléments du *Chapitre 12*.

Elle traite d'abord de deux questions fondamentales pour la compréhension historique des politiques de sécurité routière :

- comment interpréter la baisse du nombre de tués ramenés au trafic ?
- comment comparer la sécurité entre les différents pays ? Ce qui revient à évaluer comparativement les politiques nationales de sécurité routière.

On y a ajouté deux problématiques agitées depuis longtemps dont l'actualité reste entière :

- que penser des politiques de traitement des obstacles de bord de route, des arbres en particulier ?
- comment comparer le degré de dangerosité des poids lourds et des véhicules légers ?

* * *

I L'évolution de la sécurité routière en France de 1954 à 2001.

Les éléments de justification scientifique que nous apporterons ici seront très sommaires. Pour des explications plus détaillées, on pourra se reporter à notre travail de 2003, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route* dont nous tirons une partie des éléments que nous allons présenter⁹⁵.

I-1 LES SERIES CHRONOLOGIQUES DU NOMBRE DES VICTIMES.

L'intérêt quasi exclusif porté aux variations à court terme du nombre de tués par an – ou, pire, à celles intervenues sur un mois donné par rapport au même mois de l'année précédente – résulte des besoins de la communication. Voir l'*Annexe B, Illustration 241*.

On a vu les sociologues Barjonet, Cauzard et L'Hoste dénoncer cette utilisation en 1979⁹⁶ :

« *L'analyse du discours relatif aux accidents montre le rôle moteur du chiffre annuel des tués de la route sur lequel se cristallisait le débat relatif à la politique de sécurité routière. [...] En valeur relative, les oscillations en hausse ou en baisse sont considérées respectivement comme un signal d'alarme ou un constat de succès sans que l'on connaisse réellement les lois qui gouvernent le phénomène.* »

Pour le statisticien, cet énoncé résume parfaitement la réalité :

- le nombre des tués est la seule « *donnée robuste* » par opposition à ceux des blessés

⁹⁵ Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, affaire n° 2002-0153-01, 196 pages, 18 juin 2003.

Nous citons en *Bibliographie* divers articles sur les mêmes sujets, qui rendent compte de travaux antérieurs, parfois plus complets.

⁹⁶ Barjonet *et alii*, *Besoins de mobilité et demande de sécurité*, *op. cit.*, pages 86-87.

- graves et des blessés légers ;
- le « *chiffre annuel* » du nombre des tués est relativement représentatif, par opposition au « *chiffre mensuel* » soumis à de fortes variations aléatoires (même s'il a été « *désaisonnalisé* ») ;
- ces deux qualités statistiques sont en heureux accord avec l'appréhension de l'évolution de la sécurité routière par les citoyens et les politiques ;
- les « *petites variations* » du nombre annuel des tués ne peuvent être reliées au succès d'une mesure ponctuelle, campagne de communication ou nouvelle réglementation.

Le système actuel de décompte des accidents est mis en place en 1954.

On possède des éléments avant 1954, issus de la poursuite du système de recueil des accidents de 1938, qui avait un peu évolué après la guerre. Nous nous en servons avec beaucoup de précaution, compte tenu de son instabilité.

UN SYSTEME DE RECUEIL COMPLEXE ET DISPERSÉ.

Nota bene : une « *modernisation* » du système statistique est en cours depuis le début des années 2000, mais son inachèvement interdit de décrire son état futur. Certains résultats sont déjà acquis : le décompte des tués à 30 jours et le changement des anciennes définitions des blessés graves et légers. **Ce qui suit concerne donc la période antérieure à 2002.**

Le document de base est le « *bulletin d'analyse d'accident corporel*⁹⁷ » (BAAC) établi pour chaque accident corporel par la force de police compétente pour constater celui-ci. Il ne vaut donc que par le soin que la police concernée apporte à l'établir. Il est rempli longtemps après l'accident sur la base du « *procès-verbal de constat d'accident* » dressé sur place.

Le rédacteur du BAAC n'est pas forcément celui du procès-verbal (il semblerait même que ce soit rarement le cas). En tout cas, ce n'est pas un « *spécialiste* » de cette rédaction comme ça l'est aux États-Unis par exemple. La production, la transmission et le regroupement des BAAC étaient assurés par chaque police selon des modalités et avec des matériels différents⁹⁸.

La collecte finale et le traitement informatique des BAAC étaient assurés, pour la *Direction des routes et de la circulation routière*, par le *Service spécial des autoroutes* (SSA) qui disposait en 1954 d'un ordinateur IBM 650. Le *Service technique central des routes et autoroutes* (SETRA) lui succède.

Le traitement et la mise en forme des *Bilans* étaient assurés par un arrondissement du SETRA dénommé, en 1982, « *Arrondissement ES 10 de la Division Exploitation et Sécurité* » qui passe en partie à la Direction de la circulation et de la sécurité routière en 1983, où il prend le nom d' « *Observatoire de la sécurité routière* » qui deviendra l' « *Observatoire national*

⁹⁷ On trouve ces formulaires dans les *Bilans*. Leur nom a varié et ils ont été réformés vers 1960, en 1967, en 1970, vers 1977, avant 1990, en 1993 et 2002. Des différences de détail entre les formulaires de la Gendarmerie et de la Police nationale existent entre 1977 et 1993. Leur homogénéisation semble avoir été difficile.

Nous utiliserons l'abréviation commode de « BAAC » et la considérerons comme invariable en nombre.

⁹⁸ Quatre systèmes étaient en service en 2000 : SERVANT IV à la Gendarmerie, un logiciel propre aux CRS et AURORE ou PACTOL à la Police nationale, sans compter « *un nombre très faible de BAAC sur support papier émanant principalement de commissariats n'utilisant pas l'un des deux logiciels et de la PAF.* », in Jean Chapelon, *Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière en France*, ONISR, non daté (2001 ?).

interministériel de la sécurité routière » actuel (ONISR). Le SETRA conserve la tâche de la collecte et d'une mise en forme des résultats. Il continue aussi à faire certaines interprétations, notamment sur l'évolution du nombre des accidents qui nous occupe ici.

La chaîne de traitement est extrêmement complexe⁹⁹.

De nombreux organismes produisent, reçoivent, traitent et utilisent les fichiers, notamment les services des préfetures qui s'en servent sans aucun contrôle centralisé.

Il existait enfin depuis longtemps des traitements de statistiques propres à chacune des polices concernées, avec des publications régulières dans leurs revues respectives. Il en va de même des observatoires départementaux et régionaux mis en place plus récemment.

Cette complexité explique les nombreuses discordances dans les interprétations des statistiques que nous avons déjà rencontrées ou que nous examinerons plus bas. La direction des routes, puis plus tard le délégué interministériel, ne pourront – ou ne voudront – astreindre à des règles scientifiques d'interprétation l'ensemble des parties prenantes. Bien plus, elles transgresseront ces règles elles-mêmes sous la pression des besoins de communication.

Y remédier fut l'origine de la proposition dans le *Livre Blanc* de 1989 de créer un « *Centre d'étude et d'information de la sécurité routière* » chargé d'améliorer la collecte des données statistiques et d'en fournir des « *interprétations incontestables* [sous le contrôle d'un] *indispensable [...] service scientifique de haut niveau*¹⁰⁰ » qui ne vit jamais le jour.

TUES, BLESSES GRAVES ET BLESSES LEGERS.

Les tués ont toujours été définis par le délai entre l'accident et le décès. Ce délai est passé de 24 h avant 1954 à 3 jours en 1954, 6 jours en 1967 et 30 jours en 2005. Nous avons indiqué que des doubles décomptes faits lors des transitions permettent de dresser une série homogène¹⁰¹. Nous adoptons ici le décompte à 6 jours.

La définition des tués peut être considérée comme « *robuste* » selon le vocabulaire statistique. Cela n'exclut pas des différences mineures entre les BAAC et les renseignements détenus au plan local par les services de l'Équipement ou les services départementaux. Ainsi, en 2001, le rapport départemental « *Accidents corporels de la circulation routière. Hauts-de-Seine 2001* » décomptait 47 tués contre 45 pour le fichier des BAAC¹⁰².

⁹⁹ De façon très simplifiée, la chaîne du traitement s'établissait ainsi à la fin des années 1990 : le SETRA et l'ONISR créent un fichier brut regroupant les divers BAAC. Une correction du fichier initial est effectuée à plusieurs niveaux : par l'ONISR d'abord, puis par chaque Direction départementale de l'équipement qui doit procéder à une correction de son fichier brut, lequel revient ensuite au SETRA et à l'ONISR. Le fichier corrigé est ensuite exploité par l'ONISR, notamment pour son *Bilan* annuel, par des organismes centraux liés au ministère de l'équipement (SETRA, CERTU), par des organismes publics ou para-publics, INRETS, ASFA (Association des sociétés françaises d'autoroutes) et par le *Laboratoire commun d'accidentologie et de biomécanique de Renault et Peugeot* (LAB). Les Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), les Directions départementales de l'Équipement (DDE) et les Offices régionaux de sécurité routière, reçoivent et exploitent chacun les sous fichiers concernant leur ressort.

¹⁰⁰ Le *Livre Blanc* détaille les missions et le fonctionnement proposés pour le futur *Centre d'étude et d'information de la sécurité routière*. Citation page 25.

¹⁰¹ Les doubles décomptes ont donné, en 1953, 7 160 à 3 jours contre 5 548 à 24 heures (coefficient 1,29) et, en 1967, 13 585 à 6 jours contre 12 696 à 3 jours (coefficient 1,07). Le coefficient multiplicateur résultant pour passer de 24 heures à 6 jours est donc $1,29 \times 1,07 = 1,38$. Le coefficient mesuré en 2005 pour le passage à 30 jours par rapport à 6 jours est de 1,069. Voir les *Bilans* des années correspondantes (1954, 1967 et 2005).

¹⁰² Autres exemples de divergences mineures relevées par l'auteur dans les Yvelines pour 1998 et 1999.

Une étude¹⁰³ – fondamentale mais, hélas, « *confidentielle* » – réalisée par le laboratoire UMRETTE de l'INRETS a comparé aux BAAC les *Registres des hôpitaux du Rhône* sur la période 1996-1999. Elle a montré une sous-évaluation du nombre des tués de 4 à 6 %¹⁰⁴.

Les blessés graves étaient définis par une durée d'hospitalisation de 6 jours depuis 1954¹⁰⁵. Mais, c'était le secret de Polichinelle que les services de police ne vérifiaient pas cette durée avec le soin requis¹⁰⁶.

La recherche « *confidentielle* » de l'UMRETTE citée ci-dessus a montré le manque de fiabilité des relevés. Bizarrement, elle tait le nombre de relevés incorrects : blessé inscrit comme grave dans le BAAC ayant passé moins de 6 jours à l'hôpital ou, au contraire, victime hospitalisée plus de 6 jours considérée comme blessé léger¹⁰⁷. De source orale, les deux erreurs seraient au minimum de 20 % et se compenseraient plus ou moins.

Mais surtout, l'UMRETTE a comparé la réalité effective de leurs blessures en termes médicaux, c'est à dire le classement des lésions traumatiques par leur niveau sur la grille internationale « *Abbreviated Injury Scale* » (M.AIS), pour conclure¹⁰⁸ :

« La durée d'hospitalisation, critère sur lequel repose la notion de blessé grave dans les BAAC, ne dépend pas seulement de l'état de la victime, mais aussi de politiques d'hospitalisation susceptibles de variations dans le temps et l'espace.

Plus de la moitié des victimes considérées comme "blessés graves" par les Forces de l'ordre ne présentent pas de blessures le justifiant.

L'exagération de la gravité supposée d'une part importante des accidents, variable d'une catégorie d'usagers à l'autre et doublée d'un recensement non exhaustif des accidents réellement graves, doit rendre prudente l'interprétation des résultats de

¹⁰³ *Recherches coordonnées sur les traumatismes consécutifs à un accident de la circulation routière, et sur leurs causes et conséquences*, collectif d'auteurs, publication coordonnée par Bernard Laumon et Patricia Chapuis, INRETS/UMRETTE et Université Claude Bernard Lyon 1, septembre 2001, 2 volumes, non publié (il est indiqué sur le document qu'il s'agit d'un « rapport de recherche destiné à une diffusion restreinte »).

Voir des résumés :

Bernard Laumon, Jean-Louis Martin, *Analyse des Biais dans la connaissance épidémiologique des accidents de la route en France*, in revue *Épidémiologie et Santé publique*, 2003.

Bernard Laumon, Jean-Louis Martin et Yves Derrien, *Estimating relative driver fatality and injury risk according to some characteristics of cars and drivers using matched-pair multivariate analysis*, INRETS/UMRETTE, Communication au Congrès *Experimental Safety Vehicle*, 2003.

Nous n'avons pas examiné les publications plus récentes de l'UMRETTE traitant de l'après 2002.

¹⁰⁴ Les BAAC du Rhône recensaient, sur la période 1996-1999, 472 tués (dont 13 erreurs d'inclusion : doublon, hors département, non décédé ou pas par accident, ou après 6 jours). Les hôpitaux recensaient 58 morts à 6 jours supplémentaires. 30 décès sont confirmés par un procès-verbal d'accident non transcrit dans le BAAC. Le pourcentage minimum de sous-évaluation est donc de 3,6 % (intervalle de confiance à 95 % : 1,9 % à 5,4 %). Les 28 autres se composent de 12 cas invérifiables (9 refus des forces de police de laisser consulter les procès-verbaux avant 1999 et 3 cas où aucune procédure n'a été retrouvée) et 16 cas éliminés des BAAC pour des raisons diverses (1 conducteur d'un véhicule volé, 1 suicide présumé, 8 accidents survenus sur des voies privées non ouvertes à la circulation publique, 2 décès sur la voie publique où l'accident n'a pas été retenu par la police). La « *marge d'appréciation* » des services de police est donc importante.

¹⁰⁵ Bien que ce ne soit pas expressément indiqué dans les *Bilans* de 1954 et 1955, on peut l'affirmer sur la base du « *formulaire* » de recueil de données d'accident reproduit dans le *Bilan* de 1956.

¹⁰⁶ L'auteur, en poste à la direction de la circulation et de la sécurité routière en 1982-1983, avait entendu ce bruit dès cette époque.

¹⁰⁷ La raison de cette absence n'est pas indiquée dans le rapport. Pourtant, l'étude avait réussi à relier 65 % des BAAC à une inscription dans le Registre malgré l'anonymat des données. On est donc réduit à des conjectures.

L'hypothèse d'une « *restriction de diffusion* » de l'étude plus impérieuse sur ce sujet peut être avancée.

Le biais doit aussi dépendre du soin mis par l'unité de police locale à vérifier la durée d'hospitalisation.

¹⁰⁸ *Analyse des Biais dans la connaissance épidémiologique des accidents de la route en France*, op. cit.

l'analyse de ces accidents, tant au plan de la recherche que de l'évaluation et de la prévention. »

Les blessés légers sont sous-évalués de façon encore plus arbitraire.

L'UMRETTE a montré les nombreux défauts de ce recensement. Sur 1996-1999, les BAAC avaient recensé, dans le Rhône, 18 763 victimes d'accidents routiers (dont 83 % de blessés légers) et le *Registre des hôpitaux du Rhône* 43 056. Cet écart semblait stable sur les 4 ans. Même en tenant compte des erreurs, différences de définition (piétons se blessant seuls, accidents sur voie privée ou parking, etc.), non-signalement de l'accident, **la différence est de plus du simple au double**. En bonne logique, il faudrait y ajouter aussi tous les blessés légers n'ayant pas été à l'hôpital et inconnus dans les BAAC¹⁰⁹.

Une comparaison entre les départements montre des taux de blessés légers par rapport à la population dans certains départements 2 à 3 fois plus élevés que ceux de la moyenne des départements à densité humaine comparable ; c'est notamment le cas des deux départements de Corse, des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône. Ces différences, qui ne peuvent pas être attribuées à un niveau de dangerosité objectivement plus élevé, sont probablement plutôt dues à des pratiques de fraude qu'à un bien meilleur soin apporté par les polices au recueil des accidents¹¹⁰.

Sur la durée, il est plus que probable que les pratiques de décompte des blessés graves et légers ont changé d'une façon qu'il est impossible d'étudier *a posteriori*¹¹¹. L'examen qu'en a fait l'UMRETTE à la fin des années 1990 suffit à condamner ces deux données comme ayant une valeur suffisante pour baser quelque analyse – spatiale ou chronologique – que ce soit.

Une réforme des définitions en 2005 tira – avec quelque retard – la leçon de certaines des critiques ci-dessus. Elle reconnut la médiocrité irrémédiable de la définition des blessés graves et fit adopter à partir de 2005 un classement nouveau distinguant les « *tués à 30 jours* », les « *blessés hospitalisés* » et les « *autres blessés* » qui restent qualifiés de « *blessés légers* ».

La critique de l'UMRETTE sur la faible part du nombre de victimes prise en compte dans les BAAC – elle était de moins de la moitié du nombre réel de victimes dans le Rhône – n'a toutefois pas été prise en compte par les polices. En effet, le décompte de la totalité des victimes pour 2005 était de 108 076 contre 113 959 en 2004.

Signalons que les *Bilans* publient maintenant un chapitre sur « **La responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels** », éléments qui étaient indisponibles jusqu'ici du fait du refus de la Gendarmerie de renseigner la rubrique *ad hoc* contenue dans les BAAC. Nous ne commenterons pas ces résultats encore expérimentaux, mais qui ouvrent des perspectives nouvelles¹¹².

¹⁰⁹ Les raisons possibles de ces deux catégories de sous-évaluation sont nombreuses. Les blessés peuvent ne pas se signaler à la police : intervention des pompiers seuls sans la police, présentation spontanée à l'hôpital ou en médecine privée, rapports de forces entre les impliqués (éviter les malus), simples erreurs, etc. Mais, il est aussi de pratique fréquente qu'un procès-verbal d'accident corporel léger ne fasse pas l'objet d'un BAAC, la décision incombant au niveau local des services de police.

¹¹⁰ L'auteur, qui a mis en évidence ce phénomène en 2003, pencherait pour des pratiques de fraudes à la sécurité sociale et aux règles concernant les arrêts de travail. Il n'a pas entendu parler d'autres études sur ce sujet...

¹¹¹ Il existe de fortes présomptions d'une augmentation du taux de recueil des accidents corporels au long des années 1970 sous la pression de la *délégation*, suivie d'une diminution au cours des années 1980.

¹¹² La question sous-jacente à notre réserve est celle de la critique des « *pratiques policières* » dans le choix du responsable présumé. Pour ne prendre qu'un exemple, c'est le piéton âgé qui est présumé le moins responsable de tous les piétons accidentés, ce qui semble contradictoire avec ce que l'on sait de l'accidentologie du piéton âgé.

« **L'indice de gravité** », « rapport entre le nombre de tués et le nombre d'accidents corporels total », est largement utilisé en France, dans les *Bilans* et dans la *communication* sur la sécurité routière¹¹³.

Il n'a évidemment pas plus de signification que le décompte des blessés légers dont nous venons de voir l'insoutenable légèreté. Cette utilisation sert à « masquer » – on ne peut pas dire « à pallier » – l'absence d' « indicateur d'exposition au risque » dans le système français d'analyse des statistiques de sécurité routière¹¹⁴. Elle est d'ailleurs inconnue dans les pays avancés comme les États-Unis, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Suède, etc.

En conclusion, le nombre des tués est la seule donnée utilisable :

- pour les études sur la chronologie de la sécurité routière,
- pour les comparaisons géographiques à l'intérieur de la France,
- pour les comparaisons internationales.

LA VARIABILITE ALEATOIRE.

Une conséquence malheureuse de cette restriction des données utilisables au « nombre des tués » est que celui-ci est relativement faible et est donc soumis à une forte « variabilité aléatoire ». En d'autres termes, les variations du nombre effectivement constaté peuvent fortement dépendre du pur « hasard » et non de « causes » matérielles.

Les trois figures suivantes sont une illustration de la « variabilité aléatoire » du nombre des tués annuels ou mensuels ou sur une zone trop petite. Que l'on imagine un jeu de « pile ou face », la « moyenne » d'un nombre infini de jets est évidemment 50 % pour pile (comme pour face). Mais, si on joue un nombre limité de fois constituant une « épreuve », la valeur moyenne du nombre de « pile » obtenue sur chaque épreuve va différer et se distribuera selon un diagramme de « probabilité » étalé autour de 50 %. La somme de ces probabilités est toujours égale à l'unité.

Si l'on possédait la capacité de « rejouer » un grand nombre de fois les accidents sur une année ou sur un mois, les résultats de ces « épreuves » se répartiraient selon les trois courbes représentées, pour une « moyenne annuelle » de 7 800 tués (cas de l'année 2001), une « moyenne mensuelle » de 650 tués (mois moyen la même année) et une « moyenne annuelle départementale » de 70 tués, cas du département moyen en 2001.

Nous indiquons sur les trois figures les « intervalles » dans lesquels se situeraient 80 % et

¹¹³ Nombreux exemples, par exemple : « *Le Bilan 90 des accidents, Premier des rendez-vous qui rythment désormais, tous les quatre mois, la communication gouvernementale* », in *Revue du Comité de la Sécurité Routière* ; mars-avril 1991, page 2-3.

¹¹⁴ La position du SETRA est très claire sur cette théorisation de l'emploi de « l'indice de gravité ». Le responsable du *Département sécurité, exploitation, équipement* du Centre de la sécurité et des techniques routières du SETRA, chargé du traitement des BAAC, écrivait en 2003 dans une note interne :

« La connaissance du trafic n'a qu'une utilité secondaire pour deux raisons :

- le trafic n'est connu que très grossièrement. Par exemple on ne le connaît pas partout [...] ;
- comparé à ce que peut apporter la connaissance du trafic, le fichier accident BAAC est beaucoup plus riche car il permet de croiser de nombreuses variables et donc de rechercher des "gisements".

À la limite, si l'on arrivait à baisser le nombre de tués sans baisser le nombre d'accidents on aurait, pour l'essentiel, atteint l'objectif fondamental de la sécurité routière et cela un indicateur de gravité le dit contrairement à un indicateur de taux d'accidents. »

Le lecteur appréciera toute la naïveté de l'argument contenu dans le dernier paragraphe à la lumière de ce que l'on sait depuis la fin des années 1990 sur le manque de fiabilité du recueil du nombre des accidents corporels.

90 % des épreuves. Les épreuves éventuelles situées en dehors des limites de chacune des figures représentent moins de un millièmè des occurrences potentielles.

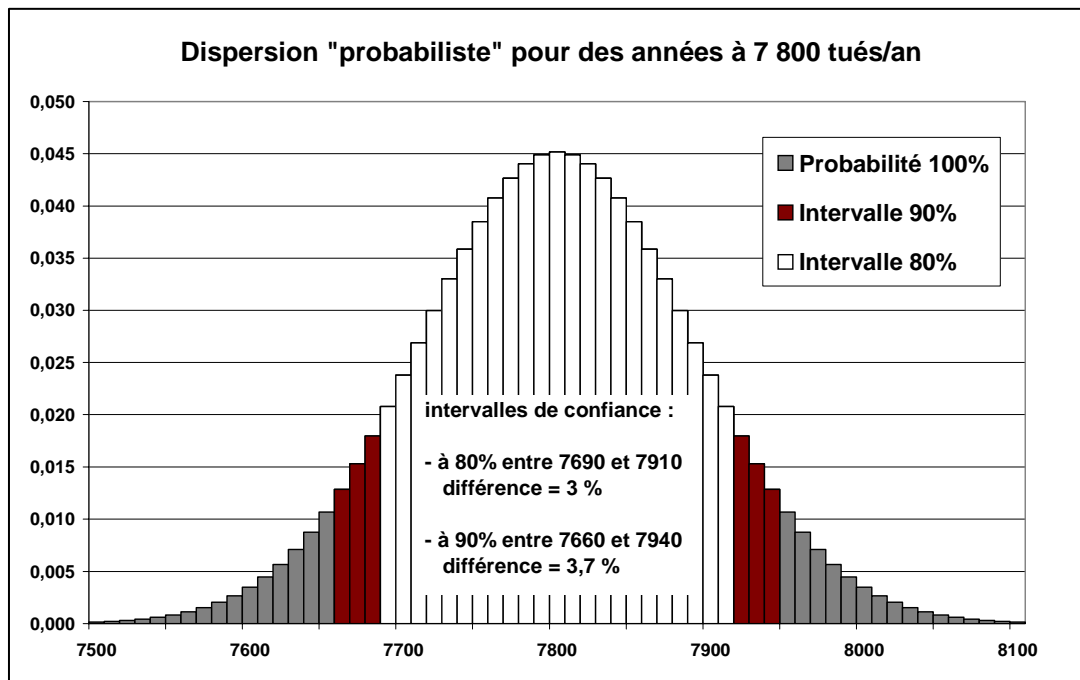


Figure 1. Dispersion probabiliste d'un nombre aléatoire de tués en France sur une année.

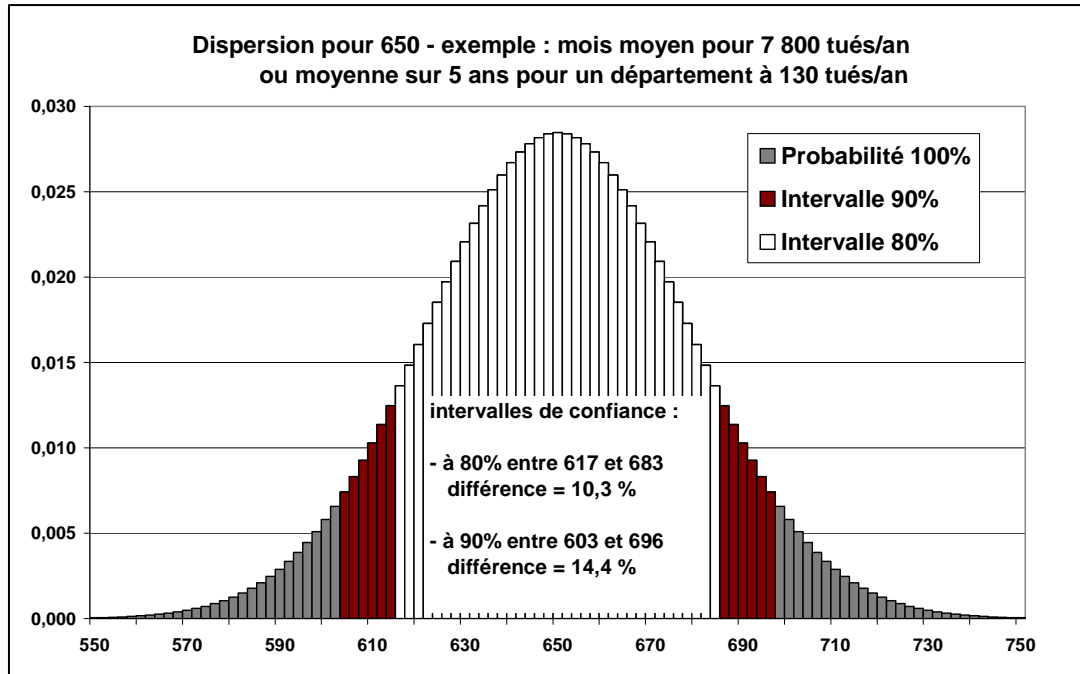


Figure 2. Dispersion probabiliste d'un nombre aléatoire de tués sur la France pour un mois.

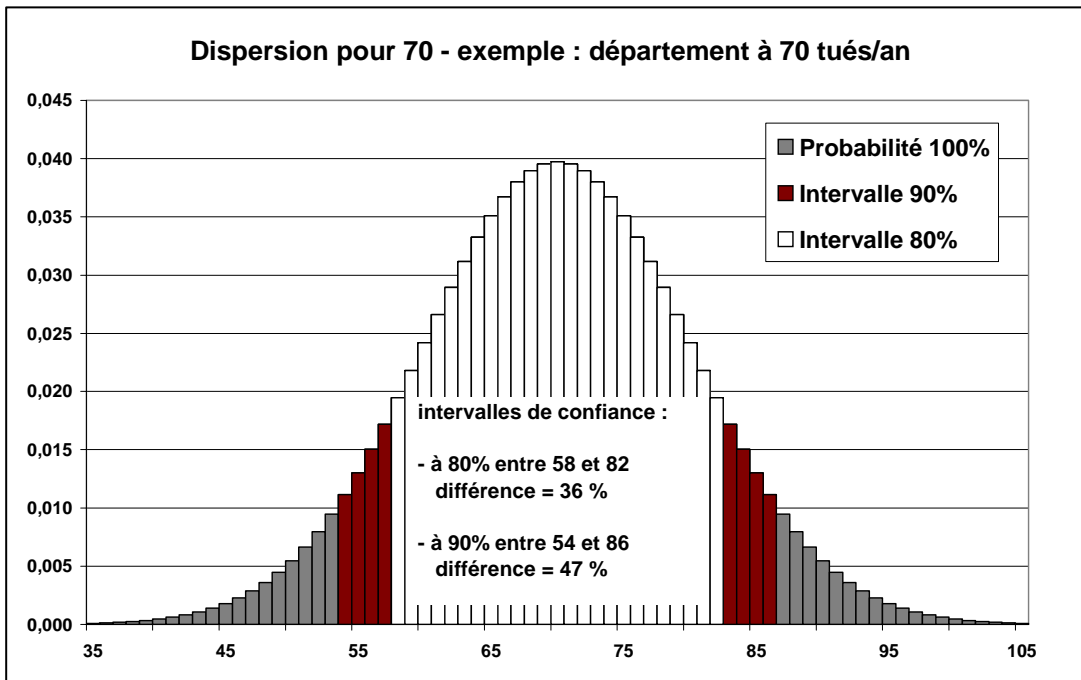


Figure 3. Dispersion probabiliste d'un nombre aléatoire des tués sur un département et un an.

La survenue des accidents obéit à une *Loi de Poisson*. Le nombre de tués déforme légèrement cette loi d'une façon mal connue. Nous avons tenu compte d'une déformation théorique adaptée à la moyenne de chaque cas.

Pour la moyenne de 7 800, la variance retenue est la variance poissonnienne $(7800)^{0,5}$; pour 650 la variance est $1,05 \times (650)^{0,5}$; et pour 70 la variance est $1,2 \times (70)^{0,5}$.

Pour l'année (7 800), l'amplitude de « l'intervalle de confiance à 80 % » est de l'ordre de 3 %, la probabilité qu'une épreuve tombe en dehors étant quand même de 20 %. Cette variabilité est de l'ordre de l'amplitude des variations enregistrées d'une année sur l'autre, ce qui rend déjà très difficile la séparation des « causes » résultant de modifications réelles ou d'un simple aléa.

Pour le mois (650), l'amplitude de l'intervalle de confiance à 80 % est de l'ordre de 10 %. On voit qu'il est déjà totalement impossible de relier une variation entre deux mois du même nom à autre chose qu'une variation aléatoire.

Pour le nombre annuel de tués sur un département moyen (70), l'amplitude de l'intervalle de confiance à 80 % est de l'ordre de 36 %, ce qui n'empêchait aucun préfet – ou ses services – d'interpréter les petites variations de ce nombre dans son département.

La reconnaissance de cette problématique de la *variabilité aléatoire* liée à la faible taille du « nombre issu de l'épreuve » est universellement admise.

Lorsqu'il s'agit d'une enquête par échantillonnage, il est toujours possible d'augmenter la taille de « l'échantillon » enquêté pour diminuer l'incertitude : ainsi, aux États-Unis, le *Bureau du Recensement*, analogue de notre INSEE, traite une enquête mensuelle, la « *Current Population Survey* » portant sur un échantillon de 100 000 Américains.

Mais, pour un « *décompte exhaustif* » – ce qui est notre cas –, on ne peut strictement rien faire, sinon augmenter la durée sur laquelle est fait ledit décompte. Ce qui s'oppose évidemment à l'établissement de considérations sur les variations à court terme.

LA « DESAISONALISATION » ET L'IMPOSSIBLE « ANALYSE CONJONCTURELLE ».

Il ne faut pas confondre ce que les *Bilans* nomment « désaisonnalisation » avec une élimination – ou une diminution – de la « *variabilité aléatoire* ».

Les *Bilans* annuels – et les « *Notes mensuelles* » – présentent un « *nombre mensuel* » de tués « désaisonnalisés », c'est à dire corrigé de divers éléments objectifs « *modélisés* » :

- les variations de la météorologie,
- le nombre de jours du mois (y compris le cas des années bissextiles),
- la position des week-ends, des fêtes et des vacances dans le mois,
- les variations saisonnières liées aux conditions qualitatives (jour-nuit notamment) de la circulation,
- les « *variations saisonnières moyennes* » du trafic.

Cette analyse utilise le logiciel GIBOULÉE, application d'une méthode classique de « désaisonnalisation », ARIMA, mise au point aux États-Unis depuis plus de 60 ans. Elle permet des vues intéressantes sur les variations du nombre mensuel de tués dues aux « *causes* » citées ci-dessus.

Toutefois la méthode utilisée souffre de diverses imperfections :

- le modèle de correction météorologique, ancien, devrait être réexaminé car il ignore les effets des technologies récentes du type ABS sur la conduite par mauvais temps ;
- surtout, elle n'utilise pas les « *variations réelles du trafic* » qui sont inconnues, mais une « *modélisation des variations annuelles du trafic* » obtenue à partir des données d'accidents, ce qui limite la prise en compte des variations fines du trafic¹¹⁵.

Les services du SETRA utilisent aussi GIBOULÉE pour une « analyse conjoncturelle » des variations autour de la tendance générale du nombre de tués mensuel corrigé des variations saisonnières. Le but essentiellement recherché est « *l'évaluation des mesures de sécurité routière* » en relation avec les petites variations du nombre des tués. Malheureusement, cette méthode est scientifiquement incorrecte¹¹⁶ :

- on ne peut pas éliminer la variabilité aléatoire, trop forte au niveau d'un mois ;
- l'analyse se basait sur l'utilisation d'une « *méthode graphique* » spécifique inconnue par ailleurs dans tous les domaines de l'analyse conjoncturelle.

Pourtant, la communication sur la sécurité routière trouvait son compte dans cette possibilité de discourir régulièrement sur les effets des mesures qui venaient d'être prises, et a largement utilisé les « *analyses conjoncturelles* » issues du SETRA. On les vit ainsi dénoncer un « *effet Coupe du Monde de football* » dans la hausse du nombre de tués de 1998...

Voir l'Annexe B, *Illustrations 237 et 241*.

Comme la validité du recueil des nombres de blessés, la validité de l'analyse conjoncturelle du SETRA n'avait pas fait l'objet d'examens critiques jusqu'à une période récente ni par l'Université ni par l'INRETS. Ce n'est qu'en 2002 que la question fut examinée à la suite de

¹¹⁵ Le logiciel correspondant nommé GIBOULÉE a été développé par le SETRA. Sa conception est très ancienne. GIBOULÉE utilise seulement les données d'accident, des données météorologiques et des données « calendaires ». Il n'utilise notamment aucune donnée de trafic, ni mensuel ni même sur le long terme, ce qui introduit des biais tautologiques.

¹¹⁶ Sur la critique approfondie de *l'utilisation abusive de GIBOULÉE pour des « analyses conjoncturelles »*, et la différenciation des concepts de « *l'analyse conjoncturelle* » et de la « *désaisonnalisation* », voir Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, op. cit.

controverses à propos de « *l'effet de l'attente de l'amnistie présidentielle* » par une commission d'experts statisticiens. Son *Rapport*¹¹⁷, au delà de son objectif initial restrictif, a traité de l'interprétation de toutes les petites variations du nombre des tués.

Il concluait à l'impossibilité radicale d'attribuer les « *petites variations du nombre des tués* » à des causes précises du simple fait de la « *variabilité aléatoire* » inhérente à la donnée « *nombre de tués* »¹¹⁸.

Dans les *Bilans* les plus récents, les commentaires relevant spécifiquement de « *l'analyse conjoncturelle* » ont disparu, même si les données « *désaisonnalisées* » sont toujours présentées sous l'intitulé ancien de « *L'analyse conjoncturelle* » et que les services de la communication continuent à proposer des « *analyses* » interprétant des petites variations¹¹⁹.

UNE SIMULATION DE LA VARIABILITE ALEATOIRE.

Pour illustrer visuellement les conclusions du rapport citées ci-dessus, nous présentons sur les deux figures suivantes¹²⁰ :

- la courbe des tués en année glissante $Y(t)$,
- le « *trend* » $TR(t)$ calculé pour les périodes 01/1961-08/1972 et 01/1980-12/2001 (courbe plus épaisse et plus continue),
- les valeurs simulées de $A(t)$, soit la « *somme du trend plus un aléa probabiliste* » calculée pour les valeurs moyennes de chaque segment.

Ces « *aléas probabilistes* » ont été tirés d'un simulateur de valeurs au hasard d'une loi de Poisson-Gauss (sur Excel de Microsoft) pour des séries de mois, puis ramenés à l'écart entre la moyenne mensuelle et la valeur tirée $E(t)$. Nous avons choisi sept séquences aléatoires continues de formes proches des sept séquences découpées sur la courbe $Y(t)$ dans les années 1960-1972 et 1979-2001. Ce choix est la seule nuance d'arbitraire dans cette simulation. On a ensuite reconstitué la séquence aléatoire en ajoutant $E(t)$ et la valeur du trend ($TR(t)$). Les séquences aléatoires continues représentent environ 8 % des tirages aléatoires ; elles sont donc très ordinaires, puisque nous avons ajouté un critère de ressemblance de forme¹²¹.

On constate sur les figures qu'il est tout à fait possible d'obtenir une courbe simulée $A(t)$

¹¹⁷ *Amnistie présidentielle et sécurité routière, Rapport* d'un groupe d'experts réuni à l'ONISR, présidé par Yves Page, septembre 2002.

¹¹⁸ Ce qui n'excluait pas que la « *cause* » revendiquée ait pu avoir un effet, mais le *Rapport* établissait que cet effet pouvait être simplement une variation aléatoire avec une probabilité élevée.

¹¹⁹ Comparer les *Bilans* pour 2005 et 2006 à ceux de 2001 ou 2002.

¹²⁰ Le « *trend modélisé* » est obtenu par lissage à partir de la moyenne centrée sur 12 mois (voir Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*). Sur les impressions en noir et blanc, la courbe des tués en année glissante $Y(t)$ est en noir mince, le trend est une courbe grise plus épaisse et plus continue que les autres, et la simulation aléatoire est une courbe mince en gris clair.

Rappelons que la valeur des tués en moyenne annuelle centrée n'est pas celle des tués corrigée des variations saisonnières, mais en est très proche, puisqu'elle élimine pratiquement la totalité des aléas calendaires et saisonniers (il ne reste que l'aléa météorologique au niveau d'une année entière).

¹²¹ Les tirages au hasard concernaient les valeurs suivantes de la moyenne : 8 000, 10 500, 12 000 et 15 000.

Pour chacune de ces valeurs, le tirage en continu comportait 1 000 tirages, soit 4 000 au total.

Les sept séquences retenues, d'une durée de 5 ans environ chacune, couvrent 33 ans environ. Elles couvrent donc 400 tirages au total, soit un dixième environ du total des 4 000 tirages effectués. Nous avons choisi les 7 séquences continues en fonction de leur forme proche de celle de la courbe en *année glissante*. On voit donc que ce choix était très restreint, et que nous avons pourtant pu établir une « *courbe simulée* » d'allure très proche de celle de la « *courbe réelle* » $Y(t)$ mesurée.

d'allure très proche de la courbe mesurée des « tués en année glissante » $Y(t)$.

Cette simulation nous semble suffisamment éloquente pour illustrer l'impossibilité de distinguer des petites variations qui pourraient être reliées à une « *composante conjoncturelle* » et le « *bruit blanc* » produit par les petites variations d'origine purement aléatoire.

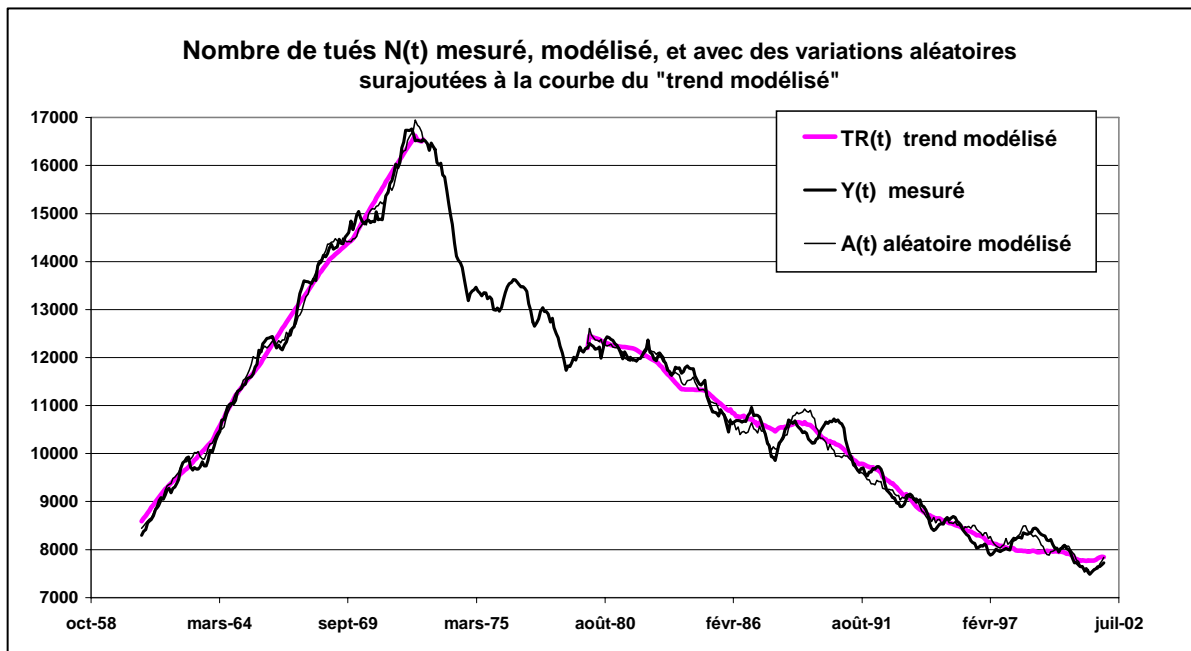


Figure 4. Modélisation d'une dispersion probabiliste du nombre des tués/an en valeur glissante (1960-2001).

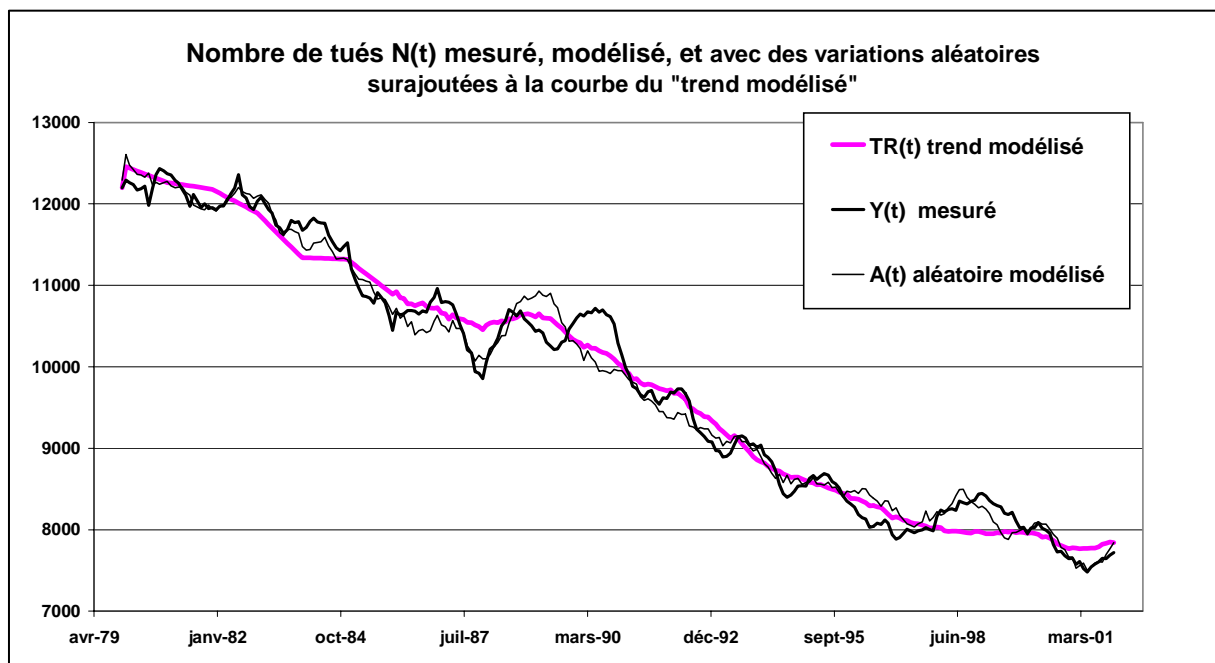


Figure 5. Modélisation d'une dispersion probabiliste du nombre des tués/an en valeur glissante (détail 1979-2001).

I-2 LES DONNEES SUR LE LONG TERME.

TUES, TRAFIC ET INDICE D'INSECURITE GLOBAL.

La figure ci-dessous représente le « *nombre de tués en année glissante* » de 1953 à 2001. Il s'agit des tués à 6 jours homogénéisés selon les coefficients indiqués plus haut. Les « *années complètes* » sont repérées sur la figure par des tirets horizontaux.

Ce sera donc le point de départ de notre analyse.

On notera d'abord l'ampleur des petites oscillations sur lesquelles il était évidemment si tentant de chercher à communiquer qu'on en vint à oublier les bonnes pratiques statistiques, comme nous venons de le voir.

Une seconde remarque concerne la période d'avant 1960, qui comporte une phase de hausse suivie d'une phase de stabilité.

Nous reviendrons sur la période précédant 1960 en « *I-3 L'évolution dans l'immédiat après guerre (1948-1960)* » ci-après. La question est complexe, mais on peut cependant proposer quelques hypothèses assez bien fondées.

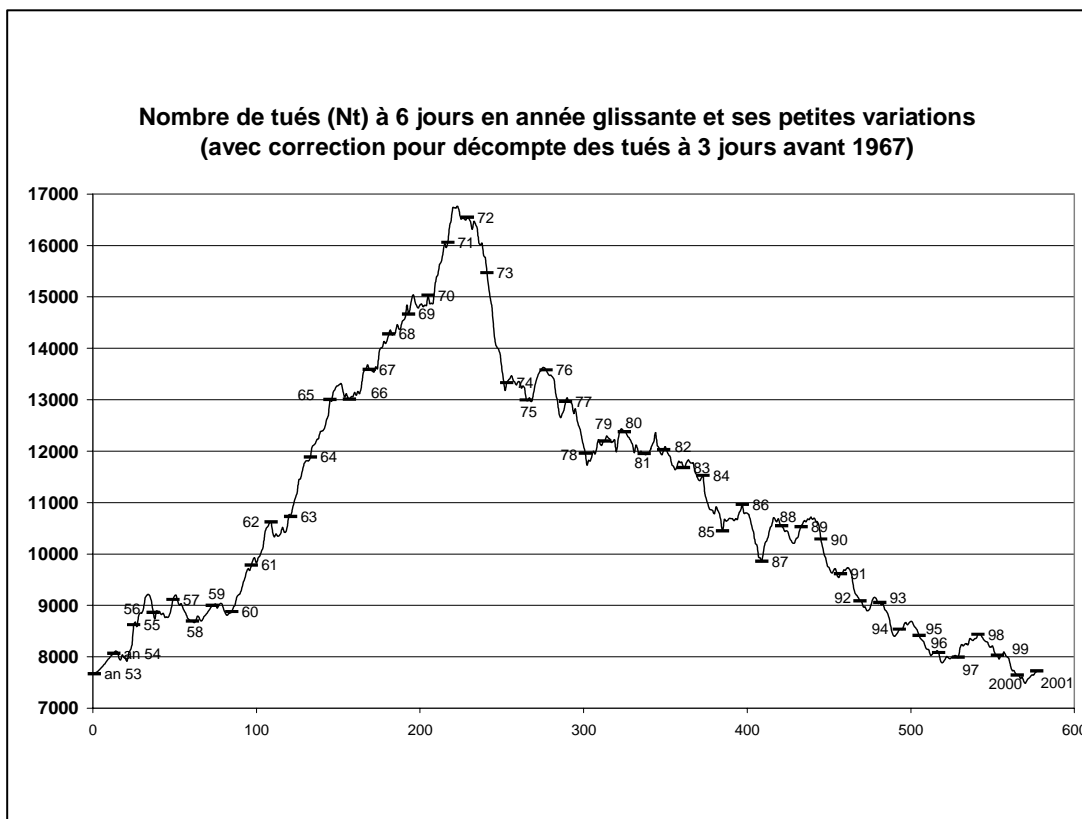


Figure 6. Évolution du nombre de tués en année glissante de 1953 à 2001.

À partir de cette image troublante de la courbe du nombre des tués, nous allons essayer de présenter les mécanismes de son évolution.

Nous limiterons nos analyses à la période 1960-2001.

On manque de données avant 1960 et la croissance du nombre des tués ne commence réellement qu'en 1960. À partir de 2002, la nouvelle politique de contrôle-sanction a eu des effets qui toujours en devenir et toute analyse un peu poussée serait prématurée ; nous avons indiqué au *Chapitre 11* quelques éléments qui pourraient articuler un tel travail.

Nous avons présenté l'évolution globale du trafic au *Chapitre 9, I-4* pour toute la période 1948-2007. Les données annuelles détaillées se trouvent dans l'Annexe A 24. Il s'agit du trafic motorisé total¹²².

L'intérêt porté aux variations à court terme du nombre de tués ne permet pas de comprendre comment ce nombre évolue sur le long terme. En effet, il conduit à éliminer la variable « *trafic* » qui joue un rôle fondamental dans l'évolution sur la longue durée.

Nous allons donc, pour une première représentation de l'évolution globale à long terme, considérer l'ensemble des trois critères suivants pour l'année « *t* » sur la période 1960-2000 :

- le trafic annuel de tous les véhicules motorisés mesuré en véhicule.km par an, que nous appellerons « *T(t)* » ;
- le nombre de tués par an, que nous appellerons « *N(t)* » ;
- l'indice d'insécurité constituée par le ratio « *nombre de tués par véhicule.km* », que nous appellerons « *I(t)* ».

Ces trois fonctions de l'année « *t* » et sont reliées par la relation : $N(t) = I(t) \times T(t)$

Le nombre de tués par an *N(t)*, qui était de 8 876 en 1960, est passé par un maximum de 16 763 sur l'année glissante juillet 1971- juin 1972, puis est redescendu à 7 720 tués en 2001.

Le trafic annuel *T(t)* a augmenté de 87,6 à 545 milliards de véhicule.km/an, soit une multiplication par un facteur 6, au rythme moyen de 11,7 milliards de véhicule.km par an.

L'indice d'insécurité *I(t)* a baissé de 102 à 14,15 tués/milliard véhicule.km, soit une division par 6,5. Il décroît très régulièrement depuis 1960, contrairement au nombre de tués par an.

Nous ferons l'hypothèse – que nous justifierons plus loin – que l'indice d'insécurité a la forme d'une fonction de type exponentiel avec une asymptote :

$$I(t) = a + k.e^{-\beta t}$$

où *a*, *k* et β sont des constantes (voir ci-après).

TUES, TRAFICS ET INDICES D'INSECURITE SELON LES TYPES D'USAGERS.

La répartition des tués par types d'utilisateurs a beaucoup varié dans le temps. La figure suivante présente les évolutions en deux catégories : « *en automobiles* » et « *non automobile* ».

¹²² Rappelons que les trafics sont publiés dans les *Rapports de la Commission des Comptes des transports* depuis 1963. Pour une série longue, nous suivons le travail de Laurence Jaeger, Sylvain Lassare : *Pour une modélisation de l'évolution de l'insécurité routière. Estimation du kilométrage mensuel en France de 1957 à 1993 : méthodologies et résultats*, Rapport DERA n°9709, INRETS, 1997.

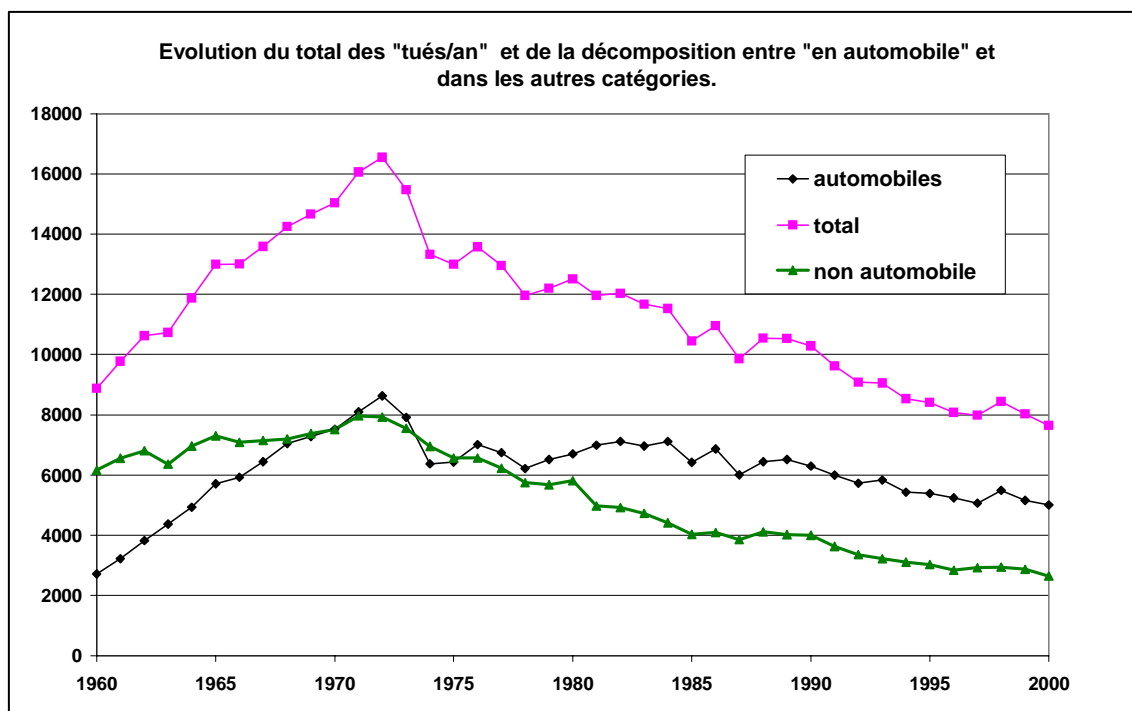


Figure 7. Évolution du nombre de tués « en automobile » ou autres usagers (1960-2001).

Le nombre de tués dans des véhicules à quatre roues (voitures particulières et véhicules utilitaires) est passé entre 1960 et 2000 de 3 087 à 5 278 sur un total passant de 8 876 à 7 643. Soit une part d'usagers des véhicules à quatre roues augmentant de 34,8 % à 69,1 %, tandis que les autres catégories d'usagers diminuaient en proportion de 65,2 % à 30,9 %.

Les évolutions pour chaque catégorie d'usagers entre 1960 et 2000 sont complexes et différentes. Nous allons donner quelques éléments sur les « indices d'insécurité » spécifiques de chaque catégorie. Notons que les différents trafics $T(t)$ sont mal connus pour la plupart de ces catégories¹²³.

La figure ci-dessous détaille les évolutions dans les catégories autres que les tués dans les véhicules à quatre roues, que l'on commentera ci-après.

Pour chacune des trois catégories, bicyclettes, deux-roues motorisés et automobiles on peut dresser des tableaux d'évolution des trois grandeurs $T(t)$, $I(t)$ et $N(t)$. Pour les piétons on aura seulement $N(t)$.

¹²³ Ces analyses sont à prendre avec précaution, notamment parce que les données de trafic spécifiques sont mal connues. De plus, le coefficient de correction global de 3 à 6 jours appliqué de 1960 à 1966 doit avoir quelques distorsions selon le type d'usagers.

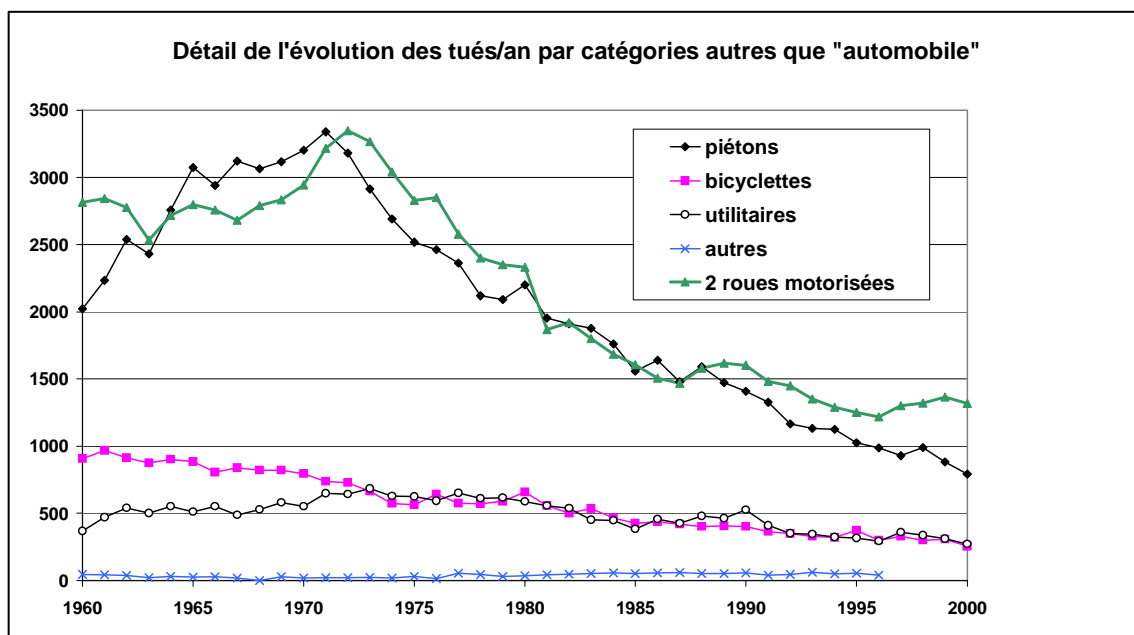


Figure 8. Évolution du nombre de tués par type d'usagers.

Piétons.

La courbe du nombre de piétons tués a une forme analogue à celle du nombre total des tués. Elle passe de 2 021 en 1960 à un maximum de 3 339 en 1971, puis elle décroît jusqu'à 793 en 2000. Leur part diminue de 22,77 % à 10,38 % du total des tués entre 1960 et 2000.

Le rattachement de ces évolutions à un critère de « *trafic piétons* » est impossible, faute d'éléments.

Le passage par un maximum est certainement dû aux limitations de vitesse et aux « *plans de circulation* » du début des années 1970.

La diminution à long terme du nombre de piétons tués combine l'amélioration de la conduite de véhicules automobiles avec des causes plus spécifiques aux piétons :

- la marche à pied est un « *mode de transport* » en baisse ;
- l'urbanisation croissante a fait diminuer le trafic piéton sur les routes et dans les traversées de village à forte circulation où ils étaient le plus exposés ;
- l'alcoolisation des piétons, cause fréquente de leurs accidents, a certainement beaucoup diminué¹²⁴ ;
- un phénomène d'apprentissage général les a concernés. Le piéton qui ignore les contraintes réelles (visibilité, temps de réaction, temps d'arrêt) de la conduite automobile est plus vulnérable que celui qui possède son permis de conduire. Le nombre de permis de conduire est ainsi passé de 6 millions à 35 millions entre 1960 et 2000 pour une augmentation de 15 % environ de la population. Ce phénomène serait au centre de l'évolution longue de la mortalité des piétons sur la route. La comparaison avec les pays étrangers semble le confirmer.

¹²⁴ De rares études des années 1960-1970 montraient que 30 % des piétons victimes de la route avaient trop bu.

Cyclistes.

Le nombre de tués à bicyclette a diminué très régulièrement, sans passer par un maximum, de 907 à 255 entre 1960 et 2000. Tout au plus constate-t-on une baisse plus rapide dans les années 1970. Le phénomène fondamental est ici la diminution de l'usage de la bicyclette.

Il y a certainement eu aussi un phénomène d'apprentissage analogue à celui que l'on peut constater chez les piétons : beaucoup plus de cyclistes possèdent leur permis de conduire en 2000 qu'en 1960. Le tableau ci-dessous donne une estimation de cette évolution¹²⁵.

Tableau 31. Évolution du trafic et du nombre des tués en bicyclette (1960-2000).

		1960	1970	1980	1990	2000
	Million bicyclette.km/jour ouvrable	23	21,3	16	12	11
T(t)	Million bicyclette.km/an	5750	5325	4000	3000	2750
N(t)	Tués/an	907	795	659	401	255
I(t)	Tués par milliard bicyclette.km	158	149	164	134	93

L'indice spécifique « *tués/bicyclette.km* » a diminué de 41 %. C'est moins que l'amélioration du ratio spécifique pour l'automobile (72 %). Ce qui est compréhensible car la protection du cycliste lors des chocs ne s'est pas améliorée comme celle des occupants des automobiles.

Les deux-roues motorisés.

La courbe du nombre de tués en deux-roues motorisés a la même allure que la courbe du total des tués ; ce nombre a augmenté de 2 629 en 1960 à 3 347 en 1972 puis a décliné assez régulièrement jusqu'à 1 317 en 2000.

On doit reconnaître dans le maximum du début des années 1970 les effets généraux des « *grandes mesures* » sur la dangerosité des automobiles, mais aussi de celles qui ont agi spécifiquement sur les deux-roues motorisés : limites de vitesse et port obligatoire du casque.

La décroissance à long terme s'est fortement ralentie après 1990.

La répartition des utilisateurs entre les diverses catégories, cyclomoteurs, vélomoteurs, motos – dont la définition a varié elle-aussi – a beaucoup fluctué. L'évolution des réglementations a été examinée au *Chapitre 10 II-6*. Voir le détail des tués en *Annexe A 24*.

Le tableau ci-dessous donne une estimation de l'évolution des trafics et de l'indice spécifique « *tués/deux-roues motorisé.km* »¹²⁶.

¹²⁵ Source J. M. Beauvais, *Estimation des parcours des deux-roues de 1965 à 1992*, page 7, non publié.

Selon Beauvais	1969	1976	1983	1990
millions de bicyclette.km par jour ouvrable	21,49	19,02	13,86	12,00

Nous avons complété ses données pour 1960 et 2000 et pris 250 jours ouvrables pour calculer les trafics annuels.

¹²⁶ Sources : Jaeger et Lassarre, *op. cit.* Selon eux, le kilométrage total effectué par les différentes catégories de deux-roues motorisés aurait évolué de 16,2 à 6 milliards de véhicule.km entre 1960 et 1990. On a complété ces données avec les *Rapports de la Commission des comptes des transports* jusqu'en 2000.

Tableau 32. Évolution du trafic et du nombre des tués en deux-roues motorisés (1960-2000).

		1960	1970	1980	1990	2000
	Cyclomoteurs Tués/an	1 739	2 637	1 271	677	431
	Motocyclettes et vélomoteurs Tués/an	1 074	206	1 059	946	886
T(t)	Milliard 2-roues motorisés.km/an	16,2	14	11	6,23	7,10
N(t)	Tués/an total	2 813	2 943	2 330	1 603	1 317
I(t)	Tués par milliard de 2-roues motorisés.km	173	210	212	257	185
	Part des cyclomoteurs dans les trafics en deux-roues motorisés	75%	90%	63%	48%	39%

L'évolution de l'indice spécifique « *tués/deux roues motorisés.km* » a été contrastée :

- il augmente régulièrement de 173 à 257 tués/milliard véhicule.km en 1990 ;
- puis il diminue très rapidement jusqu'à 185 tués/milliard véhicule.km en 2000.

Les causes de cette évolution n'ont pas fait l'objet d'analyses à notre connaissance. L'auteur n'avancera pas d'hypothèses à ce sujet¹²⁷.

La figure ci-dessous illustre cette évolution. On y voit clairement la croissance de la part des cyclomoteurs dans le parc, puis sa diminution.

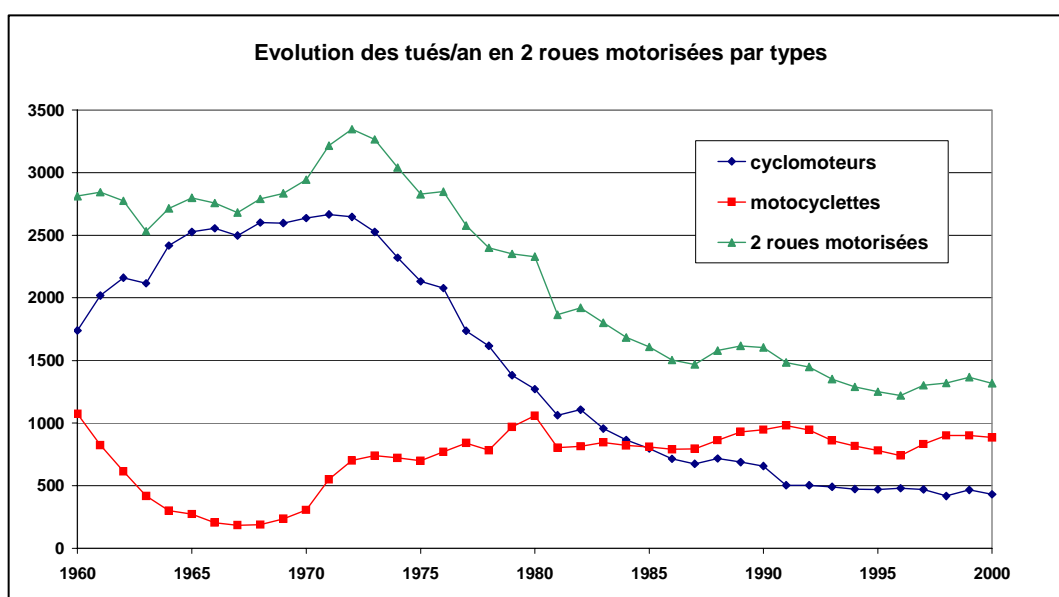


Figure 9. Évolution du nombre de tués en « cyclomoteurs » et en « motocyclettes ».

Les « quatre roues » (véhicules particuliers et utilitaires).

Le nombre de tués parmi les usagers de « *quatre roues* » – y compris les morts dans les poids lourds à plus de 4 roues¹²⁸ – est passé de 3 087 en 1960 à 9 269 en 1972, puis il a décliné assez régulièrement jusqu'à 5 278 en 2001. Dans le même temps leur trafic était multiplié par

¹²⁷ À la relecture, ses hypothèses de 2003 in *Analyse des variations spatio-temporelles* paraissent très fragiles.

¹²⁸ Les « tués dans les poids lourds » proprement dits forment une très faible part du total (2,5 % en 2001) ; ce pourcentage a peu varié dans le temps. Les collisions avec les poids lourds tuent surtout les occupants des véhicules antagonistes.

six environ. L'indice « *usagers des quatre roues tués par milliard de véhicule.km* » est donc passé de 40,6 à 9,7 entre 1960 et 2000. Soit une division de l'indice par un facteur 4.

Tableau 33. Évolution du trafic et du nombre des tués en « quatre roues » (1954-2000).

		1954	1960	1970	1980	1990	2000
T(t)	Milliard véhicule.km/an	40	76	190	305	440	520
N(t)	Tués/an total	2 108	3 203	7 937	7 098	6 727	5 197
I(t)	Tués par milliard de véhicule.km	52,7	42,2	41,8	23,3	15,3	10,0

La figure ci-dessous illustre cette évolution. Sa comparaison avec la figure illustrant celle du nombre global de tués est frappante.

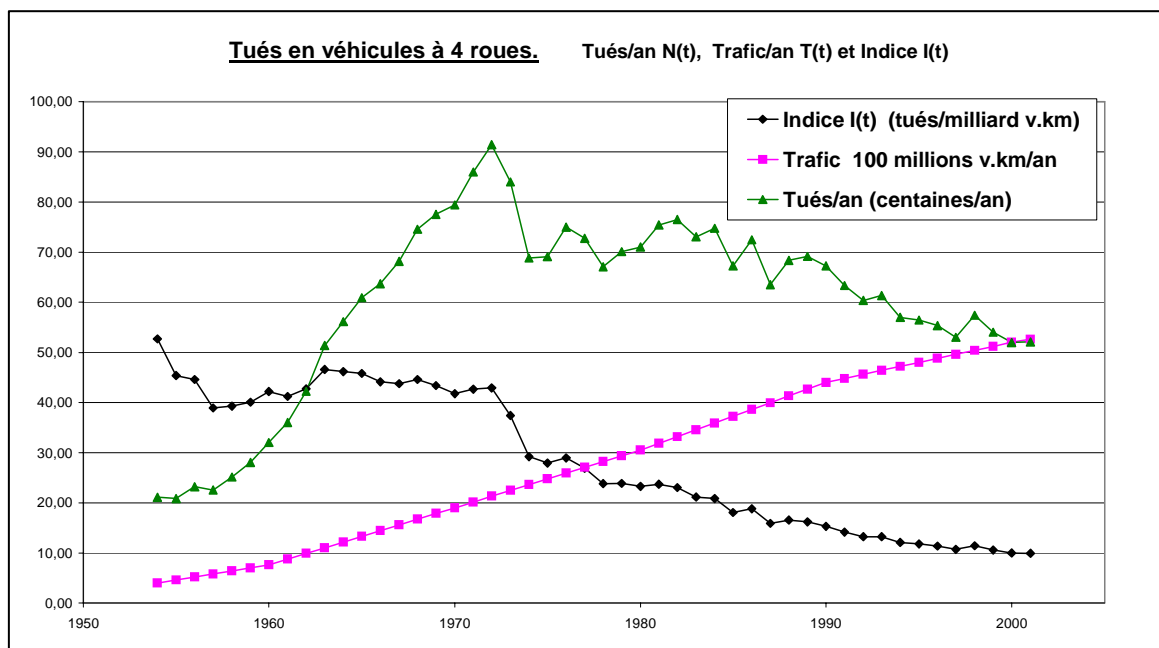


Figure 10. Évolution de N(t), T(t) et I(t) pour les véhicules automobiles.

D'abord, on remarque que le nombre de tués a été relativement stable après la baisse de 1973-1974, puis a repris sa baisse vers 1990.

L'indice « *usagers des quatre roues tués par milliard de véhicule.km* » a eu, lui-aussi, une évolution très particulière :

- il a été divisé par un facteur 4,3 de 1960 à 2001 (de 42,15 à 9,90) contre un facteur 7 pour l'indice concernant l'ensemble des catégories d'usagers (de 102 à 14,15) ;
- il a diminué très légèrement de 1960 à 1972, date de la nouvelle politique de sécurité routière et du maximum général des tués/an ;
- il a subi une chute de 38 % en deux ans entre 1972 et 1974 (de 42,92 à 29,17), effet évident de la mise en place des limites de vitesse et du port obligatoire de la ceinture aux places avant ;
- puis on entre dans une période de baisse régulière qui divise encore l'indice par trois entre 1974 et 2001 (de 29,17 à 9,90).

La compréhension des facteurs d'évolution propres aux quatre roues est fondamentale parce qu'ils représentent aujourd'hui les deux tiers des tués. La prospective de l'évolution

générale dépend donc de la connaissance de leurs facteurs d'évolution pour repérer ceux qui restent les plus actifs.

Les facteurs les plus souvent invoqués concernent le « *comportement individuel* » :

- effets des limites de vitesse,
- port effectif de la ceinture,
- diminution de la conduite sous l'influence de l'alcool,
- meilleur respect des autres réglementations, en agglomération notamment.

On cite aussi l'amélioration des véhicules, de leur freinage, de leur tenue de route, de leur résistance aux chocs, etc.

Mais, il y a des « *facteurs structurels* » qui contribuent continûment à la baisse sans avoir de liens avec le comportement individuel ni avec le véhicule :

- la diminution du taux d'occupation des automobiles particulières,
- le développement continu des autoroutes et voies rapides urbaines, trois fois moins accidentogènes que les voiries classiques,
- la proportion toujours croissante de « *conducteurs expérimentés* »,
- l'amélioration des secours et du traitement des blessés.

Les accidents impliquant les poids lourds.

Ici, notre point de vue sera différent. Il ne s'agit plus des passagers des poids lourds, tués en très petit nombre, mais du « *nombre des tués dans des accidents impliquant les poids lourds* » (camions et véhicules articulés de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge) quel que soit le type d'usager tué.

Le tableau suivant présente l'évolution de cette catégorie.

L'indice spécifique le plus approprié est donc le ratio $I(t)$ « *tués dans un accident impliquant un poids lourd divisé par le trafic des poids lourds en milliard de poids lourd.km* ».

Tableau 34. Évolution du trafic et du nombre des tués dans les accidents impliquant un poids lourd (1959-2001).

		1959	2001
T(t)	Milliard poids lourd.km/an	12	33
N(t)	Tués/an dans un accident impliquant un poids lourd	1 193	1 005
I(t)	Tués dans un accident impliquant un poids lourd par milliard de poids lourd.km	99	30

Les accidents impliquant des poids lourds présentent des caractères très particuliers par rapport aux catégories examinées jusqu'ici :

- le nombre de tués est resté stable de 1959 à 2001 ;
- le facteur d'amélioration de l'indice est de l'ordre de 3,3 seulement contre 4,2 pour l'ensemble des véhicules légers et utilitaires ;
- en 2001, cet indice était de 30 contre un indice de 9,9 pour l'ensemble des véhicules légers et utilitaires.

Nous reviendrons sur la question de la dangerosité spécifique du trafic de poids lourds.

I-3 ÉVOLUTIONS DU TRAFIC ET DU NOMBRE DE TUES (1960-2008).

LES PHASES DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC.

La croissance du trafic motorisé se présente en gros comme linéaire de 87 à 530 milliards de véhicule.km par an entre 1960 et 2000. Son rythme décroît de 1960 à 2000, à l'exception d'une petite reprise entre 1986 et 1991. On peut distinguer quatre phases principales dans cette croissance caractérisées et illustrées par le tableau et la figure ci-dessous :

- de 1950 à 1960, la croissance était de 6,3 milliards de véhicule.km/an, soit un taux moyen de 11,4 % (par rapport à la moyenne sur la période) ;
- de 1962 à 1973, l'augmentation était de 13,6 milliards de véhicule.km/an, soit un taux moyen de 7,6 % (par rapport à la moyenne sur la période) ;
- de 1974 à 1985, la crise de l'énergie (et conjoncturelle) a ralenti la croissance tombée à 9,4 milliards véhicule.km/an, soit un taux moyen de 3 % (par rapport à la moyenne sur la période) ;
- de 1986 à 1991, la sortie de la crise et la baisse du prix du pétrole a relancé la croissance du trafic au rythme de 15 milliards de véhicule.km/an, soit un taux moyen de 3,6 % (par rapport à la moyenne sur la période) ;
- de 1992 à 2000 la croissance a ralenti de nouveau à 9 milliards de véhicule.km/an, soit un taux moyen de 1,8 % (par rapport à la moyenne sur la période),
- en 2002, il semble qu'on soit entré dans une phase de stabilité du trafic¹²⁹.

Tableau 35. Les grandes phases de la croissance du trafic (1950-2007).

Période	Rythme de croissance annuel en milliards de véhicule.km/an	Rythme de croissance en % de la moyenne sur la période
1950-1960	6,3	11,4 %
1962 - 1973	13,6	7,6 %
1974 - 1985	9,4	3,0 %
1986 - 1991	15	3,6 %
1992 - 2002	9,0	1,8 %
2002 - 2007	environ 1	0,2 %

Cette évolution complexe combine l'effet de la saturation croissante du parc sur la durée et des accidents dus aux crises pétrolières et aux ralentissements et reprises économiques¹³⁰.

¹²⁹ Sous les réserves déjà émises sur les « corrections » à venir dans l'évaluation du trafic.

¹³⁰ En première analyse la croissance du trafic est évidemment liée à celle de la motorisation des ménages. Mais, le kilométrage parcouru par le ménage motorisé augmente lui aussi (notamment par une poly-motorisation).

Les études sur l'élasticité du trafic au prix des carburants, réalisées à propos des crises de 1973 et 1979, ont mis en évidence une élasticité assez faible à très court terme de 1 à 2 ans : peu d'usagers peuvent réagir individuellement à en baissant leur « consommation de kilomètres ». Mais, à plus de deux ans, l'ensemble des consommateurs peut réagir en adoptant des modèles d'automobiles moins motorisés et reprendre la progression de leur consommation de kilomètres à un coût plus ou moins maîtrisé.

Voir plus de détails au Chapitre 9, VI-1 Le tournant de la crise de l'énergie, ci-dessus.

Sans aller plus loin dans cette analyse, il semble que les variations du rythme d'augmentation du trafic sont donc plutôt dues aux effets de la situation économique qu'aux variations du prix des carburants.

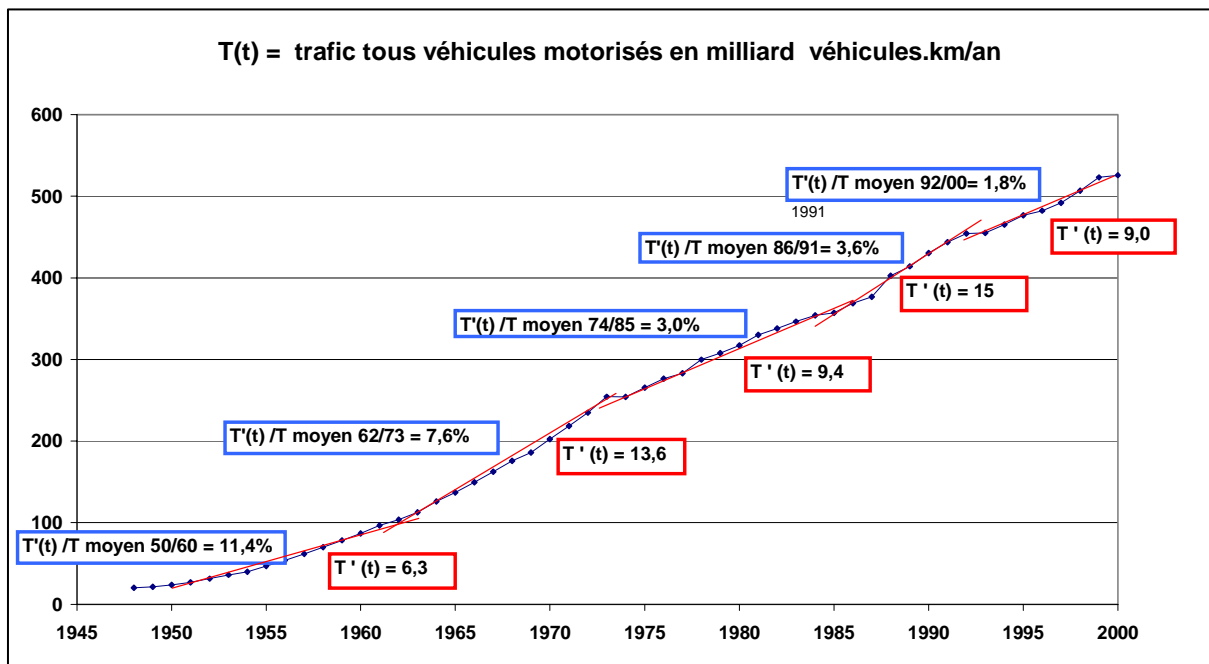


Figure 11. Évolution du trafic de 1960 à 2001.

On notera sur la figure les séquences de croissances quasi-linéaires mises en évidence dans le tableau précédent.

La figure suivante met en rapport la croissance du trafic $T(t)$ avec le nombre total des tués $N(t)$ et l'indice du nombre de tués divisé par le trafic $I(t)$.

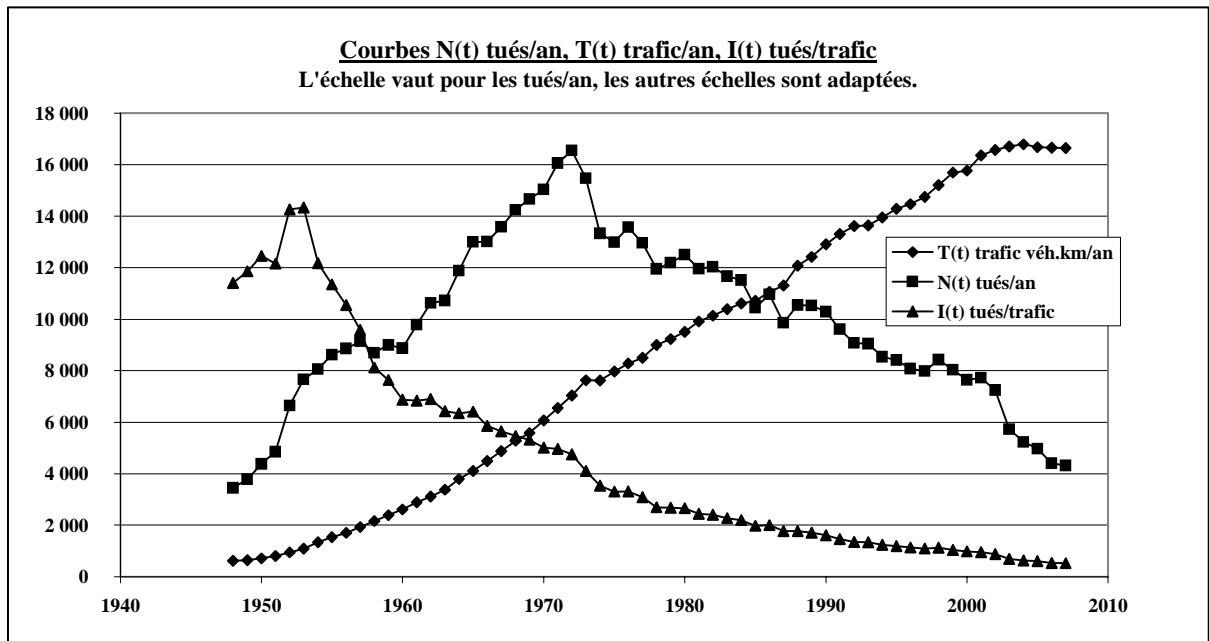


Figure 12. Évolution du trafic, du nombre de tués à 6 jours et du taux de tués rapporté au trafic (1948-2007).

L'EVOLUTION DANS L'IMMEDIAT APRES GUERRE (1948-1970).

Les deux figures ci-après caractérisent l'immédiat après-guerre. On a représenté :

- l'évolution du total des tués ramené à 6 jours ainsi que le parc des deux roues,
- et celle des tués en automobile (véhicules particuliers, camions et camionnettes).

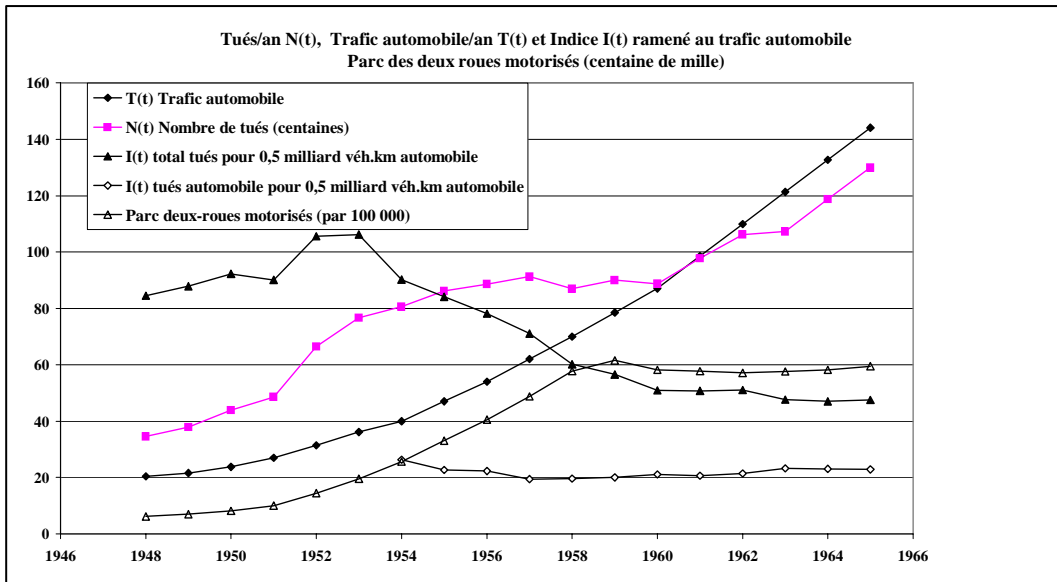


Figure 13. Évolution du nombre total de tués (1948-1965).

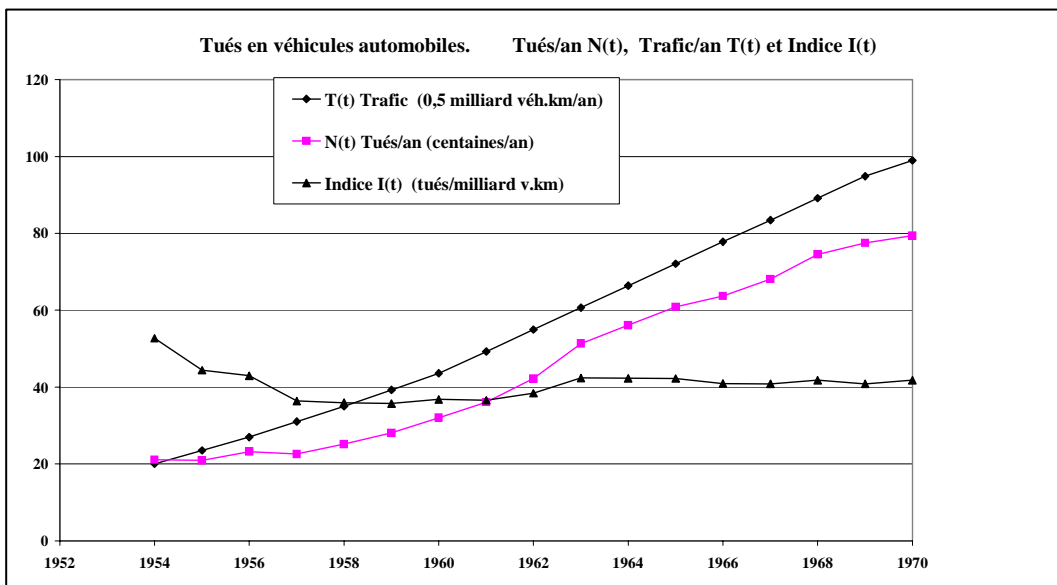


Figure 14. Evolution du nombre de tués en véhicules automobiles (1954-1970).

Les figures 13 et 14 montrent l'évolution de deux Indices $I(t)$ calculés à partir du total des tués (de 1948 à 1965) et du nombre des tués dans les véhicules automobiles (de 1954 à 1970), tous deux ramenés au trafic des seuls véhicules automobiles. On se reportera aussi à la figure 11 qui montre les évolutions du trafic automobile et à la figure 12 qui indique les évolutions, sur la totalité de la période 1948-2007, du trafic $T(t)$, du nombre total des tués $N(t)$ et l'indice du nombre de tués divisé par le trafic $I(t)$.

Le maximum de $I(t)$ - total des tués) en 1952-1953 mérite explication. Plusieurs phénomènes se superposent durant cette période. On peut avancer les hypothèses suivantes malgré le manque de données sur la répartition des usagers tués avant 1954¹³¹.

La première constatation est la vertigineuse croissance du parc des deux-roues motorisés : de 700 000 en 1949, ils passent à 1,5 million en 1952, 2,5 millions en 1954, 4 millions en 1956, 6 millions en 1959, puis leur nombre se stabilise en dessous de 6 millions jusqu'en 1972 (il ne remontera un peu au dessus de 6 millions qu'avec la crise pétrolière)¹³².

Il est très probable que la croissance de la circulation des deux-roues motorisés – qui plus avec des utilisateurs novices donc très vulnérables – a fortement accru le nombre total des tués. La croissance de la circulation automobile étant très lente (moins de 4 milliard de véhicule.km de plus par an), l'indice $I(t)$ pour le total des tués) a augmenté rapidement jusqu'en 1952-1953.

Lorsque l'on examine la période 1954-1960, on constate que le nombre total des tués varie très peu, avant de reprendre sa croissance à partir de 1960. L'indice $I(t)$ pour le total des tués) baisse très vivement. On constate que les deux indices $I(t)$ pour le total des tués) et $I(t)$ pour les tués en automobile) ont tendance à se rapprocher. Les hypothèses suivantes expliqueraient cette évolution :

- la croissance du trafic automobile reste encore modérée (avec 6,3 milliard de véhicule.km de plus par an) ;
- la croissance du parc des deux-roues motorisés se poursuit, mais avec une proportion moindre de conducteurs novices et probablement une forte tendance à la diminution du kilométrage moyen parcouru.

Après 1960, le nombre total des tués entre dans une phase de croissance très vive qui va durer jusque vers 1971-1972. L'indice $I(t)$ pour le total des tués) ne baisse plus que très lentement. Les hypothèses suivantes expliqueraient cette stagnation :

- la croissance du trafic automobile est plus de deux fois plus vive que dans la période précédente (avec 13,6 milliard de véhicule.km de plus par an) ;
- le parc des deux-roues motorisés a arrêté brutalement sa croissance en 1960 et stagne totalement.

Un dernier facteur a dû avoir une certaine influence : la « *structure de l'ensemble des conducteurs* ». Nous verrons en II-2 Effets de « *l'apprentissage individuel* » au niveau collectif ci-après que « *l'apprentissage* » de la sécurité dure bien plus longtemps qu'on ne le croît. Les « *conducteurs novices* » sont plus dangereux que les « *conducteurs confirmés* » durant une période de 12 ans environ. Or, du fait de la guerre, le nombre de conducteurs novices va

¹³¹ Il est possible que ces données existent, mais nous n'avons pas poussé nos investigations. Les décomptes de victimes ne commencent à être plus fiables qu'à partir de 1953, ce qui a peut-être introduit une sous-estimation pour la période antérieure.

¹³² Voir les parcs dans l'Annexe A 23. On ne possède pas de données de trafic sur le trafic des deux-roues motorisés, ce qui interdit d'être plus précis sur cette période.

présenter un « *creux démographique* » de huit ans environ lorsque le trafic reprend en 1948.

Les novices, qui sont en très petit nombre en 1948 (moins d'un tiers), seront ainsi impliqués dans 80 % des accidents corporels en 1954 et 87 % en 1960. Leur part va passer par un maximum entre 1960 et 1970 et aura diminué à 75 % en 1970, 67 % en 1980, 59 % en 1990 et 55 % en 2000. Cette valeur très élevée de la part des « *conducteurs novices* » durant la période 1960-1970 est certainement une des causes de la croissance très vive du nombre des victimes durant cette période comparée aux autres périodes.

LE MAXIMUM DES TUES DE 1972 ET LA BAISSSE CONSECUTIVE.

On peut préciser un peu la forme du maximum de la courbe du nombre des tués/an en considérant la « *moyenne centrée sur 12 mois* » qui est représentée sur la figure suivante¹³³. On a indiqué l'intervalle de confiance à 90 %, soit environ 200 tués en plus ou en moins pour une moyenne située vers 16 500.

Le maximum du nombre de tués/an a lieu en janvier 1972, mais, compte tenu de l'incertitude aléatoire (indiquée sur la figure) on a affaire à un palier qui couvre l'année 1972.

Ce palier est précédé par un autre palier qui va d'octobre 1969 à octobre 1970, date où la hausse reprend. Il est difficile d'en donner une explication solide : on constate de tels paliers sans événement particulier en 1962-1963 et 1965-1966¹³⁴.

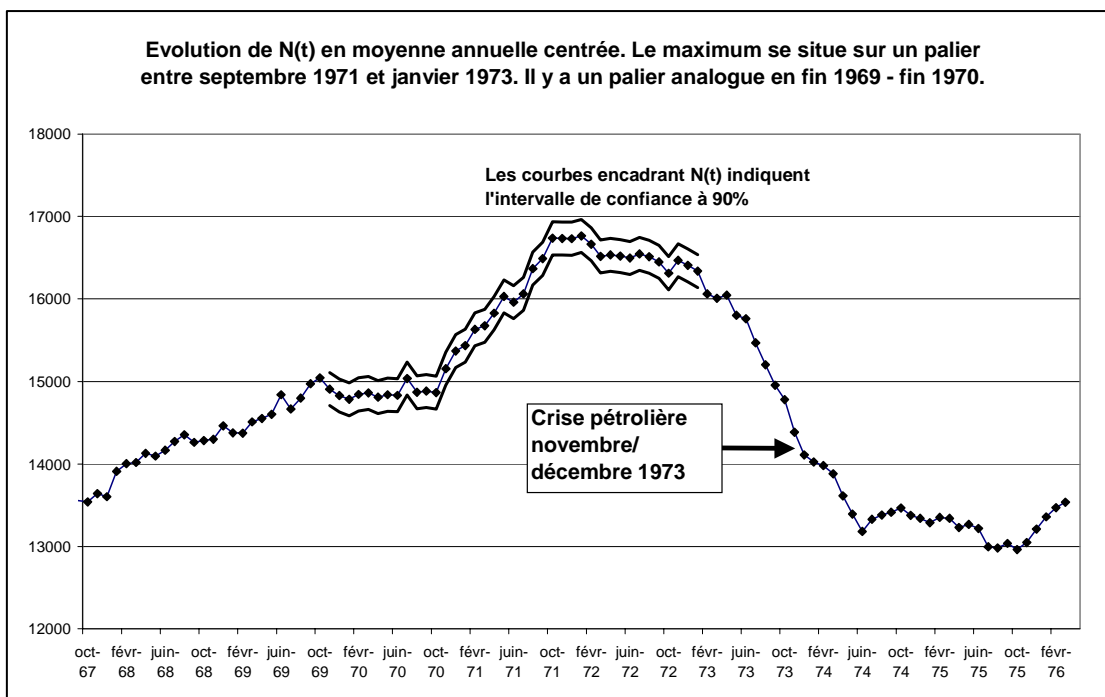


Figure 15. Évolutions du nombre des tués autour de son maximum.

¹³³ Cette représentation a l'inconvénient d'« étaler » graphiquement les effets des changements rapides. Mais, la moyenne glissante est la seule représentation qui efface à peu près la variation saisonnière. Les paliers trop courts (jusqu'à 6 pas mensuels) ne correspondent pas vraiment à une stabilité, malgré leur apparence.

¹³⁴ Ce palier peut être probabiliste. Mais, il pourrait être l'effet des annonces de la *Table Ronde* ou des premières expériences de limitation de vitesse de 1969-1970 et des efforts de répression qui les ont accompagné.

On a généralement interprété les changements survenus vers 1972-1973 comme une « rupture ». Elle a constitué un modèle fantasmatique de l'efficacité supposée d'une politique de sécurité routière, basée :

- sur une appréhension brute de « l'effet immédiat » des réglementations prises,
- et surtout sur l'effet supposé des campagnes d'information qui avaient pris une ampleur qu'elles n'avaient jamais eue auparavant.

La réalité est évidemment plus complexe.

En effet, la chronologie contredit le premier point. Les seules « mesures » prises avant la fin de 1972, et qui avaient donc pu agir, étaient :

- la limitation du taux d'alcoolémie en octobre 1970 qui avait agi sur les « conducteurs légalistes », mais n'avait pas été appliquée par les tribunaux, comme on l'a vu ;
- les expériences de limitation de vitesse de 1969, 1970 et 1971 ;
- le début d'exécution du grand programme de signalisation au sol et d'aménagements issu de la *Table Ronde*.

Quant aux campagnes d'information, nous avons vu que Jacques Eisenmann soulignait le retard pris en début 1972¹³⁵ :

« L'annonce des mesures de 1970 avait eu, on le sait, un résultat profond ; il s'est naturellement amorti. »

[On a] abouti à la création d'un magazine télévisé sur l'auto et la sécurité, qui débutera le 10 juin 1972.

La presse, la radio, la Prévention Routière nous aident maintenant. »

Enfin, la croissance du trafic ne sera entamée qu'en novembre 1973 par la crise pétrolière.

Il s'était donc passé autre chose ; cela ne fut mis en lumière que vers 1990.

Dans un article fondateur, le chercheur néerlandais Siem Oppe¹³⁶ avait examiné les variations du nombre des tués dans six pays développés jusqu'en 1987¹³⁷. Cet article fut traduit et complété avec le cas de la France en 1993¹³⁸.

Il avait mis en évidence que, dans tous ces pays développés, le nombre de tués par an étaient passé par un maximum au même moment vers 1974. Ce maximum intervenait brutalement alors que la courbe du nombre de tués dans ces pays était croissante.

Malgré certaines hypothèses et conclusions dépassées¹³⁹, cet article reste fondamental à

¹³⁵ J. Eisenmann, *Note au Premier ministre*, 20 avril 1972 (Archives Eisenmann).

¹³⁶ Siem Oppe (né en 1937), diplômé en psychologie et mathématiques pour les sciences sociales, a fait une carrière de chercheur jusqu'en 2002 à l'équivalent de l'INRETS, l'Institut de recherche sur la sécurité routière du SWOV, aux Pays-Bas. Il a essentiellement travaillé sur les questions de comportement de circulation et de statistiques, de modélisation et de prospective de l'évolution de la sécurité routière.

¹³⁷ Siem Oppe, *Development of traffic and traffic safety : global trends and incidental fluctuations* », Siem Oppe, in revue *Accident Analysis and Prevention*, n° 23, octobre 1991.

Pays considérés : Japon, USA, Allemagne, Grande-Bretagne, Israël et Pays-Bas.

¹³⁸ Siem Oppe, traduit et complété par le cas de la France par Sylvain Lassarre et Jean Orselli, *Évolution de la circulation et de la sécurité routière dans six pays développés*, in revue *TEC*, n° 120, septembre octobre 1993.

¹³⁹ Notamment, l'aspect des données de trafic jusqu'en 1987 l'a incité à représenter T(t) par une courbe « logistique » de type $T(t) = T_0 / (1 + e^{-(at + b)})$ où T₀, a et b sont des constantes et t la variable temps. Cette hypothèse s'est révélée erronée car on sait maintenant que les variations du trafic ont été quasi linéaires jusqu'en 2000. Aussi les conclusions qu'il en tirait sur la croissance du trafic sont-elles obsolètes. Il considérait

plusieurs égards car il introduisit :

- la validation de la représentation par les trois fonctions $I(t)$, $T(t)$ et $N(t)$,
- le rôle de la crise de l'énergie dans l'évolution de la sécurité routière avant et après 1974,
- la représentation du phénomène global « sécurité-traffic » comme un phénomène « *d'apprentissage d'une organisation* ».

Siem Oppe proposait le ralentissement de la croissance du trafic dû à la crise de prix de l'énergie (et à la crise conjoncturelle qu'elle avait entraînée) comme explication du fait que le maximum du nombre des tués était intervenu dans les 6 pays en 1974. Cela était valable pour ces 6 pays et quelques autres où il ne s'était rien passé d'autre de notable à cette période¹⁴⁰.

Mais, cela n'était pas le cas de la France où une nouvelle politique de sécurité routière avait été mise en œuvre vers cette même époque. C'est ce qu'il nous faut examiner maintenant.

La première figure ci-dessous représente l'indice $I(t)$ « *nombre de tués par milliard de véhicule.km* », ainsi que les « *courbes de régression* » pour l'indice $I(t)$ avant 1973 et après 1974 (en s'arrêtant en 1990 ou 2000 ; ces deux dernières courbes étant presque identiques).

La fonction de régression choisie est une fonction exponentielle avec asymptote non nulle de type $I(t) = \alpha + k.e^{-\beta t}$. Nous justifierons cette hypothèse plus loin.

La variable « t » est l'année, et la constante α est la valeur de l'asymptote, alors que la constante β est le coefficient de l'exponentielle.

On obtient des « *courbes de régression exponentielle avec asymptote* » nettement différentes avant et après 1974. Il apparaît donc qu'une accélération forte – mais passagère – de la baisse de l'indice d'insécurité s'est déclenchée entre 1971 et 1974.

aussi l'indice d'insécurité $I(t)$ sous la forme d'une exponentielle décroissante pure, sans mettre en évidence de changement avant et après 1973. Enfin, l'état de l'évolution en 1987 l'empêcha d'apercevoir l'effet d'une asymptote non nulle pour $I(t)$.

¹⁴⁰ On retrouve le phénomène au Canada par exemple.

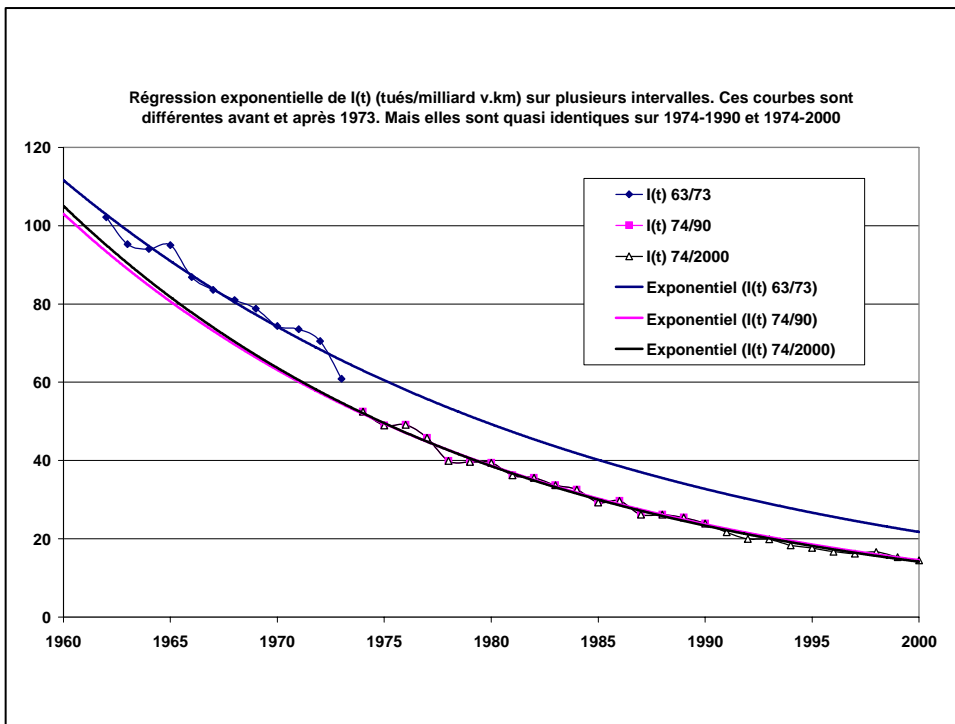


Figure 16. Simulation de l'évolution de l'indice de sécurité par courbes de régression.

La figure suivante représente l'extrapolation linéaire du trafic après 1973, sur la base de sa croissance entre 1960 et 1973.

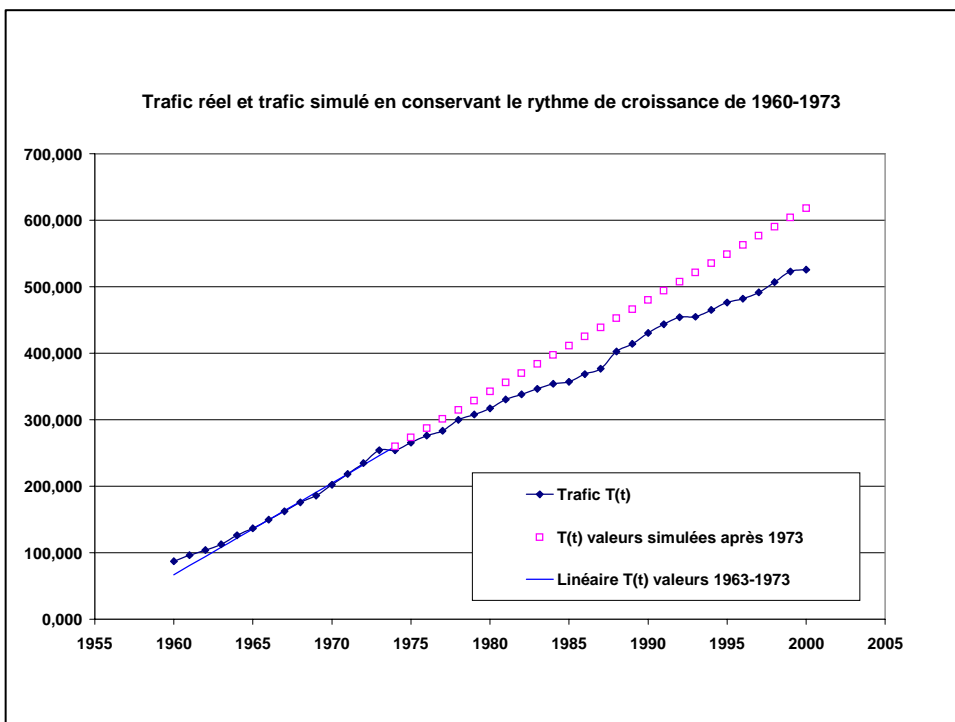


Figure 17. Extrapolation du trafic d'avant 1973 et trafic réel.

La troisième figure ci-dessous propose une représentation de la répartition entre les effets de la diminution du rythme de l'augmentation du trafic et les effets dus à un changement dans la variation de l'indice d'insécurité.

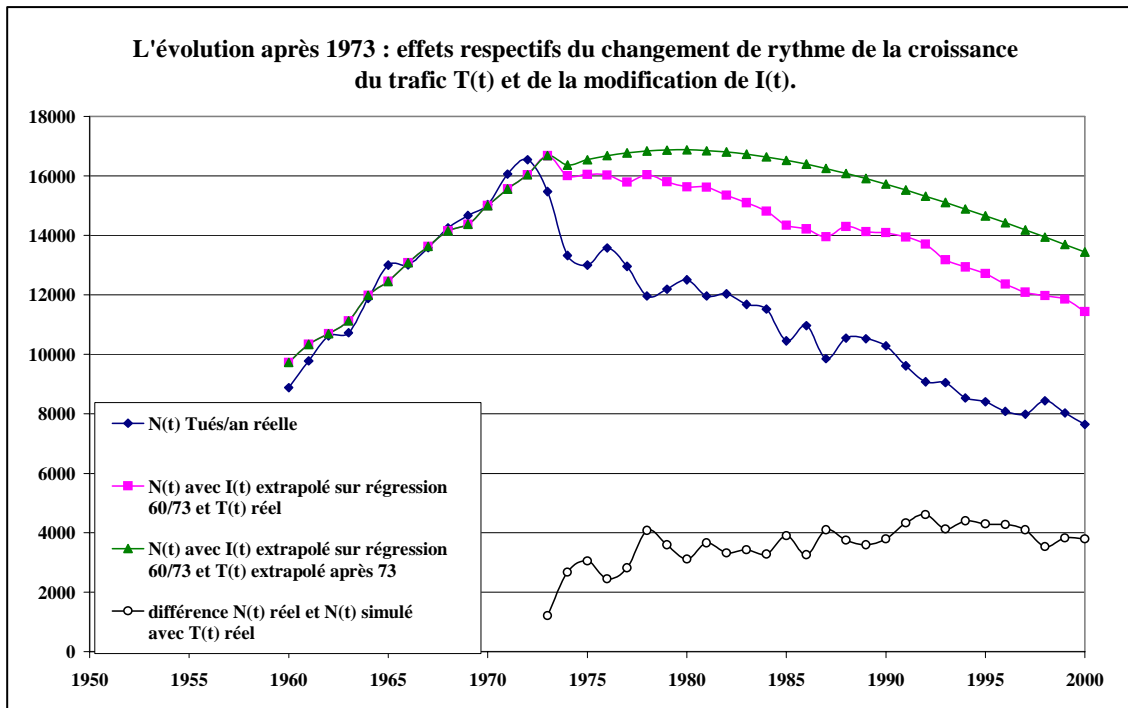


Figure 18. Effets respectifs du ralentissement de la hausse du trafic et des « grandes mesures ».

Les quatre courbes représentent le nombre de tués annuel $N(t)$. La forme des « points » de chaque courbe est entre parenthèses. On peut les définir et les commenter de la façon suivante en allant de haut en bas dans la partie droite de la figure).

La courbe haute (**triangles**) représente l'extrapolation après 1973 de l'évolution avant 1973 : le trafic $T(t)$ est extrapolé selon sa croissance linéaire avant la crise de 1973, et l'indice d'insécurité $I(t)$ est extrapolé sur la base de sa courbe de régression pour les années 1963-1973. Elle correspond donc à une situation « au fil de l'eau », sans « crise de l'énergie » ni « grandes mesures ». Le nombre de tués approchait d'un maximum très plat qui se serait situé vers 1980.

La courbe suivante (**carrés**) modélise $N(t)$ (de 1960 à 1990) sur la base du « trafic réel » et de l'indice d'insécurité $I(t)$ extrapolé sur la base d'une courbe de régression pour les années 1963-1973. Elle représente donc « l'effet de la crise de l'énergie » sur le trafic¹⁴¹. Celle-ci a déjà « cassé » la croissance du nombre de tués. C'est précisément ce qui s'était passé dans les 6 pays examinés par Siem Oppe où on n'avait pas pris de mesures particulières.

La courbe suivante (**losanges**) est la courbe réelle (sur 1960-2000) du nombre de tués par an $N(t)$.

¹⁴¹ Dans sa partie gauche, de 1960 à 1973, elle représente la modélisation de $N(t)$ réel. On constate que ces deux courbes sont effectivement très proches.

Enfin, la courbe située en bas (**cercles à centre blanc**) est la différence entre les deux courbes précédentes à partir de 1974. Elle représente les effets des « *mesures de sécurité* »¹⁴².

On constate que l'écart entre ces deux courbes a été acquis très rapidement, 80 % étant acquis dès 1975. Il a pris son plein effet vers 1978. Cela correspond bien à la date à laquelle la plupart des grandes mesures ont été acquises (avec la *Loi* de 1978 sur l'éthylomètre et le port obligatoire du casque pour les cyclomoteurs en rase campagne en 1976 puis en ville en 1979).

On peut faire l'hypothèse que le creux de 1976-1977 est dû à la diminution de la répression liée à l'amendement Bignon.

Enfin, après 1978, cette différence augmente très lentement jusqu'en 2000 avec des oscillations. Ce qui illustrerait bien l'absence d'effet notable des réglementations prises durant la période 1980-2000. La baisse du nombre des tués durant toute cette période serait alors – en très grande partie – indépendante des comportements¹⁴³. Elle serait due majoritairement aux variations du trafic et à des facteurs structurels que nous examinerons plus loin.

En résumé, ce qui s'est passé dans les années 1970-2000 doit s'analyser ainsi :

- vers 1970 le nombre de tués $N(t)$ approchait de son maximum comme dans la plupart des pays développés ;
- la crise pétrolière qui avait entraîné le ralentissement de la croissance du trafic aurait de toute façon « cassé » la courbe et avancé la date du maximum en 1974, comme ce fut le cas pour les autres pays développés, ce que démontra Siem Oppe ;
- les premières « *grandes mesures* » ont avancé ce maximum de quelques mois quelque part en 1972 ; elles n'ont acquis leur effet maximum que vers 1978 ;
- de 1979 à 2000, la baisse de la répression et le manque de mesures réellement nouvelles ont amené à une certaine stabilité du nombre de tués, qui était alors déterminé en majorité par :
 - o l'évolution du trafic,
 - o les effets des évolutions de facteurs indépendants des comportements¹⁴⁴,
 - o les fluctuations – sans réelle amélioration sur la durée – des comportements sous l'influence des variations de la répression.

L'HYPOTHESE D'UNE « ASYMPTOTE DE SECURITE ».

C'est sur la « *théorie de l'apprentissage des organisations* » que l'on peut fonder la meilleure représentation de l'évolution à long terme de l'insécurité routière. Le type de représentation classique de l'évolution d'une organisation, une firme industrielle par exemple,

¹⁴² On notera que les effets des variations de l'évolution du trafic réel sont pris en compte dans les deux courbes (carrés et losanges). Ils sont donc éliminés ici.

De façon plus rigoureuse, cette courbe représente les effets des « *mesures de sécurité* » et des interactions des facteurs issus de la crise de l'énergie autres que la baisse de la croissance du trafic (baisse des vitesses avant les limitations générales par exemple), dont on fera l'hypothèse qu'elles sont faibles.

¹⁴³ Les comportements varient cependant. Nous avons noté par exemple la forte dégradation du taux de port de la ceinture entre 1980 et 1986. Signalons que les taux de dépassement des vitesses autorisées ont, eux aussi, subi des variations. Nous avons noté aussi les variations de la répression, notamment avec l'effondrement du nombre de retraits de permis après 1993.

¹⁴⁴ Rappelons que ceux-ci sont : la baisse du trafic des véhicules vulnérables, bicyclettes et deux-roues motorisés, la diminution du taux d'occupation des automobiles particulières, le développement continu des autoroutes et voies rapides urbaines moins accidentogènes, la proportion toujours croissante de « *conducteurs expérimentés* », et l'amélioration des secours et du traitement des blessés.

est un diagramme qui représente trois types de valeurs liées en fonction du temps¹⁴⁵ :

- une production en volume,
- un « *taux unitaire* » : « *temps de production* », « *coût de production* », « *taux de défaut* » ou de « *rejet de produits défectueux* »,
- le produit de ces deux valeurs donne, selon le cas, le « *nombre d'heures travaillées* », le « *coût global de production* » ou le « *nombre de produits défectueux* ».

Dans le cas de « *l'organisation Sécurité Routière* », ces trois variables liées ont les équivalents suivants :

- la « *production* » est évidemment le « *trafic* » de l'ensemble des véhicules motorisés mesuré en véhicule.km par an, que nous appellerons « *T(t)* » ;
- l'indice d'insécurité constituée par le ratio « *nombre de tués par véhicule.km* », que nous appellerons « *I(t)* », qui est l'équivalent d'un taux de défauts ;
- le « *nombre de tués par an* », que nous appellerons « *N(t)* », qui résulte de la multiplication des deux précédentes fonctions : $N(t) = I(t) \times T(t)$

Les théories classiques de l'apprentissage individuel montrent que les « *taux unitaires* » sont généralement en forme de courbe décroissante avec une asymptote non nulle, qui correspond à l'apprentissage parfait.

Toutefois cette asymptote est remise périodiquement en question par des réorganisations (techniques, organisationnelle, etc.) qui conduisent à l'abaisser par paliers.

On peut ainsi proposer de modéliser l'indice d'insécurité selon un modèle de la forme d'une fonction exponentielle décroissante avec une asymptote :

$$I(t) = \alpha + k.e^{-\beta t}$$

L'asymptote « α » dépend du système constitué par le « *comportement des usagers* » déterminé par des règlements et les contraintes de répression qui leur sont appliquées.

Le coefficient de décroissance exponentielle « β » traduit l'ensemble des facteurs d'amélioration : évolutions des comportements et améliorations continues indépendantes du « *comportement des usagers* ».

Les constantes α et β suffisent à caractériser la forme de la courbe, identique à une translation près. La constante k représente une origine des temps t_0 ; en effet, on peut écrire la formule sous la forme suivante :

$$I(t) = \alpha + k.e^{-\beta t} = \alpha + e^{\beta t_0}.e^{-\beta t} = \alpha + e^{-\beta(t-t_0)}$$

Nous avons vu que cette formulation permettait de modéliser correctement l'indice d'insécurité dans les séquences 1960-1973 et 1974-2000.

On peut illustrer la bonne adéquation de cette modélisation par la figure suivante qui représente deux modélisations de l'indice d'insécurité entre 1989 et 2001, période durant laquelle les règlements et la répression ont peu changé.

Un indicateur statistique de l'écart entre la courbe réelle et la courbe modélisée est la « *somme des carrés des écarts* » $\Sigma (I(t)-R(t))^2$ entre les valeurs mesurées de $I(t)$ et la courbe de

¹⁴⁵ Bien entendu, il ne s'agit ici que de représentation globale. Mais, ce type d'approche peut se diversifier selon les « *taux unitaires* » (ici le coût ou le taux de rejet, mais aussi l'intensité énergétique, le coût de réparation d'un produit défectueux, etc.), selon les types de produits, selon les usines de la firme, etc.

modélisation $R(t)$ qui doit être aussi petite que possible. Elle est respectivement :

- par rapport à une régression $R(t) = k.e^{-\beta t}$ de type exponentielle pure :
- $\Sigma (I(t)-R(t))^2 = 5,94$;
- par rapport à une régression $R(t) = \alpha + k.e^{-\beta t}$ de type exponentielle avec asymptote non nulle :
- $\Sigma (I(t)-R(t))^2 = 1,97$

Cette différence des deux valeurs de $\Sigma (I(t)-R(t))^2$ ci-dessus est très significative.

Le lecteur peut apprécier visuellement sur la figure combien la courbe de régression exponentielle avec asymptote (carrés) est plus proche de la courbe mesurée (losanges) que la courbe de régression exponentielle sans asymptote (triangles).

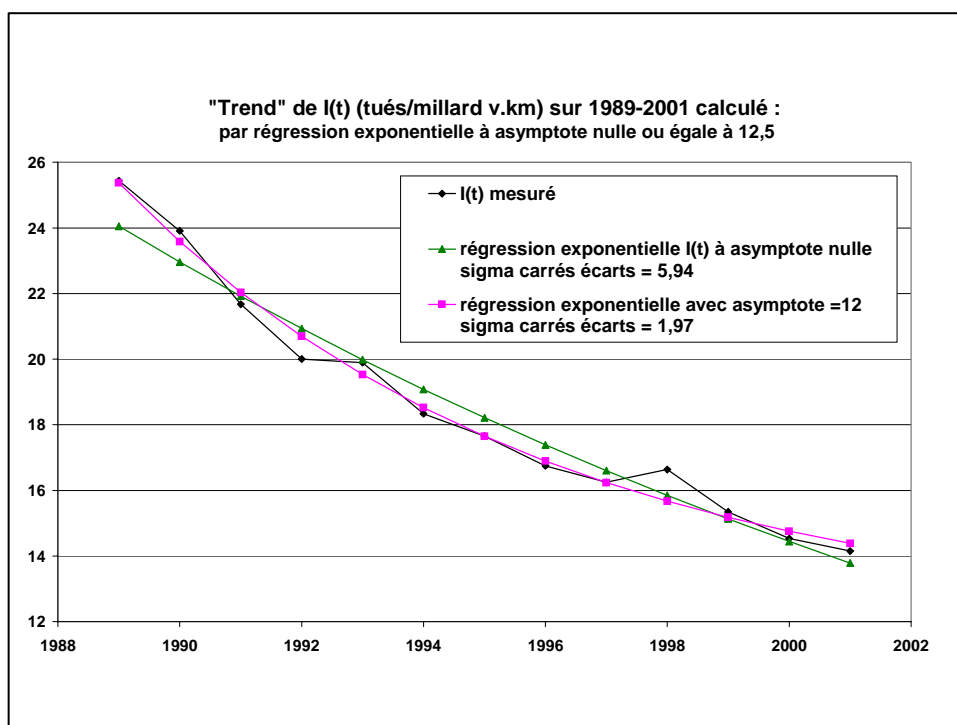


Figure 19. La modélisation de $I(t)$ par une exponentielle décroissante avec asymptote.

Il est difficile dans le cadre du présent ouvrage de mieux justifier l'analogie que nous proposons avec l'apprentissage d'une organisation. L'examen de la circulation dans divers autres pays avancés montre le même phénomène que dans la France de 1980 à 2000.

On retrouve la même problématique d'une « asymptote de sécurité » dans le « transport aérien civil » lequel ne s'améliore plus depuis 1980¹⁴⁶. Voir l'Annexe B Illustration 248.

¹⁴⁶ Voir Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, op. cit., pages 105-109.

II Les « mains invisibles » de l'apprentissage de la sécurité.

II-1 INTRODUCTION : « APPRENTISSAGE » ET « MAINS INVISIBLES ».

La représentation de l'accident par la triade « *homme-véhicule-infrastructure* » est très généralement conçue de façon restrictive, les améliorations de la sécurité ne pouvant venir que de celles du véhicule, de l'infrastructure ou des « *comportements* »¹⁴⁷.

La représentation par une « *fonction d'apprentissage* » nous a donné une représentation globale de l'évolution de la sécurité routière, complétée – par avance – par des fonctions d'apprentissage spécifiques à chaque type d'usager.

Il ne faudrait cependant pas établir une équivalence entre « *apprentissage* » et « *amélioration des véhicules, des voiries et des comportements* ».

Longtemps, ce furent les effets des améliorations d'infrastructures et des améliorations des véhicules qui étaient mis en avant ; nous avons déjà esquissé l'histoire de ce type de mesures. Nous en ferons un bref rappel ci-après.

Puis l'accent fut mis sur les facteurs de comportement.

En fait, il existe d'autres facteurs structurels d'évolution, que l'on pourrait appeler, en une métaphore économique, des « *mains invisibles* », et qui ont régi probablement plus de la moitié de l'amélioration apparente de la sécurité routière depuis la guerre.

C'est essentiellement eux que nous allons examiner dans le présent sous-chapitre :

- les effets de « *l'apprentissage individuel* » sur « *l'apprentissage collectif* » ;
- le « *taux d'occupation des véhicules* », qui a diminué fortement, réduisant le nombre de victimes à comportement égal des conducteurs ;
- l'amélioration du secours aux accidentés et du traitement médical des traumatismes dus aux accidents.

II-2 LES « FACTEURS MATÉRIELS » LIÉS AUX VÉHICULES ET À L'INFRASTRUCTURE.

Il s'agit ici du simple rappel de ces deux facteurs faisant partie de la triade « *homme-véhicule-infrastructure* ».

¹⁴⁷ Cette représentation est une simplification outrée de la « *matrice de Haddon* » qui fut proposée en 1967 par William Haddon, Jr., patron de l'agence fédérale américaine créée pour élaborer de nouveaux standards techniques de construction automobile en 1966, à la suite du succès des menées de Nader et de ses amis.

Haddon introduisait la « *police* » comme 4^{ème} facteur de l'accident, et une « *seconde dimension* » articulée sur la survenue de l'accident « avant, pendant, après » qui justifie le terme de « *matrice* ».

Son but était tactique : introduire les défauts du véhicule dans la conception de l'accident, contre les résistances du lobby automobile. La méconnaissance des réalités conflictuelles de la situation américaine amena les rares accidentologues français et européens – l'ONSER n'en est qu'à ses débuts – à prendre au pied de la lettre ce qui paraissait une « nouvelle théorie », mais n'était que politiquement contingent.

Sur cette affaire, voir Stève Bernardin, *Protéger le consommateur, Médecins et ingénieurs contre les accidents de la route aux États-Unis*, à paraître en 2009 dans un recueil sur l'histoire de la mobilité, édité par V. Guigueno.

La suppression des « *points noirs* » routiers, le développement des voies rapides et des autoroutes, ainsi que celui des mesures d'exploitation, notamment par les « *plans de circulation urbains* », sont des facteurs bien connus d'amélioration de la sécurité du réseau.

Mais, il existe d'autres actions, comme la suppression ou le traitement des obstacles de bord de route, notamment des arbres, question conflictuelle depuis toujours, mais qui semble devoir être une des grandes pistes d'amélioration future de la sécurité si l'on en croit les résultats étonnants de la récente politique de sécurité routière suédoise, la « *nollvisionen* ». Nous reviendrons sur cette question en *IV* ci après.

La sécurité des véhicules a pendant longtemps été vue sous l'angle de la « *sécurité primaire* » visant à éviter l'accident. Elle comprend des facteurs antagonistes : amélioration des freins, de la tenue de route, de l'éclairage, de la signalisation, etc., puissance accrue présentée comme un facteur d'amélioration des manœuvres, mais qui est aussi l'origine potentielle de la détérioration de la sécurité par l'accroissement des vitesses.

La « *sécurité secondaire* » est apparue bien avant l'expression elle-même avec les vitrages de sécurité ou la diffusion de la conduite intérieure, mais ne s'est vraiment développée que dans les années 1950 avec la recherche de dispositions moins agressives lors du choc, et de moyens de protection (ceinture de sécurité, casque pour les deux-roues).

Quant à l'amélioration de la résistance du véhicule ou de ses capacités d'absorption des chocs par déformation, cela reste un domaine controversé. Les deux traditions industrielles coexistent malgré l'établissement de normes à ce sujet¹⁴⁸.

Nous aborderons en *IV* les aspects particuliers de l'accidentologie concernant les poids lourds : les conséquences des accidents dans lesquelles ils sont impliqués relevant essentiellement du traitement des conséquences des chocs.

II-3 « APPRENTISSAGE INDIVIDUEL » ET « APPRENTISSAGE COLLECTIF ».

« JEUNE CONDUCTEUR » OU « CONDUCTEUR NOVICE » ?

Un concept trop simple pollue l'approche scientifique de l'apprentissage, l'assimilation du « *conducteur novice* » au « *jeune conducteur* ». Encore plus simplistes, les études identifient quasi-automatiquement les jeunes conducteurs avec la « *classe INSEE* » des 19-24 ans¹⁴⁹.

Le permis ne se passe pourtant pas systématiquement à 18 ans ni avant 24 ans et l'apprentissage dure beaucoup plus longtemps qu'on ne le pense.

Les *Bilans* n'ont jamais comporté de traitement statistique sur l'ancienneté du permis, qui est pourtant disponible dans les BAAC depuis longtemps¹⁵⁰.

L'« *apprentissage individuel* » peut s'illustrer par l'histogramme de « *l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis* ». C'est ce qu'illustrent les deux figures ci-

¹⁴⁸ Les constructeurs français en tenaient plutôt pour les déformations contrôlées, contrairement à des marques comme Mercedes ou Saab.

¹⁴⁹ Un exemple typique de l'approche « *jeunes* », centrée sur la prise de risque et ignorant tout de la question de l'apprentissage individuel : INJEP (Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire), *Chroniques d'une guerre non déclarée. Les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans*. INJEP Publications, diffusion L'Harmattan, 290 pages, 2000. C'est apparemment un ouvrage de commande de la DSCR.

¹⁵⁰ Cette donnée existait déjà dans le BAAC précédant celui du 1-1-1993.

dessous pour l'année 1999¹⁵¹, la seconde n'étant que l'agrandissement de la première pour les six premières années (72 mois) d'ancienneté du permis. Elles représentent pour l'ensemble des conducteurs de véhicules particuliers impliqués dans un accident corporel en 1999, lorsque l'ancienneté du permis est connue :

- en abscisse l'ancienneté du permis de conduire calculée en mois,
- en ordonnée le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel par tranche de un mois.

Notons que la médiocre robustesse de la définition des accidents corporels n'est pas ici une difficulté, car leur décompte doit être assez homogène quelle que soit la classe d'ancienneté du permis.

Cet histogramme intègre les variations des parcours individuels, sur lesquels on ne possède pas de données par classes d'ancienneté¹⁵². Il ne distingue pas la « *responsabilité présumée de l'accident* » qui, à l'époque, n'était pas renseignée par la Gendarmerie¹⁵³. Ces deux biais sont vraisemblablement favorables aux « *conducteurs novices* » dont la dangerosité réelle serait en réalité plus élevée que sur les histogrammes (peut-être de plus de 20 %).

Ces résultats sont connus depuis longtemps. Ils figurent notamment dans le *Livre Blanc* de 1989 (page 101). Cependant, on peine toujours à en tirer les conséquences.

Cet histogramme est, en quelque sorte, l'analogue d'une « *pyramide des âges* » en démographie, « *l'âge* » étant ici l'ancienneté du permis et les « *effectifs* » le nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

¹⁵¹ Nous empruntons ces histogrammes à une étude de M. Truffier du CETE du Nord-Picardie. Ils concernent l'ensemble des accidents impliquant des véhicules particuliers en 1999. Le même travail sur les « *accidents mortels* » est possible, mais moins intéressant du fait de la variabilité statistique forte (10 évènements par an par mois d'ancienneté). De plus, les autres facteurs intervenant dans le fait que l'accident se révèle mortel éloignent encore un peu plus de la pure « *génération d'accidents* ».

¹⁵² Il est probable que les parcours des plus novices et des plus anciens sont plus faibles que la moyenne. Ce qui veut dire que la valeur ramenée à un trafic identique par classe serait encore plus pentue pour les faibles valeurs d'ancienneté et moins pour les grandes valeurs.

¹⁵³ Nous avons vu que cette donnée ne commence à être correctement renseignée que depuis peu. Il est cependant plus que probable que les « *conducteurs novices* » sont plus souvent responsables que leurs antagonistes.

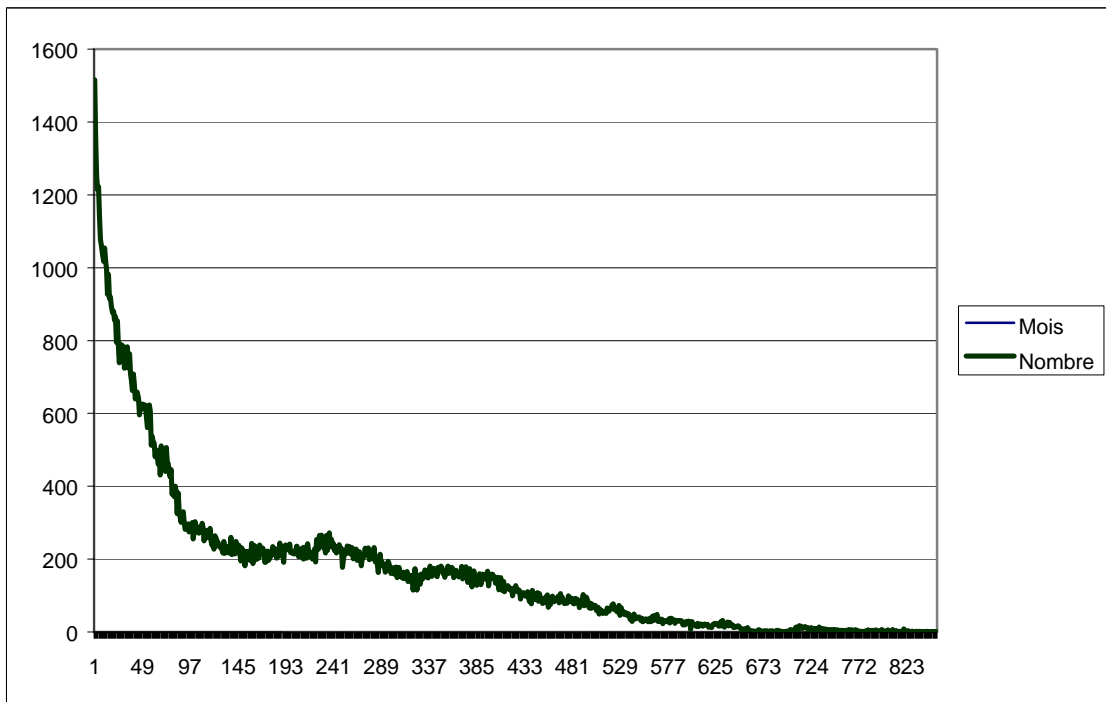


Figure 20. Histogramme de « l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis » en 1999.

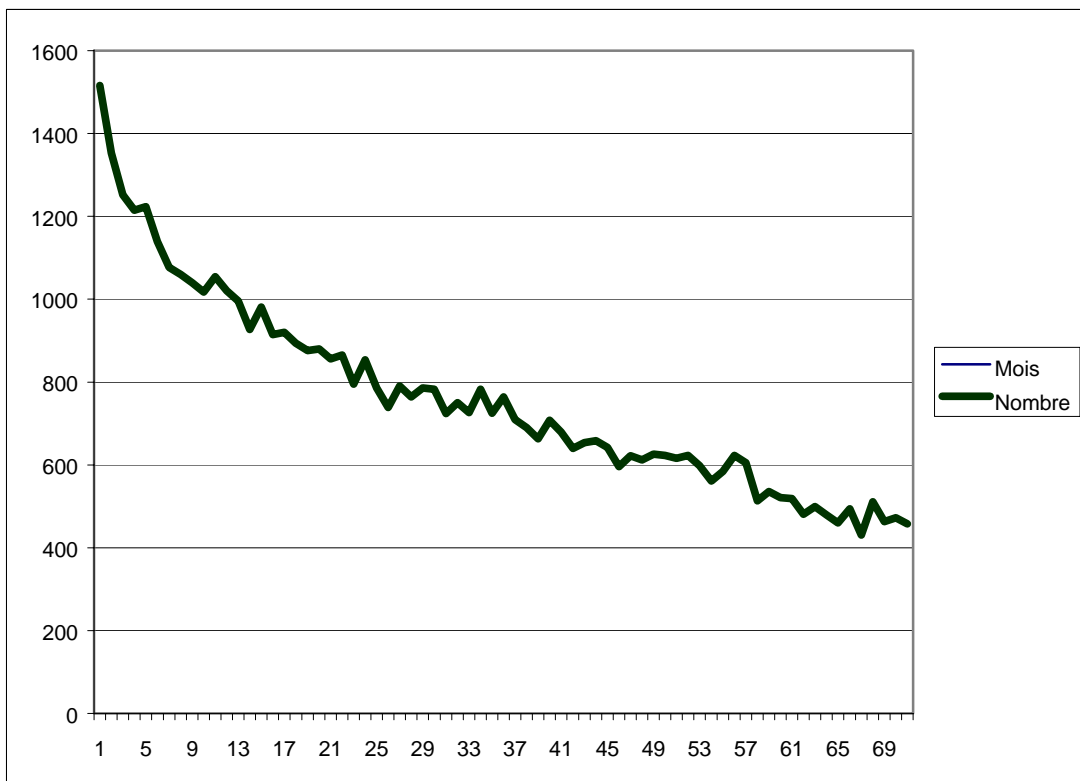


Figure 21. Détail de l'histogramme précédent pour les 6 premières années d'ancienneté.

On peut commenter ces figures ainsi¹⁵⁴ ainsi :

- le premier mois de permis, on recense 1 500 accidents,
- la baisse est rapide au début, mais se poursuit beaucoup plus longtemps qu'on ne l'imagine généralement :
- à 6 ans d'ancienneté, le nombre est de l'ordre de 450 accidents/mois d'ancienneté ;
- à partir de 12 ans environ, le niveau se stabilise vers 210 accidents/mois d'ancienneté, avant de décroître pour les conducteurs de plus de 20 ans de conduite vers 150 accidents/mois d'ancienneté ;
- le niveau recommence à diminuer à partir de 35 ans de conduite (420 mois). Le principal facteur est certainement l'effet de l'âge de la retraite (les conducteurs ont alors près de 60 ans) qui diminue les parcours moyens des individus. La décroissance se poursuit au fur et à mesure de l'arrêt de la conduite ou de la disparition des conducteurs.

La stabilisation du taux d'implication dans un accident corporel après 12 ans de conduite (vers l'âge de 30 à 35 ans) n'est certainement pas due à un effet portant sur le parcours annuel, dont on voit mal pourquoi il baisserait à ce moment là. C'est **la fin de la période d'apprentissage**.

En 2000, on pouvait distinguer deux classes dans l'ensemble des conducteurs :

- les « *conducteurs novices* », définis comme ayant moins de 12 ans (144 mois) d'ancienneté de permis, au nombre de 10 000 000 environ, étaient impliqués dans 74 000 accidents, soit 55 % du total ;
- les « *conducteurs confirmés* », ayant plus de 12 ans d'ancienneté de permis, au nombre de 25 000 000 environ, étaient impliqués dans 61 000 accidents.

Les « *conducteurs novices* », pour 28 % des conducteurs (et probablement moins de 25 % du trafic de véhicules légers), étaient impliqués dans 55 % des accidents corporels.

En terme de « *responsabilité* » – si l'on peut risquer une estimation – leur part se monterait probablement entre 60 % et 65 %.

Ces constatations ouvrent sur plusieurs questions.

1 Une première évidence est que se focaliser sur « *les jeunes de 18 à 24 ans* » est inapproprié parce que l'apprentissage dure une douzaine d'années et que les conducteurs ayant eu leur permis entre 18 et 23 ans ont 30 à 36 ans lorsqu'ils ont 12 années d'ancienneté, et parce que l'ancienneté du permis compte plus que l'âge. La caractérisation des conducteurs par l'ancienneté du permis et non plus par l'âge, est certainement plus intéressante, et devrait trouver sa place dans la recherche, puis dans les *Bilans*. Et surtout dans la « *communication publique* » !

2 La seconde évidence est qu'on mesure ici toutes les limites du dogme de l'excellence de la formation par le « *permis de conduire à l'europpéenne* », avec ses quelques dizaines d'heures de conduite pratique, face à la durée de « *l'apprentissage réel* », qui représente plus de « *2 000 heures de conduite* » étalées sur 10 à 12 ans.

Cela explique les gains de sécurité des « *conducteurs novices* » s'étant formés en conduite accompagnée. L'accompagnateur leur a évité les accidents dans leurs premiers milliers de

¹⁵⁴ Le lecteur doit se rappeler qu'il s'agit d'un « *histogramme* » et non d'une courbe. Les « *petites variations* » sont évidemment d'origine aléatoire.

kilomètres.

Cela justifie de se poser la question de la comparaison internationale de l'efficacité du « *permis à l'européenne* »¹⁵⁵ et du « *permis à l'américaine* », lequel ne repose pas sur une formation préalable coûteuse, mais sur un apprentissage long en partie accompagné. Or, le niveau de sécurité routière aux Etats-Unis est certainement meilleur que dans la quasi totalité des pays européens¹⁵⁶.

En effet, le nouveau titulaire d'un permis français avait consacré¹⁵⁷ :

- une vingtaine d'heures de cours à l'apprentissage du *Code* (plus du temps chez lui),
- une dizaine d'heures à la maîtrise¹⁵⁸ du « *changement de vitesse manuel* » (contrairement à l'apprenti conducteur japonais ou américain qui apprend sur boîte automatique),
- et une dizaine d'heures à « *l'apprentissage de la conduite réelle* ».

EFFETS DE « L'APPRENTISSAGE INDIVIDUEL » AU NIVEAU COLLECTIF.

La « *démographie des conducteurs automobiles* » selon l'ancienneté de leur permis est un facteur crucial de dangerosité de ce groupe d'usagers dont la part dans les accidents ne cesse d'augmenter.

Dans une perspective historique, on peut modéliser la « *structure des anciennetés du permis* » et voir comment elle s'est déformée.

La proportion de « *conducteurs novices* » a beaucoup varié depuis 1945 :

- au sortir de la guerre, ils étaient peu nombreux sur les 3 millions de conducteurs actifs ; rappelons que le parc de 1939 n'a été reconstitué qu'en 1954¹⁵⁹ ;
- puis leur nombre a très vite augmenté, avec un maximum de 87 % d'implication dans le total des accidents en 1960 ;
- enfin, tandis que se constituait lentement « *l'ensemble des 36 millions de conducteurs actuels* », leur part d'implication dans le total des accidents a de nouveau diminué jusqu'à 59 % en 2000.

La figure ci-après représente, pour les années 2000, 1980 et 1960, l'histogramme de « *l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis* ». La surface totale de l'histogramme (son intégrale) est proportionnelle au nombre des accidents corporels de chacune des trois années considérées.

¹⁵⁵ Le permis européen découle du système français avec son « *examen de passage* ». Il est à peine corrigé par quelques procédures d'apprentissage accompagné et de limitations de vitesse pour les conducteurs novices. Il pénalise très fortement l'apprentissage sur boîte automatique.

Le permis américain repose sur un enseignement scolaire, suivi d'un apprentissage accompagné généralisé.

¹⁵⁶ La comparaison des niveaux réels de sécurité entre Europe et USA reste à faire. De premières approches permettent de penser que le niveau de sécurité aux USA est nettement meilleur qu'en Europe, sans qu'il soit possible d'en hiérarchiser les causes.

¹⁵⁷ L'extension de la durée de l'apprentissage en Auto-école est certainement un leurre.

¹⁵⁸ Le développement de la boîte de vitesse automatique en Europe (grâce à l'innovation des « boîtes robotisées ») pose la question de l'apprentissage de la conduite d'une façon nouvelle. Voir une analyse de cette question dans Jean Orselli et Jean-Jacques Chanaron, *Les systèmes intelligents de transports et l'automatisation de la conduite automobile*, Editions Paradigme, 2001.

¹⁵⁹ Rappelons qu'avant guerre, le nombre de permis excédait largement celui des véhicules.

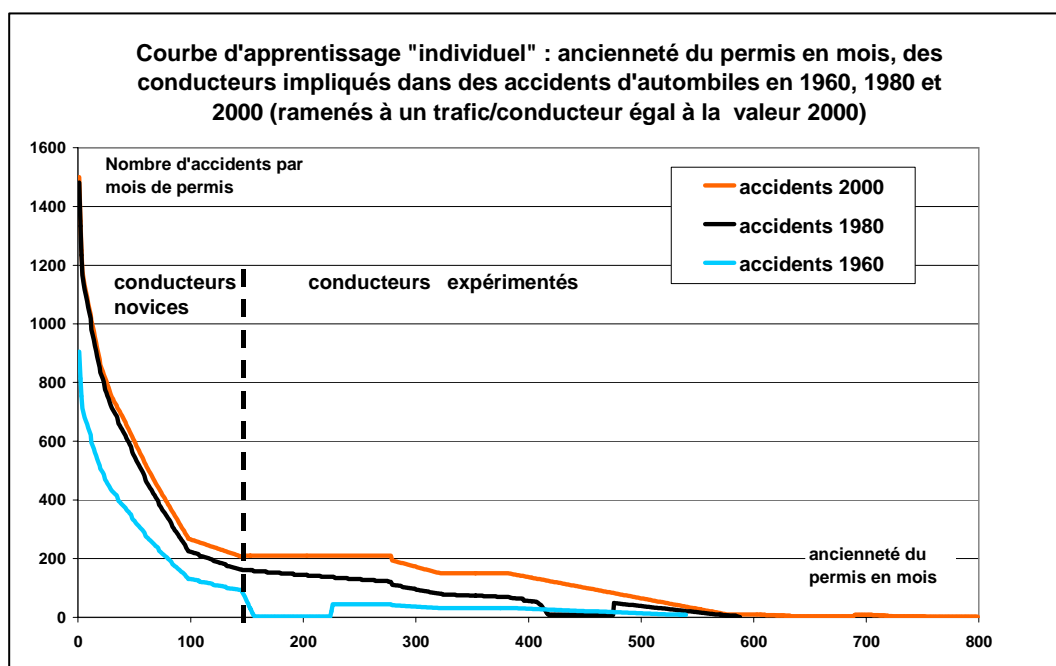


Figure 22. « Pyramides » du nombre de conducteurs impliqués en fonction de l'ancienneté du permis en 1960, 1980 et 2000.

Le lecteur remarquera qu'on a indiqué la limite des 12 ans d'ancienneté entre conducteurs novices et expérimentés.

En 1960, la quasi-totalité des accidents est due à des conducteurs novices. On remarque les « *classes creuses en nombre de permis* » ayant eu 20 ans pendant la guerre – donc nées entre 1919 et 1925 – n'ayant passé leur permis qu'après 1946, qui viennent juste de quitter les 12 années d'apprentissage.

En 1980, lesdites « *classes creuses* » entrent dans l'âge de la retraite.

En 2000, l'histogramme est celui que nous avons décrit dans les figures précédentes. La part des novices est encore de plus de la moitié.

Une modélisation plus complète sur la période 1954-2000 avec pour hypothèses que le trajet annuel par conducteur et la dangerosité en fonction de l'ancienneté du permis sont restés « proportionnellement inchangés entre les différentes anciennetés » sur toute la période¹⁶⁰. On a supposé ainsi que les deux catégories de conducteurs avaient un accès aux véhicules identique à celui qui existe en 1999¹⁶¹. Elle conduit au tableau ci-dessous. Le nombre des accidents corporels a été réparti entre les deux classes sur la base d'un ensemble d'histogrammes pour chacune de ces années.

¹⁶⁰ L'âge de passage du permis ayant diminué au cours du temps, on peut penser que le « facteur de maturité » diminuait en fait la dangerosité des nouveaux conducteurs dans les années 1960 et 1970 par rapport aux années 1980-2000.

¹⁶¹ Il est probable que les conducteurs novices ont un accès plus limité aux véhicules que les conducteurs confirmés dans les débuts, disons jusqu'en 1960.

Tableau 36. Implication des conducteurs « novices » et « confirmés » dans les accidents corporels de 1954 à 2000.

	Nombre de conducteurs novices	Accidents/an impliquant conducteurs novices	Nombre de conducteurs confirmés	Accidents/an impliquant conducteurs confirmés	Accidents par an total	Part des novices parmi les conducteurs	Part des novices dans les accidents
1954	2 350 000	29 600	2 900 000	7 200	36 800	45 %	80 %
1960	5 100 000	40 800	2 500 000	6 200	47 000	67 %	87 %
1970	6 790 000	53 700	7 175 000	17 800	71 500	49 %	75 %
1980	8 730 000	68 200	13 350 000	33 100	101 300	40 %	67 %
1990	9 990 000	74 100	20 375 000	50 500	124 600	33 %	59 %
2000	10 030 000	74 000	24 600 000	61 000	135 000	29 %	55 %

La proportion des novices parmi les conducteurs augmente de 1954 à 1960¹⁶² ; leur part dans les implications dans un accident corporel devient de très loin prédominante : 80 % en 1954 et 87 % en 1960. Puis elle décroît régulièrement jusqu'à 55 % en 1999.

On doit certainement voir là une des principales explications de la croissance de l'indice de sécurité pour les occupants des véhicules automobiles de 1957 à 1963 et de sa quasi-stagnation jusqu'en 1970.

On peut modéliser la variation du « nombre de conducteurs d'automobile impliqués dans un accident corporel » à trafic constant.

La figure suivante représente donc l'indice I(t) du « nombre de conducteurs d'automobile impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicule.km ».

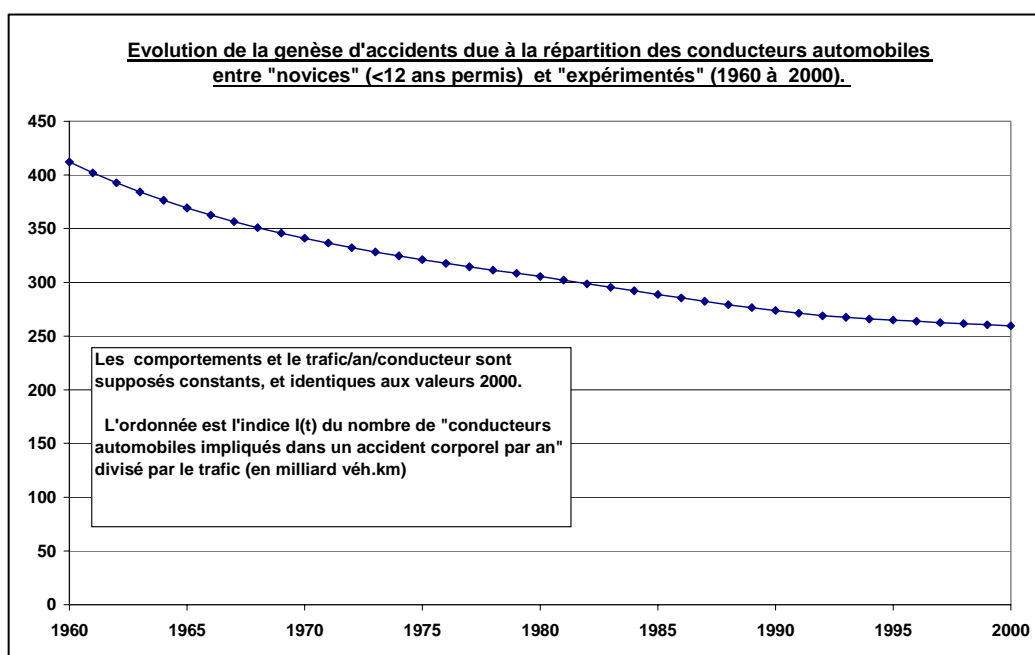


Figure 23. Évolution du facteur de genèse des accidents due à la part décroissante des conducteurs novices dans l'ensemble des conducteurs (1960-2000).

¹⁶² Elle augmentait évidemment depuis 1948. Mais, leur influence était probablement compensée par les gains de sécurité dus au « réapprentissage » rapide des conducteurs d'avant la guerre. Quant aux conducteurs formés par l'Armée de la France libre, ils ont dû être très peu nombreux, contrairement à ce qui s'était passé durant la Grande Guerre.

Le « nombre de conducteurs d'automobile impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicule.km » a décliné régulièrement de 466 en 1954 à 412 en 1960 puis à 259 en 2000. Ce qui correspondrait à un facteur de diminution de 1,59 entre 1960 et 2000.

On notera que cette modélisation se base sur les décomptes des accidents corporels effectués vers 2000 et ne tient pas compte des variations éventuelles des pratiques de décompte dans le temps. Elle ne tient pas non plus compte de l'effet d'une amélioration de la formation de base des conducteurs ni de l'effet des modifications de l'âge de passage du permis ou d'autres facteurs sociologiques. Elle représente donc strictement les effets chronologiques de la répartition des anciennetés de permis.

Une projection montre que la part des novices dans les accidents tend vers 50 % en 2003 – en supposant toujours que l'on n'a pas changé les conditions de formation qui les caractérisaient vers 2000.

L'évolution du facteur de « structure de l'ensemble des conducteurs automobiles » a concerné les usagers en automobile et ceux qui ont été victimes d'un accident impliquant une automobile et qui n'en étaient pas responsables¹⁶³. Mais, les *Bilans* ne fournissent pas régulièrement le nombre des tués dans un accident impliquant une automobile. De plus, on ne connaît pas les parts de responsabilité des uns et des autres. Il est donc difficile d'aller très loin dans la précision. On supposera que l'effet de la « structure de l'ensemble des conducteurs automobiles » entre 1960 et 2000 sur ces autres usagers a été une diminution dans un facteur 1,4 du nombre des accidents corporels au lieu du facteur 1,59 calculé ci-dessus¹⁶⁴.

On fera l'hypothèse que la diminution du nombre des tués a obéi à une loi voisine.

Entre 1960 et 2000, le facteur de diminution du nombre des tués due au simple effet de la déformation de la « structure de l'ensemble des conducteurs entre novices et confirmés » a été de l'ordre de 1,4

II-4 EFFETS DE LA DIMINUTION DES « TAUX D'OCCUPATION ».

Un autre « facteur démographique » – totalement indépendant des comportements de conduite – est la diminution du « taux d'occupation » des véhicules.

Lorsqu'on examine les tués dans les véhicules automobiles (voitures particulières, camionnettes et camions), on constate que la proportion de conducteurs et de passagers a varié fortement au cours du temps. Le tableau ci-après expose les données pour quelques années.

¹⁶³ Les données sur l'implication des automobiles dans les accidents concernant les autres usagers ont varié et sont peu utilisables. Les accidents n'impliquant aucune automobile ont varié de 7 à 4 % entre 1960 et 2000.

¹⁶⁴ On a exposé ci-dessus les difficultés de la démonstration, notamment du fait de la variabilité statistique.

Tableau 37. Conducteurs et passagers des automobiles tués (1954-2001).

	Conducteurs	Passagers	Total des tués	Total/Conducteurs	Facteur d'évolution
1954	921	1187	2108	2,29	1,63
1956	1019	1301	2320	2,28	1,62
1958	1170	1345	2515	2,15	1,53
1960	1519	1685	3204	2,11	1,50
1965	3098	2991	6088	1,97	1,40
1970	4244	3693	7937	1,87	1,33
1975	3913	2994	6907	1,77	1,26
1980	4248	2850	7098	1,67	1,19
1985	4251	2477	6728	1,58	1,13
1990	4431	2296	6727	1,52	1,08
1995	3825	1818	5643	1,48	1,05
2000	3669	1528	5197	1,42	1,01
2001	3716	1492	5208	1,40	1

Le ratio du « *rapport du nombre de conducteurs tués sur le total des tués* » a donc diminué dans un facteur 1,63 entre 1954 et 2000, ou 1,50 entre 1960 et 2000.

La raison principale en est la diminution du « *taux d'occupation moyen des véhicules* » (nombre total d'occupants par véhicule). Pour un même nombre d'accidents – ou de « *fautes ou erreurs du conducteur* » – le nombre de victimes sera d'autant plus grand que le véhicule a plus d'occupants... Ce facteur n'est jamais examiné en tant que facteur de diminution du nombre des tués. On peut en tenter une approche « *quantitative* ».

En première approximation, on peut supposer que l'évolution du nombre d'accidents mortels est représentée par celle du nombre de conducteurs tués. L'hypothèse sous jacente est que la proportion de conducteurs et de passagers tués par rapport à leur nombre dans le véhicule reste la même¹⁶⁵.

La figure ci-dessous représente la courbe du ratio du « *total des tués sur le nombre de conducteurs tués* » dans les véhicules automobiles de 1954 à 2000.

¹⁶⁵ Cette hypothèse est approximative. En effet, il y a des accidents qui n'ont pas entraîné la mort du conducteur et qui ont entraîné celle d'un passager. En toute rigueur il faudrait partir du taux d'occupation vrai, qui n'est malheureusement pas disponible dans les *Bilans*. De même, le nombre d'accidents mortels n'est pas disponible non plus. La correction serait de toute façon minime.

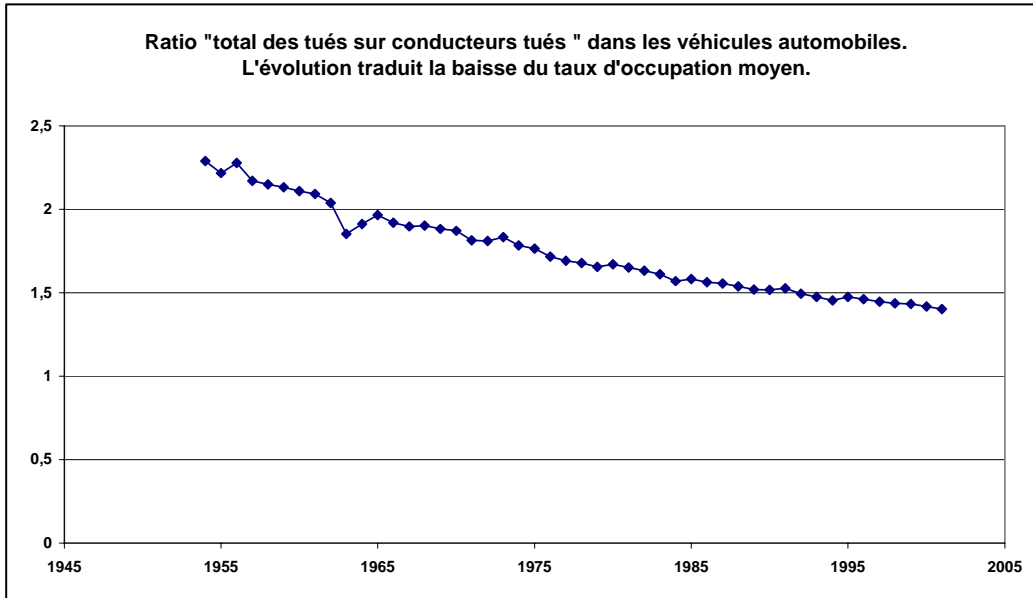


Figure 24. Évolution des tués/an en véhicules à 4 roues liée à celle du « taux d'occupation des véhicules ».

Le taux d'usage de la ceinture de sécurité, quasi nul pour tous les occupants vers 1960, a connu des variations entre le conducteur et ses passagers, mais il est à peu près équivalent actuellement. On peut donc assumer l'hypothèse que cet usage n'influence pas le facteur de diminution lié au taux d'occupation.

Du fait de la baisse du « *taux d'occupation* », le nombre des « *tués en automobile* » « à *comportements dangereux constants* » aurait donc diminué d'un facteur 1,50 entre 1960 et 2000.

EFFETS COMBINÉS DES VARIATIONS DE LA PART DE CONDUCTEURS NOVICES ET DU TAUX D'OCCUPATION.

On peut essayer d'évaluer les effets combinés des deux « *facteurs internes* » que nous venons d'examiner ci-dessus. L'auteur livre ces considérations avec circonspection ; mais elles lui paraissent utiles comme ordre de grandeur pour évaluer l'effet global de ces facteurs.

Entre 1960 et 2001, le nombre des tués est passé de 3 087 à 5 278 parmi les occupants des automobiles (utilitaires compris) et de 5 789 à 2 442 parmi les autres usagers ; dont environ 2 000¹⁶⁶ dans un accident impliquant une automobile ou un utilitaire.

Pour les « *usagers autres qu'en automobile* », le facteur 1,4 dû à la diminution de la part des conducteurs automobiles novices ne pourrait s'appliquer qu'aux 700 piétons et aux 1 300 usagers de deux-roues tués dans des accidents avec des automobiles en 2001. Mais les évolutions des indices d'insécurité I(t) de ces catégories sont soit inconnues (piétons) soit très

¹⁶⁶ Il faut retrancher des 2 442 usagers tués hors d'un véhicule automobile les usagers tués dans des accidents à un véhicule seul sans piéton de deux-roues motorisés (306) ou de bicyclettes (environ 30), plus quelques piétons tués par les mêmes véhicules (moins de 100). On pourrait encore retrancher 60 tués dans des accidents de poids lourds à un véhicule seul, quoiqu'il s'agisse de véhicules automobiles.

différentes (deux-roues). Il est impossible de faire des conjectures un peu étayées sur la part due à la baisse de la part des conducteurs automobiles novices.

La diminution du nombre des tués autres qu'en automobile de 5 789 à 2 442 entre 1960 et 2000 est donc essentiellement due à des diminutions de leurs trafic (une division par plus de 2 de 1960 à 2000), à des améliorations d'infrastructures et au port du casque. Rappelons toutefois que l'indice d'insécurité des deux-roues motorisés s'est détérioré entre 1960 et 2001 (185 tués/milliard véhicule.km en 2001 contre 173 en 1960).

Pour les tués en automobile, on peut multiplier les deux facteurs de diminution de la part des conducteurs novices et du taux d'occupation, qui sont indépendants¹⁶⁷ l'un de l'autre.

On obtient un facteur combiné de : $1,4 \times 1,5 = 2,1$

Or, les statistiques montrent que le facteur de division de l'indice I(t) pour les véhicules à 4 roues entre 1960 et 2000 n'est que de 3,7.

On peut donc poser comme conclusion que les deux « *facteurs démographiques internes* » de « *structure de l'ensemble des conducteurs* » et de « *diminution du taux d'occupation* » expliquent plus de la moitié de la diminution de l'indice I(t) des tués parmi les occupants des véhicules automobiles. Cette conclusion peut être illustrée par la figure 10 qui ne concerne que les usagers tués en automobile et où l'on voit que l'indice I(t) a diminué très lentement en dehors de la période de l'instauration des grandes mesures au début des années 1970.

II-5 L'AMELIORATION DES SECOURS ET DU TRAITEMENT DES BLESSES.

Les progrès de la médecine et de l'hygiène en général ont eu un impact considérable sur la durée de la vie, que l'on évalue en France à 0,25 année d'espérance de vie supplémentaire chaque année.

Il paraît évident que le développement des secours routiers et l'amélioration du traitement des polytraumatisés dans les accidents a aussi eu une influence non négligeable sur le nombre des tués sur la route.

Nous ne pouvons pas laisser cette question dans l'ombre...

Mais, il semble qu'il n'existe pratiquement pas d'étude poussée sur ce sujet. Des recherches bibliographiques, notamment dans la revue mondiale spécialisée *Accident Analysis and Prevention*, n'ont rien donné.

L'annonce en 2003 de la publication dans cette revue d'une étude anglaise sous le titre alléchant de "*Advances in medical technology account for a third of the reduction in road traffic deaths*", ne semble pas avoir été suivie d'une publication facilement accessible¹⁶⁸.

La conclusion de cette étude qui chiffre les effets de l'amélioration des secours et du traitement des blessés à « *un tiers de la réduction du nombre de tués* » est évidemment très troublante.

¹⁶⁷ Ce n'est pas tout à fait vrai. Le taux d'occupation des véhicules conduits par des conducteurs novices est sans doute différent de celui des conducteurs confirmés.

¹⁶⁸ Cette annonce, avec une recension de cette étude, est parue sur le site de BMJ, un site d'informations pour les médecins. Les auteurs cités sont des chercheurs du *Center for Transport Studies at Imperial College London*. L'auteur de la recension, R. Dobson, semble être un épidémiologiste généraliste.

CONCLUSION : LES « POINTS AVEUGLES » DE L'HISTOIRE DE LA SECURITE ROUTIERE.

Lorsque l'on considère les trois questions que nous venons d'examiner, il apparaît que ces mécanismes ont été responsables de plus de la moitié de l'amélioration de la sécurité des automobilistes depuis 1960.

Il faut y ajouter trois autres facteurs plus explicites : les « trois règles d'or », les améliorations des infrastructures et la division par plus de 2 des trafics des vulnérables usagers de deux-roues.

On doit considérer que les « *trois règles d'or* » (alcool, port de la ceinture et du casque et limitation des vitesses) – pourtant mal appliquées jusqu'en 2002 – ont eu une importance certaine que nous avons repérée sur les variations de l'indice de sécurité après 1972.

Les améliorations des infrastructures, de rase campagne ou urbaines, ont eu aussi leur influence. Nous y reviendrons dans le *sous-chapitre IV* à propos de la question spécifique de « *obstacles de bord de route* ».

Tout cela a laissé évidemment fort peu de place aux « *améliorations des comportements* » qui ont constitué le Graal de la politique de sécurité routière durant vingt ans¹⁶⁹.

Enfin, la division par plus de deux du trafic des cyclistes et des usagers de deux-roues motorisés a été le facteur majeur de la diminution de ce type de victimes.

Cela permet de comprendre pourquoi la sécurité a continué à s'améliorer de 1981 à 2002, malgré l'échec manifeste de la « *responsabilisation des conducteurs* », échec objectivement admis par ses gestionnaires – fût-ce de façon inconsciente à travers les vitupérations de « *L'insoutenable "exception française"* ».

Cela permet aussi de comprendre comment la France n'a jamais décroché du peloton des pays européens, qui se laissaient eux-aussi glisser au même « *fil de l'eau* », paresseux mais pas impopulaire, comme le déplorait Yvon Chich en 1996.

Cela permet encore d'admettre l'ampleur inattendue des résultats de la politique de répression de 2002, qui a porté les « *trois règles d'or* » à un degré de respect inconnu auparavant, ampleur pourtant prévisible : Christian Gerondeau prévoyait en 1979 qu'avec leur application « *le nombre de tués diminuerait au moins de moitié sur les routes* ».

Il n'est guère étonnant que les chercheurs en sécurité routière ne se soient jamais intéressés aux trois « mains invisibles » dont nous avons esquissé l'importance.

Elles apparaissent, en effet, comme résultant d'évolutions incontrôlables (le « *taux d'occupation* », la part des « *conducteurs novices* » dans l'ensemble des conducteurs), soit de l'évolution des techniques médicales, ensemble qui dépasse de très loin le seul problème des accidents de la route.

¹⁶⁹ Et le rêve d' Yvon Chich dès les années 1970...

C'est ce même désintérêt envers le traitement des blessés qui a longtemps régi la désinvolture des investigations sur la réalité des « *blessés graves* », que nous avons décrite. Une partie de la question des blessés graves, celle des accidentés porteurs de séquelles invalidantes, commence à être abordée depuis une dizaine d'années dans les travaux de l'UMRETTE¹⁷⁰.

On pourrait soutenir que ces questions ont été négligées par les chercheurs parce que l'action dans ces domaines ne relève pas des institutions – recherche ou administrations – qui s'occupent de la sécurité routière.

Mais, on pourrait voir dans cet aveuglement sélectif, français – et plus généralement européen –, l'origine du délai mis à reconnaître l'utopie de la responsabilisation. Le refus de prendre en considération l'existence et l'importance de ces « *facteurs structurels* » dans la baisse régulière de l'indice d'insécurité a longtemps masqué le manque cruel d'effets des politiques de responsabilisation. La Suède, seule véritable « *exception européenne* », a échappé à cette phase européenne commune de l'histoire de la sécurité routière.

¹⁷⁰ Le petit milieu des chercheurs en sécurité routière ne font que bruire du succès médiatique des derniers travaux de l'UMRETTE en ces années 2007-2008.

III Les comparaisons géographiques en France et les comparaisons internationales.

III-1 LA DIFFICILE GENESE DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES.

La question des comparaisons géographiques fut soulevée dès la Belle Époque. La *Commission chargée d'élaborer le Code de la route* en 1909 fait des comparaisons avec l'Angleterre et s'interroge déjà sur les statistiques d'accidents à Londres et Paris réunies par Émile Massard dans son *Rapport* de 1910.

ÉVOLUTION DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES EN FRANCE.

Les décomptes du ministère de l'intérieur des années 1920-1930 passent évidemment dans le sacro-saint cadre départemental, mais nous n'avons pas trouvé trace de la publication de comparaisons entre départements. Les *Statistiques du ministère des travaux publics* de 1938 donnent la décomposition du nombre des tués par département ; le ministère s'intéresse aussi aux comparaisons internationales (voir le *Chapitre 7, V*).

Les *Bilans de la sécurité routière* qui commencent en 1954 comportent évidemment les chiffres de victimes par départements. Mais, la façon dont leurs rédacteurs commentent ces chiffres va varier très fortement de 1954 à nos jours.

À partir de 1956, ils « classent » les départements par nombre de tués et d'accidents et calculent les variations d'une année sur l'autre. Leur commentaire est assez abondant (4 à 5 pages). Les variations ne sont traitées qu'à partir de 50 tués par an considérés comme la limite en dessous de laquelle la variabilité aléatoire est trop forte¹⁷¹.

De 1960 à 1976, il n'y a plus aucun commentaire sur les chiffres concernant les départements, donnés sans le calcul des variations par rapport à l'année précédente.

À partir de celui de 1977, les *Bilans* proposent à nouveau de longs commentaires sur les chiffres de victimes dans les départements, sur leurs « variations » d'une année sur l'autre, sur le calcul de « l'indice de gravité », le tout agrémenté de « cartes » de France repérant ces diverses données par classes de valeurs. Il est probable que ce renouveau des commentaires ait été une conséquence de la création des « Comités départementaux de la sécurité routière » en 1973, puis du *Service de l'exploitation routière et de la sécurité* (SERES) en 1975.

La « décentralisation » de la politique de sécurité routière en 1982 ne fera que renforcer le mouvement. Le « classement » brutal des départements selon le nombre des victimes ou leur degré de variation annuelle est dès lors pratiqué sans état d'âme, pour les besoins de la *Communication*. Préfets et maires des grandes villes présentent régulièrement les variations des chiffres locaux comme signes d'amélioration ou de dégradation de la sécurité routière, dans le plus grand mépris des contraintes de la statistique.

¹⁷¹ En fait, cette limite est encore beaucoup trop basse. Les commentaires, quoique développés, sont peu pertinents.

Les choses vont en rester là pendant très longtemps dans les *Bilans*.

Vers le début des années 1980, la question des comparaisons géographiques commence à être posée. Divers travaux mettent en évidence la relation entre les « *ratios de victimes par habitant* » (ou par rapport à la circulation) et les caractéristiques du département, notamment sa « *densité humaine* »¹⁷². Ils sont favorablement reçus au sein de l'*Observatoire de la sécurité routière*, comme le montre, par exemple, le *Dossier de la Revue du Comité de la sécurité routière* de 1985 cité en épigraphe.

Mais, ils ne trouveront pas place dans les *Bilans* qui continueront à présenter uniquement des « *ratios de victimes par habitant* » sans aucun critère de discrimination géographique.

Le *Livre Blanc* de 1989 eut beau préconiser la création d'un « *Centre d'étude et d'information sur la sécurité routière* » indépendant analogue à l'Agence fédérale américaine, celui-ci ne sera pas créé. La recherche publique sur les statistiques de sécurité routière sera lentement démantelée à partir de 1995¹⁷³.

Finalement, une reprise des réflexions sur les comparaisons géographiques eut lieu à la fin des années 1990 avec diverses recherches reprenant le regroupement des départements en fonction de leur « *densité humaine* »¹⁷⁴.

Elles déclenchèrent la parution dans les *Bilans* à partir (*Bilan 2001* paru en juillet 2002) d'une nouvelle approche, les « *Indicateurs d'accidentologie locale* » (IAL), qui remplaçaient le « *ratio de victimes par habitant* » par un « *ratio de victimes par rapport à la circulation* » un peu élaboré en distinguant plusieurs classes de routes. Mais, cette approche n'utilisait toujours pas de critère de regroupement des départements comme la « *densité humaine* ». Très récemment, l'ONISR a complété cette approche par des éléments d'« *analyse multicritères* ».

¹⁷² Jean Orselli, *L'efficacité des mesures de sécurité routière*, avec Yves Systemans, in revue *TEC* n°58 et n°59, mai-juillet 1983. Aussi : Jean Orselli, Yves Systemans, *L'efficacité des mesures de sécurité routière*, et d'autres contributions in *Modélisation de l'insécurité routière, Actes du séminaire 1991-1993*, éditions Paradigme, 1993.

Un exemple de travail de membres de l'ex-ONSER sur ce sujet : Pierre-Emmanuel Barjonet, Dominique Lagarde, Jean Serveille, *Sécurité routière*, presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1992, pp. 30-32.

¹⁷³ Dans les années 1990, le *Département évaluation et recherche en accidentologie* (DERA) de l'INRETS, qui était essentiellement orienté sur les statistiques, sera privé de directeur durant plusieurs années, et ses chercheurs remplacés par des spécialistes de sciences politiques. Il sera enfin supprimé en 2005 au profit d'un *Groupe d'analyse du risque routier et de sa gouvernance* (GARIG) orienté vers les sciences politiques comme son intitulé l'indique. Nous avons indiqué plus haut que cette formule fut un échec et était en cours de changement.

¹⁷⁴ Isabelle Thomas, *Obstacles à la comparaison internationale des mesures d'insécurité routière*, Fonds National de la Recherche Scientifique, Département de Géographie, UCL, Louvain-la-Neuve, in *Collecte et comparabilité des données démographiques et sociales en Europe*, éditeur Academia/L'Harmattan, 1995.

Thierry Brossard, Sylvain Lassarre, Arnaud Banos, Florence Banos, directeurs, *Géographie des risques des transports, Annales du Colloque Risques d'octobre 2001 à Besançon*, édition Paradigme, 2003.

Jean Orselli, *Les français ne sont pas si mauvais conducteurs !* in revue *La Recherche*, n°342, mai 2001.

Jean Orselli, *International comparison in road safety*, in *Géographie des risques des transports, op. cit.*, 2001.

Jean Orselli, *International comparison of the efficiency of the policies of road safety*, in *Routes/Roads*, revue de l'Association Internationale des Congrès de la Route, n°314, avril 2002 (article bilingue).

Robert Delorme, Sylvain Lassarre (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, Les collections de l'Inrets, n°261, 2005.

Cette recherche débutée en 2002 a fait l'objet d'une première publication en littérature grise en avril 2003.

ÉVOLUTION DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES INTERNATIONALES.

La Société des Nations entreprit, à la fin des années 30, de définir un modèle uniforme de recueil de statistiques, préalable à toute comparaison géographique. Le but était clairement affiché lors du *Congrès international de la Route* de La Haye en 1938 dans le *Rapport* sur la statistique des accidents qui examina et discuta le Rapport des experts de la Société des Nations : il s'agissait de préparer « *la comparabilité internationale* »¹⁷⁵.

L'intérêt français pour les comparaisons internationales va beaucoup varier après la guerre. Le *Bilan* de 1954 esquisse une comparaison avec la Grande-Bretagne. Les *Bilans* de 1957 à 1959 comportent des comparaisons avec plusieurs pays européens. Puis, ces données disparaissent brutalement des *Bilans*. La comparaison internationale réapparaît en 1981 lors du Comité interministériel du 19 décembre 1981.

Pourtant, la DSCR restait réticente et exposait publiquement les difficultés d'une telle comparaison en 1985, avant que la formule de « *la France mauvais élève de l'Europe* » ne devienne un dogme. Les comparaisons internationales réapparaissent dans les *Bilans* en 1995.

Les États-Unis se présentent comme un « *pays* » unique, mais la situation y est tout à fait diverse que celle de l'ensemble européen, les « *pays* » européens étant la contrepartie du « *states* » américains. Ces derniers ont des géographies physiques et humaines variées. Chacun des *states* américains diffère par sa réglementation¹⁷⁶, son système policier et judiciaire et sa politique de sécurité routière. Aussi est-il peu étonnant que les résultats des politiques de sécurité routière des *states* diffèrent de la même façon que ceux des *pays* européens.

Les États-Unis avaient déjà développé leur propre système dès les années 1920, avec le système « *privé* » de recueil de statistiques issues des forces de l'ordre et collationnées par le *National Safety Council* (NSC), très proche de l'industrie automobile. Celui-ci pratiquait des comparaisons plus ou moins scientifiques entre zones (états, comtés ou villes), mais sans que ce soit systématique. Le système va durer jusque vers 1965.

Un grand débat public a lieu en 1965-1966, dans la foulée de la contestation du système statistique par quelques épidémiologistes dissidents emmenés par Ralph Nader¹⁷⁷. Les parlementaires américains vont décider la création d'une « *agence fédérale* » indépendante, au nom de la sécurité du consommateur américain¹⁷⁸.

Avec cette reprise en main des statistiques par l'État fédéral, il devenait politiquement incorrect de pratiquer des comparaisons entre les différents *states* de l'Union. L'Agence fédérale ne le fera jamais, et les héritiers du *National Safety Council* comme le « *Insurance Institute for Highway Safety* » (IIHS-HLDI) ne publieront plus que des comparaisons descriptives des différentes réglementations des *states* comme le « *State laws rating* »¹⁷⁹.

Une étude universitaire de comparaison géographique entre *states*, sur la base des densités humaines des *counties* qui constituent chaque *states* a été publiée en 1987 aux États-Unis. Elle

¹⁷⁵ Congrès international de La Haye, *Rapport général sur la 3^{ème} question* du Dr J. J. Hanrath, page 30.

¹⁷⁶ Limites de vitesse, obligations de port du casque ou de la ceinture, système de peines, etc., sont différents.

¹⁷⁷ Nader et ses collègues critiquaient principalement la mauvaise prise en compte des données concernant le véhicule dans les formulaires de description d'accidents.

¹⁷⁸ Voir Stève Bernardin, *Compter autrement – Mouvements sociaux et réforme des pratiques statistiques dans les années 1960 aux États-Unis*, communication non publiée, et sa thèse en préparation.

¹⁷⁹ *State laws rating*, publié par l'association IIHS-HLDI. Voir son site www.highwaysafety.org.

recevra le même sort que les études analogues en France et n'aura pas de suite¹⁸⁰.

L'Europe institutionnelle a multiplié les comparaisons internationales – au moyen d'aides aux instituts de recherche nationaux – selon trois directions distinctes :

- la création d'une base de données commune, la « *International Road Traffic and Accident Database* » (IRTAD) ;
- des « *comparaisons sociologiques* » comme l'étude du FERSI¹⁸¹ ;
- des comparaisons des réglementations : un bon exemple des ouvrages de ce type est *La violence routière. L'Union européenne et l'insécurité routière*, de 1994¹⁸².

La « *base de données européenne* » – et internationale –, la « *International Road Traffic and Accident Database* » (IRTAD), fut créée en 1980 et étendue en 1988¹⁸³. Elle verra ses objectifs strictement limités au recueil des données, à la suite de quelques travaux comparatifs réalisés vers 1990 par ses gestionnaires (allemands) et très mal accueillis par d'autres pays.

Signalons une recherche communautaire sur la conception d'une « *méthodologie* » pour les comparaisons internationales, le « *COST 329* »¹⁸⁴. Mais, elle n'a pas été suivie d'une application à ce jour.

Ainsi, jusqu'à présent, l'Europe s'est-elle interdit de cautionner d'autres comparaisons des résultats des diverses politiques de sécurité routière que ce que nous appellerons les « *comparaisons globales* » selon l'expression utilisée en 1985 dans l'épigraphe du présent *sous-chapitre III*. On sait que celles-ci pénalisent les pays à faible densité.

Une des raisons principales de cet état de fait est à rechercher du côté du « *narcissisme des petites différences*¹⁸⁵ » des pays les plus favorisés dans les « *comparaisons globales* » par leur forte densité, Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, dont les administrations n'ont jamais voulu renoncer à se targuer du faible nombre de victimes par rapport à leur population¹⁸⁶.

¹⁸⁰ Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes*, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, États-Unis. Ce travail était dû au *Injury Prevention Center of Johns Hopkins School of Hygiene and Public Health*, à Baltimore, et soutenu par le IIHS.

Aussi : Baker, S. P., R. A. Whitfield, and B. O'Neill, *County Mapping of Injury Mortality. The Journal of Trauma*, June 1988, 28:741-745. Nombreux travaux ultérieurs des mêmes auteurs.

¹⁸¹ Enquête réalisée par le FERSI, *Forum des Instituts Européens de Sécurité Routière* (analogues à l'INRETS) : Jean-Pierre Cauzard *et al.*, *European drivers and traffic safety*, FERSI, éditions Paradigme, 1995. Version française : *Les conducteurs européens et la sécurité routière*, Paradigme, 1996.

¹⁸² Jean-Baptiste Bouzigues, *La violence routière. L'union européenne et la sécurité routière*, Éditions Continent Europe, ISBN 2-84176-004-7, 1994. J.-B. Bouzigues était membre de la DSCR depuis longtemps.

¹⁸³ L'IRTAD est connue en français sous le nom de BICAR : *Base de données Internationale sur la Circulation et les Accidents de la Route*. Les pays concernés sont ceux d'Europe plus de nombreux autres de l'OCDE.

Elle se présente ainsi sur son site <http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/> :

« *En réponse aux besoins exprimés par le ministère fédéral des transports, des travaux publics et du logement [allemand], l'institut fédéral de recherche sur les transports routiers (BAST) a réalisé, au milieu des années 1980, une base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route.*

En 1988, le BAST a développé la base de données en coopération étroite avec la Commission Européenne. Depuis 1990, la BICAR [IRTAD] fait partie du programme de recherches en matière de routes et de transports routiers (programme RTR) de l'OCDE. Tous les pays Membres fournissent des données. La gestion et l'administration de la base de données sont assurées par le BAST. »

L'IRTAD n'ouvre ses données qu'aux chercheurs abonnés et ne présente que très peu d'éléments au public.

¹⁸⁴ *COST 329 – Models for Traffic and Safety Developments and Interventions*, European Commission, Directorate General for Transport, 1999.

¹⁸⁵ Sigmund Freud parle du « *narcissisme des petites différences* » entre groupes humains dans *Malaise dans la civilisation*. Ce comportement concerne en particulier les groupes territoriaux, pays ou collectivités locales.

¹⁸⁶ Le site officiel du Royaume-Uni www.statistics.gov.uk est particulièrement typique de ce genre

III-2 LA COMPARAISON GEOGRAPHIQUE EN FRANCE.

DIFFICULTES D'UNE ANALYSE MULTIFACTORIELLE.

Il est absurde de vouloir comparer brutalement Paris et la Lozère sur la base d'un ratio quel qu'il soit (par rapport à la population, au trafic ou à l'âge du capitaine). Toute « *comparaison géographique* » doit permettre de « *discriminer* » les zones en les répartissant en groupes plus ou moins homogènes.

Une « *analyse multi-factorielle* » tentant de relier le nombre des victimes dans chaque zone (régions, départements, agglomérations) serait la forme ultime et souhaitable de la comparaison spatiale¹⁸⁷. Une analyse poussée est actuellement impossible, la plupart des facteurs étant inconnus ou trop mal connus en France. Pour ne citer que les facteurs les plus importants (qui ne sont pas tous « *indépendants* ») :

- l'hétérogénéité géographique interne aux zones considérées ;
- la richesse économique qui conditionne les taux de motorisation, la qualité des véhicules (âge, robustesse, entretien) et l'utilisation des deux-roues motorisés ;
- la démographie : la répartition des âges notamment ; on sait, en effet, que les conducteurs « *novices* » ont plus d'accidents que les « *expérimentés* » ;
- des critères sociologiques locaux : la part des « *victimes graves avec alcool* » varie selon les départements en 2006 de 5,5 % à 23 %¹⁸⁸ ;
- le trafic automobile est connu avec peu de précision ;
- la composition du trafic : la part des « *victimes graves motocyclistes* » en 2006 varie selon les départements de 7,4 % à 37,5 %¹⁸⁹ ;
- la part des trafics « *extérieurs* » à la zone ;
- la constitution des réseaux : la qualité des voies, plus ou moins sûres, n'est connue que très grossièrement ;
- le nombre des obstacles de bord de route : la part des « *victimes graves contre arbre* » en 2006 varie de 1,4 % à 15,8 %¹⁹⁰ (hors départements urbains) ;
- les contrôles des infractions influant sur les comportements : la part des « *victimes graves non ceinturées* » dans les voitures particulières varie de 5 % à 23 %¹⁹¹ ;
- la qualité locale des secours et du traitement des blessés.

Rappelons que d'autres difficultés – déjà examinées – persistent :

- le très faible nombre de *tués* qui introduit une *variabilité aléatoire* importante ;

d'autosatisfaction. Pourtant, le nombre de tués/an a cessé d'y diminuer et stagne depuis 1998... Il publie la série annuelle des « *Road accidents Great Britain, the casualty report* », 150 pages environ, éditeur National Statistics, auteur Transport statistics, DETR.

¹⁸⁷ Voir Marc Gaudry, Matthieu de Lapparent, *Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans nationaux de l'insécurité routière*, Recherche n° 07 MT E 010, Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique, 97 pages, 2008. Cette étude, située sur un plan théorique – et pleine d'équations –, constate l'état peu satisfaisant de la question mais n'offre guère de résultats pratiques. Bibliographie très complète.

¹⁸⁸ Selon le *Bilan* pour 2006 (pages 121-122). Les « *victimes graves* » sont les tués plus les blessés hospitalisés. Les taux relevés, soumis à une forte incertitude aléatoire, doivent aussi dépendre des pratiques policières locales.

Le taux de « *victimes graves avec alcool* » est de 5,5 % dans le Val-de-Marne et 23 % en Charente-Maritime.

¹⁸⁹ *Ibidem* : 7,4 % dans l'Aisne et 37,5 % à Paris.

¹⁹⁰ *Ibidem* : 1,4 % dans les Hautes-Pyrénées et 15,8 % dans le Var et le Tarn-et-Garonne.

¹⁹¹ *Ibidem* : 5 % dans l'Aveyron et 23,3 % en Seine-Maritime.

- le manque de robustesse de la définition des autres types de victimes qui rend leur dénombrement inapte à des comparaisons nationales et encore plus internationales.

Pour les comparaisons internationales, il faut encore ajouter à ces difficultés les différences de définition des victimes, des catégories de routes, d'usagers, de trafics, etc.

UN CRITERE DE DISCRIMINATION DES ZONES : LA DENSITE HUMAINE.

Jusqu'à présent en France, les comparaisons spatiales entre départements ont été basées sur l'examen de deux types de ratios :

- les ratios de « *nombre de victimes par rapport à la population* »,
- les « *Indicateurs d'accidentologie locale* » (IAL) qui tentent de se référer aux « *tués par rapport aux trafics* », avec de nombreuses difficultés.

Nous verrons que ces deux ratios sont finalement proches l'un de l'autre.

Le seul critère de « *discrimination* » des zones utilisé jusqu'ici a été la « *densité humaine* »¹⁹². Il permet des « *regroupements* » extrêmement intéressants. Il possède quelques avantages fondamentaux :

- la « *densité humaine* » est une variable à très faible incertitude ; en effet, les *populations* et les surfaces des départements sont bien connues ;
- il permet le « *regroupement* » des départements en classes assez homogènes vis-à-vis des facteurs nombreux et mal connus évoqués plus hauts ;
- il permet les comparaisons internationales.

Cette approche met en évidence deux facteurs de classement fondamentaux :

- le « *nombre de tués par rapport à la population ou au trafic* » augmente de 1 à 5, en allant des départements les plus urbains aux départements les moins denses ;
- pour des départements de densités voisines, la dispersion des ratios est relativement faible, de 1 à 1,5 pour les densités moyennes et de 1 à 2 pour les densités faibles.

On voit tout de suite les possibilités « *opérationnelles* » de cette approche.

Elle permettrait d'introduire des critères « *d'équité* » et, probablement, de « *plus grande efficacité* » dans les allocations des moyens consacrés à la sécurité routière. On pourrait ainsi augmenter en faveur des départements reconnus comme les plus dangereux les crédits d'aménagement des routes ou ceux consacrés à la communication locale, ainsi que l'importance des forces de police affectées au contrôle-sanction, etc.

Elle permet aussi de caractériser la variabilité des pratiques sociales et policières dans les déclarations d'accidents, comme nous le verrons.

LES RATIOS DE « NOMBRE DE VICTIMES PAR RAPPORT A LA POPULATION ».

Nous examinerons d'abord les ratios « nombre de victimes par rapport à la population ». Les éléments ci-dessous reprennent quelques éléments d'une analyse sur l'ensemble des accidents des années 1995-2001 réalisée par l'auteur¹⁹³.

¹⁹² Ce critère utilisé par divers chercheurs n'a pas encore été adopté par l'ONISR. Toutefois, celui-ci a commencé tout récemment un début d'analyse multifactorielle dans le *Bilan 2006*.

¹⁹³ Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, Rapport du

Nous présenterons aussi les ratios concernant les « blessés graves » et « blessés légers », malgré toutes les réserves que nous avons faites sur l'arbitraire présidant au recueil de ces données par les diverses polices et leur manque d'homogénéité probable. En effet, cette présentation permet de confirmer la faible représentativité de ces données, que nous avons déjà signalée. Mais aussi, elle illustrera d'autres aspects de ces données, notamment la grande similitude entre les répartitions des tués et des blessés graves.

LES TUES.

La figure ci-dessous illustre les « *taux de tués par million d'habitants et par an* » (moyenne 1995-2001) en fonction de la densité en habitants au km², avec en abscisse la « *densité en habitants/km²* » selon une échelle logarithmique de 10 à 100 000.

Cette représentation est très parlante. Le nuage de points est assez resserré. Il dessine une courbe fortement décroissante quand la densité augmente. Le taux décroît de 250 tués/an/million d'habitants dans les départements les moins peuplés à moins de 50 tués/an/million d'habitants dans les départements les plus denses.

Il apparaît clairement que la « *densité humaine* » est un facteur discriminant très efficace. Ce type d'analyse fait apparaître exactement le même type de nuages de points dans des pays étrangers sur l'ensemble des subdivisions de chaque pays (land, province, région, comté).

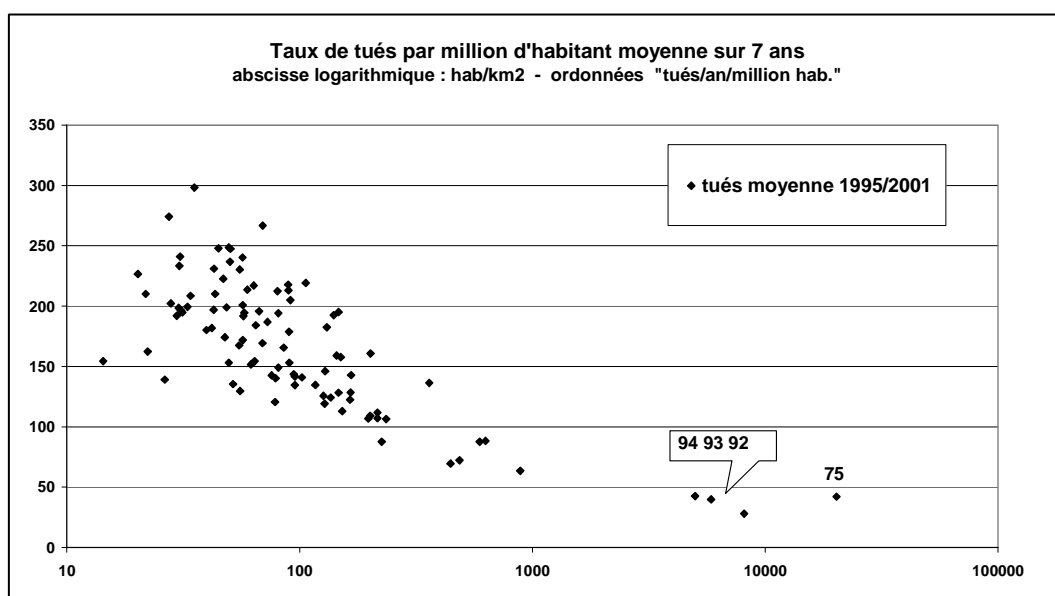


Figure 25. Taux de tués/an/million d'habitants selon la densité des départements (1995-2001).
* 75 Paris – 92 Hauts-de-Seine – 93 Seine-Saint-Denis – 94 Val-de-Marne

LES BLESSES GRAVES.

La figure suivante représente les « *taux de blessés graves par million d'habitants et par an* » (moyenne 1995-2001) en fonction de la densité en habitants au km², avec en abscisse la « *densité en habitants/km²* » selon une échelle logarithmique de 10 à 100 000. On voit que le nuage de points a la même forme que pour le ratio des tués.

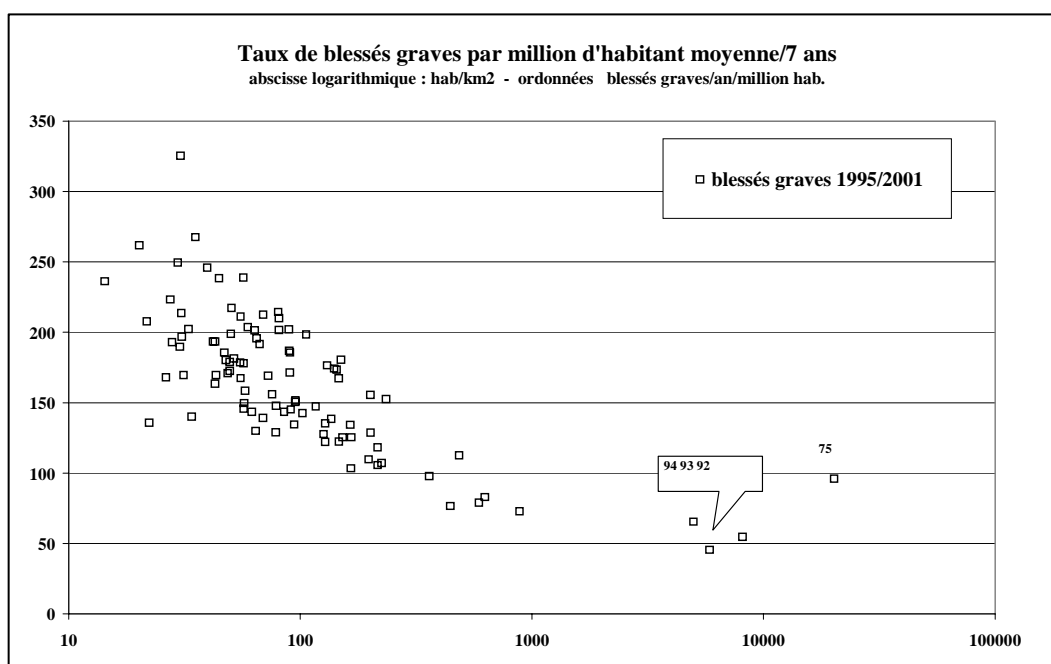


Figure 26. Taux de blessés graves/an/million d'habitants selon la densité des départements (1995-2001).

* 75 Paris – 92 Hauts-de-Seine – 93 Seine-Saint-Denis – 94 Val-de-Marne

La figure ci-dessous permet de préciser la comparaison entre les répartitions des « *taux de tués* » et « *taux de blessés graves* » par million d'habitants et par an (moyenne 1995-2001) en fonction de la densité en habitants au km². On les a représentés avec deux échelles des ordonnées adaptées afin d'obtenir deux « *moyennes sur la totalité du pays* » identiques sur chaque graphique. Le **triangle** représente la moyenne pour la France commune aux 2 ratios : densité de 107,5 habitants/km², et ratio de 137 tués par million d'habitants et 563 blessés graves par million d'habitants¹⁹⁴.

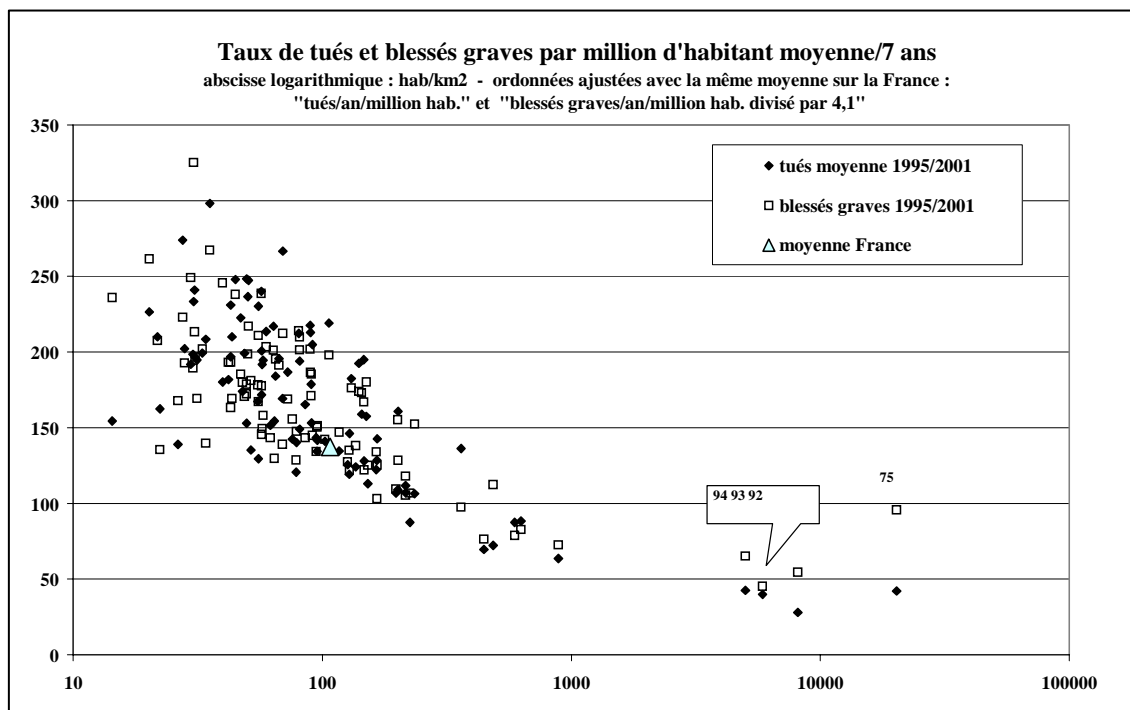


Figure 27. Taux de tués et blessés graves/an/million d'habitants par départements (1995-2001). 75 Paris – 92 Hauts-de-Seine – 93 Seine-Saint-Denis – 94 Val-de-Marne

Les répartitions des tués et blessés graves forment des nuages de points très superposables, à une homothétie près sur les ordonnées. Les lois de répartition des tués/an et blessés graves/an en fonction du critère densité sont donc assez semblables.

Les principales zones de divergence entre tués et blessés graves concernent Paris et les 3 départements de sa petite couronne (à droite de la figure) et les départements peu peuplés.

On notera toutefois que la dispersion des taux de blessés graves est plus grande que celle des taux de tués, malgré leur moins grande variabilité aléatoire. Cela est à relier à la moindre « robustesse » de cette donnée, que nous avons déjà indiquée.

LES BLESSES LEGERS.

Par contre, la figure représentant les « *taux de blessés légers par million d'habitants et par an* » (moyenne 1995-2001) en fonction de la densité en habitants au km², avec en abscisse la « *densité en habitants/km²* » selon une échelle logarithmique de 10 à 100 000, a une toute autre

¹⁹⁴ Le ratio « blessés graves par million d'habitants » est représenté avec une échelle 4,1 fois moindre que sa valeur réelle.

allure.

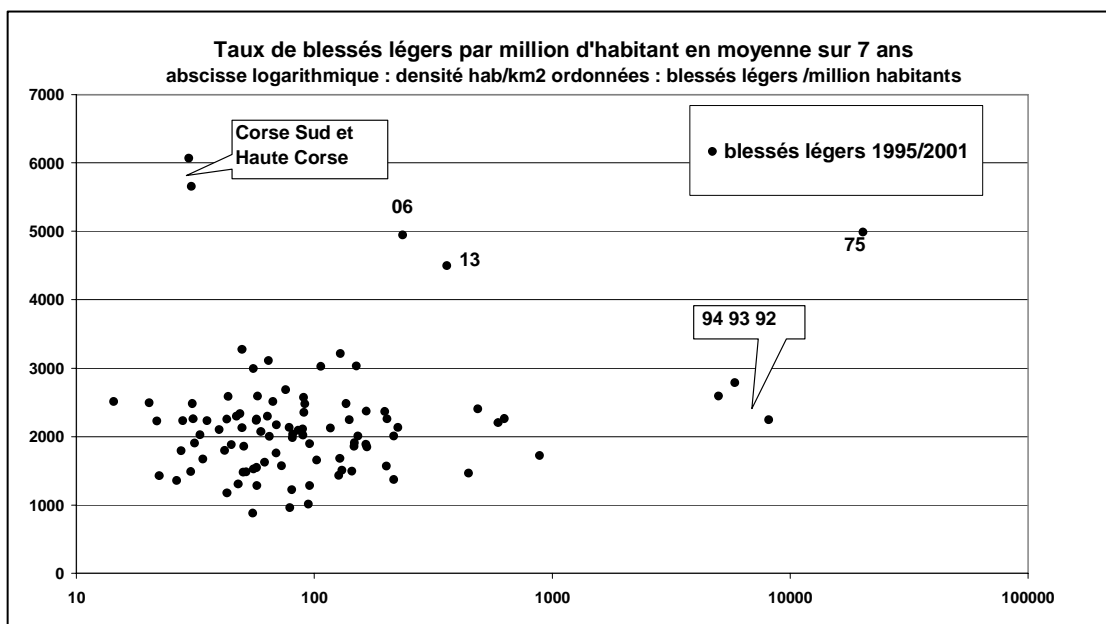


Figure 28. Taux de blessés légers/an/million d'habitants par départements (1995-2001).

* 06 : Alpes-Maritimes – 13 Bouches-du-Rhône – 75 Paris – 92 Hauts-de-Seine – 93 Seine-Saint-Denis – 94 Val-de-Marne

Le type de dispersion du nuage de points est totalement différent du type commun aux tués et blessés graves. Il est aussi beaucoup moins régulier.

Les incertitudes aléatoires sont pourtant très réduites ici : le nombre des blessés légers est déjà élevé (1 300/an par département en moyenne) et les valeurs de la figure sont des moyennes sur 7 ans ; leur incertitude (intervalle de confiance à 90 %) va de $\pm 2\%$ à $\pm 4\%$ (sauf cas limites).

L'organisation particulière du nuage de points pour les blessés légers peut s'analyser ainsi :

- 89 départements sur 97 se répartissent selon un nuage d'axe 2 000 blessés légers/an/million habitants, avec une très forte dispersion entre 3 000 et 1 000 ;
- les 3 départements de la petite couronne parisienne sont proches, aux environs de 2 500 blessés légers/an/million habitants ;
- 5 départements sortent totalement du schéma général : Haute-Corse, Corse-du-Sud, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône et Paris avec des valeurs très élevées, atteignant, de façon surréaliste, 6 000 blessés légers/an/million habitants en Corse.

Pour les 89 départements du premier groupe, la densité n'a pas d'effet notable, contrairement aux tués et blessés graves.

La dispersion des taux est plus grande que pour les tués et blessés graves. Cela ne peut guère avoir d'explication que par des différences très importantes dans les pratiques de recensement des blessés légers par les polices locales¹⁹⁵.

¹⁹⁵ On peut imaginer diverses hypothèses, toutes aussi peu évidentes. Le nombre des petits accidents corporels pourrait être indifférent aux effets de la densité (vitesses élevées, infrastructures plus dangereuses, secours moins performants). Le nombre de déclaration pourrait diminuer avec l'éloignement des postes de police et gendarmerie dans les départements peu denses. L'activité policière en termes de production de BAAC serait bornée par les effectifs locaux (notamment à la Gendarmerie).

L'incertitude aléatoire est très faible. L'effet des différences géographiques est certainement limité, car cette très forte dispersion touche toutes les densités.

Le tableau suivant qui regroupe tous les départements de densité comprise entre 50 et 60 habitants au kilomètre² est particulièrement éloquent dans sa diversité et l'étalement des taux, qui vont de 880 à 2 995 blessés légers par million d'habitants et par an. On notera aussi la bien plus grande homogénéité des taux de tués, allant de 130 à 247 tués/million d'habitants/an, malgré la plus grande variabilité aléatoire qui les concerne (dernière colonne du tableau).

Tableau 38. Densité, nombre de blessés légers et tués par habitant dans quelques départements.

	Densité habitants /km ²	Blessés légers par million habitants/an	Tués par million habitants/an
Jura	50,21	1 476	237
Aude	50,50	1 856	247
Ardèche	51,73	1 484	135
Mayenne	55,07	880	167
Tarn et Garonne	55,41	2 995	230
Ardennes	55,46	1 524	130
Lot et Garonne	56,89	2 234	240
Vienne	57,08	2 253	172
Charente	57,085	1 545	201
Deux Sèvres	57,34	1 282	192
Côte d'Or	57,86	2 591	195
Tarn	59,57	2 071	214

Pour Paris, la différence est du simple au double avec le groupe des 3 départements de sa petite couronne. Une telle différence est certainement très liée à la très forte présence policière et à la proximité des hôpitaux¹⁹⁶.

Dans les 4 cas de Haute-Corse, Corse-du-Sud, Alpes-Maritimes et Bouches-du-Rhône, les taux de blessés légers par habitant apparaissent comme 2 à 3 fois plus élevés que dans des départements de densité analogues alors que leurs taux de tués ou blessés graves s'éloignent très peu des moyennes (sauf les Bouches-du-Rhône). Ces cas apparaissent suffisamment éloignés des autres pour qu'on ne puisse pas imputer ces écarts à l'effet une réelle « *très grande dangerosité* » de la circulation dans ces départements. Il est peu probable qu'il s'agisse d'une *hyperactivité policière* dans le dénombrement des blessés légers...

Il reste donc à en chercher les raisons, la plus vraisemblable étant une fraude aux assurances et/ou à la sécurité sociale¹⁹⁷.

La France est, parmi les pays européens, un de ceux où le décompte des blessés légers est le moins exhaustif, comme nous le montrerons en *III-3* ci-après.

¹⁹⁶ La densité policière est plus élevée à Paris. La Préfecture de Police a toujours eu une organisation spécifique. Elle échappe encore en grande partie au cadre général de la Sécurité publique. Sa « culture d'organisation » est très particulière.

¹⁹⁷ Médecine : les usagers sont-ils plus fragiles ? Démographie : sont-ils plus vieux ? Psychologie : sont-ils plus douillets ? Sociologie : sont-ils plus « *latins* » ? Économie : fraude-t-on les assurances et la sécurité sociale ? L'auteur pencherait volontiers pour la dernière explication...

LES « INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE ».

La dispersion dans chaque nuage de points (tués, blessés graves) augmente quand la densité baisse. C'est un phénomène général à tous les pays. Le premier facteur auquel on peut penser est évidemment le trafic.

Dans le *Bilan* de 2001, l'ONISR a réalisé une première tentative d'analyse du nombre de victimes en fonction du trafic avec les « *indicateurs d'accidentologie locale* » (IAL)¹⁹⁸.

Les taux de tués varient considérablement selon les réseaux comme le montre le tableau suivant pour 2001¹⁹⁹.

Tableau 39. Taux de tués par rapport au trafic sur le divers réseaux..

	Tués	Trafic milliards véhicule.km	Ratio tués/milliards véhicule.km
Autoroutes	461	107	4,3
Routes nationales	1 890	91	20,8
Routes départementales	4 138	192	21,6
Réseau local urbain	1 231	136	9,0
Total ou moyenne	7 720	526	14,7

Les IAL décomposent donc le trafic et les tués selon cinq catégories de réseaux :

- rase campagne : autoroutes, routes nationales, routes départementales, autres voies,
- voies urbaines des agglomérations de plus de 5 000 habitants.

Un nombre de victimes « *théorique* » est alors calculé en fonction du trafic en lui appliquant le « *taux moyen de victimes sur la France pour chaque réseau* » et en le comparant au nombre de victimes réel. On obtient des IAL pour chaque réseau et un « *IAL global* » en regroupant les réseaux.

Malheureusement, les trafics sont mal connus, notamment sur les routes départementales²⁰⁰.

Ils sont même totalement inconnus sur les « *autres voies de rase campagne* » et sur les voies urbaines. Ils sont estimés, soit par analogie avec les routes départementales, soit en fonction des populations des agglomérations de plus de 5 000 habitants. Ces approximations conduisent notamment à surévaluer les IAL des départements très denses (Île-de-France notamment). On ne sait pas non plus distinguer les « *voies rapides* » à 2 chaussées séparées, peu dangereuses, des autres routes nationales, départementales et voies urbaines. Cela amène à surévaluer fortement les IAL des départements ayant un réseau important de « *voies rapides* » comme ceux de Bretagne ou de l'agglomération parisienne.

Enfin, les départements les moins denses, surtout s'ils sont situés à proximité d'un

¹⁹⁸ Sur les visées initiales des IAL, voir, Jean Chapelon, *Premiers résultats sur les Indicateurs d'accidentologie locale, Un outil pour l'action locale*, octobre 2001, in *Géographie des risques des transports, op. cit.*

¹⁹⁹ Voir *Bilan* de 2001, pages 63 et 173. Le trafic est celui de 2000, le nombre de tués celui de 2001. La décomposition entre routes départementales et autres voies est problématique.

²⁰⁰ Le premier exercice sur les IAL de 2001 utilise ainsi, pour les parcours les routes départementales, une étude déjà ancienne de 1992 de Patrice Regnault, publiée dans *Les Cahiers de l'ONISR* n° 2, octobre 1995 (voir *Géographie des risques des transports, op. cit.*, pages 225-226).

département très urbanisé, ont des IAL sous-évalués, ainsi que les départements « *mixtes* » où une partie urbanisée côtoie une zone peu peuplée.

Pour finir, on peut faire remarquer que la dispersion des IAL entre départements de densité analogue reste du même ordre que celle des « *ratios tués/population* ».

Le chapitre des *Bilans* concernant les IAL a été développé de 2001 à 2006.

Ses auteurs ont dû constater que l'amélioration de la connaissance des trafics n'avait guère avancé. Les trafics dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants sont toujours calculés au prorata des populations. Les trafics sur les voies rapides ne sont toujours pas individualisés²⁰¹.

Il s'est enrichi de considérations sur l'évolution des IAL calculés sur 5 années glissantes. Ce « *palmarès* » des départements où la sécurité s'améliore ou se détériore ne semble guère solide scientifiquement²⁰².

De façon beaucoup plus intéressante, le chapitre sur les IAL propose désormais par département des ratios suivants calculés sur les « *victimes graves* » incluant les « *tués à 30 jours* » et les « *blessés hospitalisés* »²⁰³ : pourcentage des victimes graves impliquées dans une collision avec un arbre, pourcentage des victimes graves impliquées dans un accident avec un conducteur sous l'influence de l'alcool, pourcentage des victimes graves non-ceinturées, pourcentage des victimes graves motocyclistes.

On se rapproche donc d'une véritable « *analyse multicritères* », mais force est de constater que, d'une part, les indicateurs actuels restent rudimentaires et que, d'autre part, il n'y a pas de tentative de mise en corrélation généralisée de ces divers indicateurs partiels.

Quant à l'ambition d'en faire « *Un outil pour l'action locale* », elle paraît s'éloigner.

COMMENT ANALYSER LES DIFFERENCES ENTRE DEPARTEMENTS ?

Les deux figures suivantes précisent les « *ratios tués/population* » avec des échelles adaptées.

²⁰¹ Le *Bilan 2006* dit joliment que « *les parcours s'appuient sur des données consolidées* » (page 111).

²⁰² Ces « *palmarès* » comparent les périodes 1995-1999 et 2002-2006 séparées par la nouvelles politiques de sécurité routière qui a dû agir très différemment selon les zones (plus ou moins urbaines). Les 17 départements dont les IAL ont évolué de $\pm 30\%$ ont tous moins de 50 tués/an en moyenne (sauf l'Isère) et 9 d'entre eux ont moins de 30 tués/an. Or, l'intervalle de confiance à 90 % pour 50 tués/an (250 en 5 ans) est déjà de 23%.

²⁰³ Voir quelques exemples de ces ratios au début de *II-2 Difficultés des comparaisons spatiales* ci-dessus.

L'incertitude sur ces ratios, déjà soumis à une forte incertitude aléatoire, est augmentée par les variations du nombre des cas « *indéterminés* ».

Les départements y sont représentés par des signes différents selon leur nombre de tués/an, l'incertitude aléatoire diminuant lorsque ce nombre augmente. On a indiqué quelques intervalles de confiance à 90 % sur la figure.

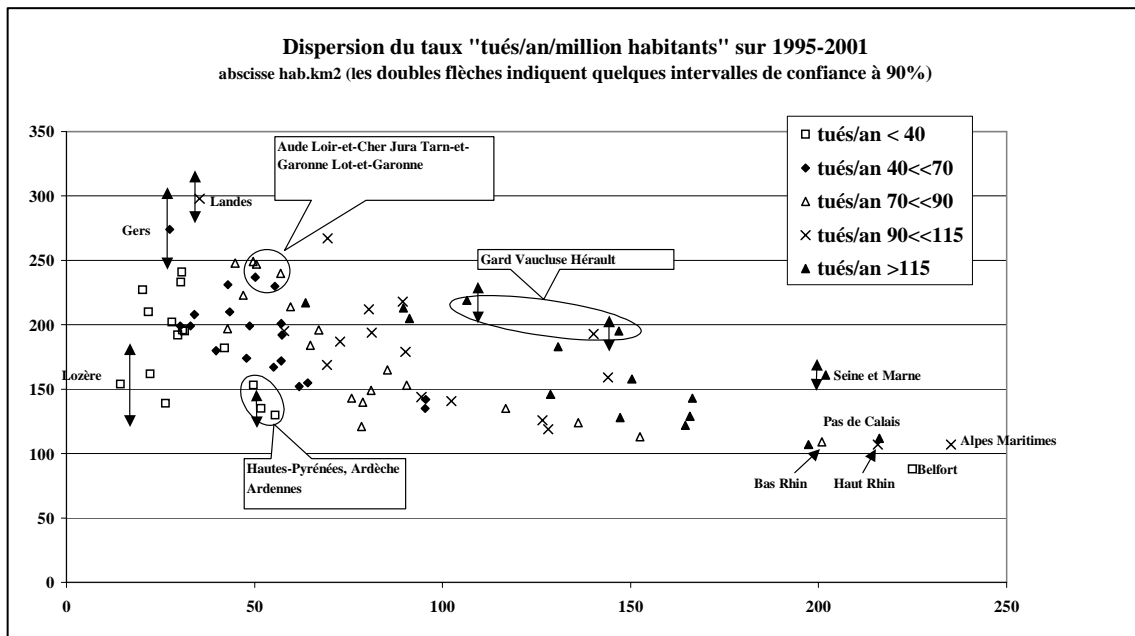


Figure 29. Taux de tués/an/million d'habitants (1995-2001), densité < 250 habitant/km².

On notera la dispersion des « ratios tués/population » pour les départements situés un peu au-dessus de 50 habitants au km². On a indiqué les noms sur la figure de ceux qui ont les ratios les plus extrêmes. Ils ne semblent guère avoir de caractéristiques communes évidentes. La dispersion des IAL est analogue.

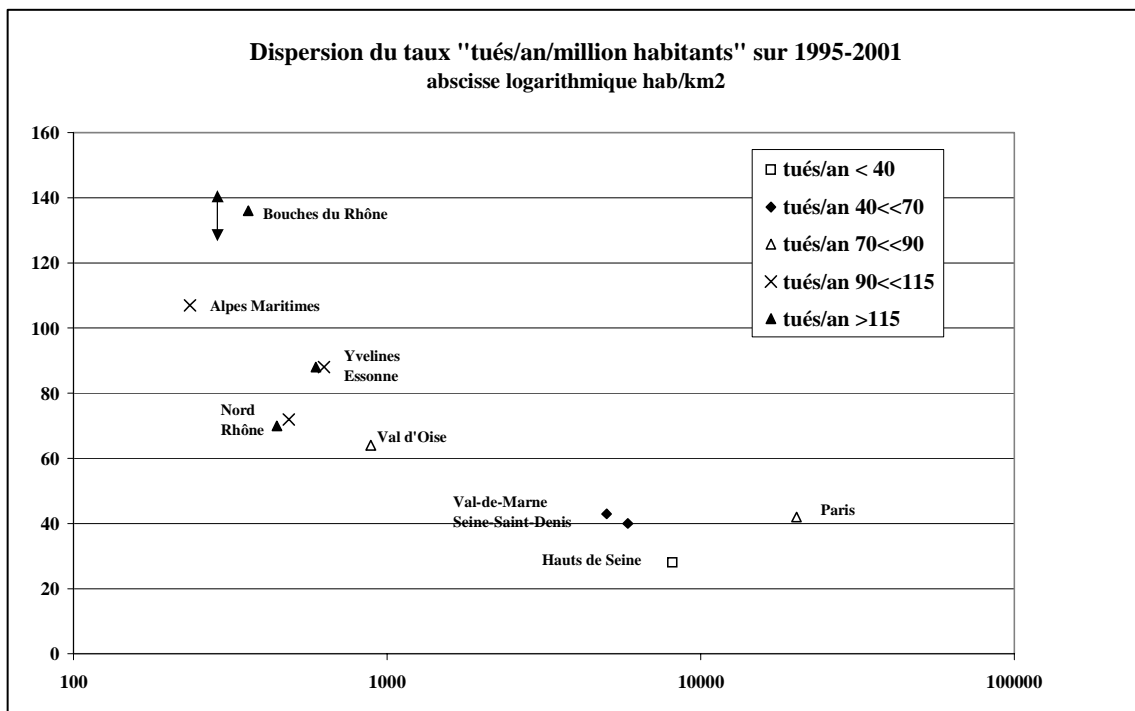


Figure 30. Taux de tués/an/million d'habitants (1995-2001), densité > 250 habitant/km².

Sur cette deuxième figure, qui regroupe les départements les plus denses, on peut noter la position très élevée des Bouches-du-Rhône comparée à celles du Nord, du Rhône ou des Alpes-Maritimes.

Comment peut-on analyser ces différences ?

Prenons par exemple les deux départements du Tarn-et-Garonne et des Ardennes, pour lesquels le tableau suivant réunit un certain nombre de données, à des dates un peu hétérogènes²⁰⁴. D'autres données seraient utiles comme le détail des trafics par réseaux et par types d'usagers, le degré de richesse économique, l'âge moyen de la population, etc.

	Densité hab./km ²	motorisation véh./hab.	Tués/population 1995-2001		IAL 1995-1999	Sur « victimes graves » 2006			
			tués/an/10 ⁶ hab. Intervalle de confiance à 90%	moyenne France=1	Moyenne France=1	arbres	alcool	non-ceinturé	motos
Tarn et Garonne	55,4	1,79	230 ± 8%	1,67	1,35	15,8%	15,7%	13,5%	13,8%
Ardennes	55,5	2,07	130 ± 10%	0,94	0,77	7,3%	18,1%	13%	8,8%

Les « victimes graves » regroupent en 2006 les tués à 30 jours et les blessés hospitalisés.

L'examen de ces données laisse perplexe. Rien ne semble très déterminant. Tout au plus peut-on remarquer que les Ardennes semblent favorisées en ce qui concerne le pourcentage des accidents contre des arbres et celui des motocyclistes accidentés.

La « densité humaine » n'est donc pas un facteur explicatif en elle-même. Mais, elle est liée aux vrais « **facteurs exogènes** », dont on peut dresser la liste sommaire suivante :

- l'hétérogénéité géographique interne à la zone : les Ardennes comportent des zones vides, d'où une sous-estimation de leur densité réelle (la densité des « *Ardennes utiles* » serait plus élevée que celle du « *Tarn-et-Garonne utile* ») ;
- une connaissance plus fine des réseaux que celle prise en compte dans les IAL,
- les pratiques policières de contrôle des infractions influant sur les comportements,
- la motorisation et le trafic automobile par habitant,
- les variations « *qualitatives* » du trafic, part des divers types d'usagers,
- les caractéristiques des usagers, âge, catégories socio-professionnelles, etc.,
- la qualité des secours et du traitement des blessés.

Il est même possible qu'on puisse finalement mettre en évidence des « *facteurs comportementaux* » spécifiques.

En conclusion, les indicateurs actuels ne permettent pas d'aller très loin au niveau même du département, même s'ils mettent en évidence une structure très caractéristique du nombre de victimes rapporté à la population qui baisse quand la densité augmente.

Une « *analyse multi-factorielle* » reste donc à faire.

Elle devrait – à notre sens – comporter une prise en compte plus fine des effets de densités qui peut se faire par des méthodes de « *lissage géographique* » au niveau des « *données communales* » disponibles dans les BAAC. Elle permettrait de mettre en évidence les hétérogénéités spatiales de type « *fractal* ». Cette méthode, récente mais bien établie, a été

²⁰⁴ Rappelons que nous n'avons pas eu accès aux données de trafic utilisés pour le calcul des IAL.

illustrée par exemple par des travaux sur la démographie spatiale ou la structure spatiale des votes aux élections législatives en France²⁰⁵.

III-3 LA COMPARAISON INTERNATIONALE.

Nous esquisserons ici la comparaison internationale en matière de sécurité routière, en nous limitant à la fin des années 1990. La « nouvelle politique » mise en place en France depuis 2002 a évidemment changé les données du problème, mais ses éléments encore trop récents sont difficiles à analyser.

LA « COMPARAISON GLOBALE » TRADITIONNELLE.

La « *comparaison globale* » traditionnelle compare de « *ratios nationaux moyens* » comme les « *tués par an par habitant* » ou « *tués par véhicule.km* ». C'est celle que présentent les sites Internet officiels de l'Union Européenne ou de l'OCDE reliés à la « *International Road Traffic and Accident Database* » (IRTAD).

Précisons que l'IRTAD n'offre que des données « *au niveau national* ». Elle ne fournit pas de données à des niveaux géographiques plus fins, comme les départements, comtés, provinces, etc., données qui existent évidemment dans tous les pays européens.

Outre les « *comparaisons spatiales en France* » que nous avons évoquées ci-dessus, il existe quelques études de comparaison internationale avec des modèles complexes. Un bon exemple est la modélisation présentée par l'article « *La mortalité routière dans les pays de l'OCDE* » qui reflète la position de l'ONISR sur cette question vers 1997²⁰⁶. Mais, aucun des facteurs pris en compte ne se situe à un niveau géographique désagrégé ; tous concernent le pays dans sa globalité. Ses conclusions donnaient un « classement » extrêmement proche du classement traditionnel – comme on pouvait s'y attendre – malgré son approche de « modélisation spatio-temporelle » très (trop) compliquée.

²⁰⁵ Voir, par exemple, Hervé Le Bras, *Le peuplement de l'Europe*, La Documentation française, 1996.

Ou Hervé Le Bras, *Qui vote pour qui ?* in revue *La Recherche*, n°357, octobre 2002.

²⁰⁶ Yves Page, in *Les cahiers de l'Observatoire national de la sécurité routière*, numéro 3, juillet 1997.

Rappelons que les *Services de la communication* de la DSCR – et donc l'ONISR – font, à cette époque, un usage permanent de la « *mauvaise place de la France en Europe* » en matière de sécurité routière.

Ce long article de 55 pages est très détaillé. Cette recherche examine 21 pays et présente des modèles antérieurs. Elle se base sur les données IRTAD. Son ambition est double : comparer le « *niveau de sécurité* » et son « *évolution temporelle* » pour l'ensemble des pays. L'auteur a recherché d'abord un « *indicateur de sécurité synthétique* », malgré les différences structurelles entre les pays. Puis, il a cherché des corrélations des variations spatio-temporelles avec une quarantaine de variables exogènes, dont la « *densité moyenne du pays* ». Mais, la densité a été éliminée par décision de l'auteur sans examen approfondi. En effet, dit-il, ce facteur exogène intervient au niveau des sous-zones des pays et son influence ne peut pas s'appréhender au niveau de l'ensemble de chaque pays (sic).

On y trouvera une bibliographie fournie. Signalons que l'auteur n'a pas retenu nos articles sur les effets de la densité, comme Orselli, Systemans, *L'efficacité des mesures de sécurité routière* », in *Modélisation de l'insécurité routière, Actes du séminaire 1991-1993*, Paradigme, 1993, recueil qu'il cite pourtant à plusieurs reprises. Il ignore aussi l'étude américaine de Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes*, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, États-Unis.

Les deux figures ci-après, tirées du *Bilan* pour l'année 1998²⁰⁷ illustrent les « comparaisons globales » des « tués/population » et « tués/trafic », ainsi que des « tués/population » et « blessés/population ». Les doubles échelles de ces histogrammes – en abscisses en haut et en bas – sont adaptées pour que les valeurs françaises y soient identiques.

Une lecture naïve du premier diagramme semble assigner à la France une très mauvaise place parmi les pays représentés pour le ratio « tués sur population ».

La France est le pays où le trafic est le plus élevé par rapport à sa population, elle est un peu – à peine – mieux placés selon le ratio tués/trafic.

Il apparaît sur le second diagramme que le décompte des blessés met la France en bien meilleure position, juste après la Suède, la Finlande et le Danemark. C'est que le décompte des blessés est extrêmement différent selon les pays. Cela tient principalement aux différences des pratiques légales. Ainsi, au Royaume-Uni, les conducteurs sont obligés de déclarer à la police les accidents, même matériels, avant d'entamer un recours auprès de leur assurance ; ils signalent volontiers à cette occasion des conséquences corporelles légères. Les conducteurs français, qui utilisent le « constat amiable » pour les accidents matériels, ne font pas systématiquement appel à la police pour les accidents corporels légers.

Les comparaisons des « indices de gravité » au niveau européen sont donc particulièrement absurdes, ce qui n'empêchait nullement l'ONISR de les pratiquer²⁰⁸.

La « comparaison globale » traditionnelle faisait l'objet de gloses extrêmement prolixes : le *Bilan* pour 2001 consacrait ainsi 13 pages aux « Comparaisons européennes » qu'il ne saurait être question de résumer ici²⁰⁹. Il ajoutait ainsi aux deux types de comparaisons entre les « ratios de tués par rapport à la population et par rapport au trafic » illustrés par les figures ci-dessus diverses comparaisons internationales, notamment sur :

- les indices de gravité, comparaison dont nous venons de montrer l'absurdité ;
- les accidents corporels par type de réseaux (même remarque sur son absurdité) ;
- les tués par types de réseaux, malgré la grande variabilité des définitions de ceux-ci ;
- les accident en milieu urbain ou en rase campagne, nonobstant le fait que la définition de ces deux catégories varient aussi selon les pays ;
- les tués par types d'usagers, accompagnés de « ratios de tués par rapport à leur trafic propre » pour les motocyclistes et les véhicules de tourisme ;
- les tués par classe d'âge, accompagnés de « ratios par rapport à la population » desdites classes ;
- des éléments de comparaison sur les réglementations : vitesses et taux d'alcoolémie autorisés.

Enfin, il examinait longuement les « Évolutions sur trente ans (de 1970 à 2000) » des deux « ratios de tués par rapport à la population et par rapport au trafic » pour quelques pays dont la France.

²⁰⁷ Les données de trafic n'étant pas disponibles pour tous les pays, la figure les concernant compte moins de pays.

²⁰⁸ On les trouve ainsi dans le *Bilan de 2001*, page 145. Elles ont enfin disparu dans le *Bilan de 2006*.

²⁰⁹ Toutes les données sont issues de l'IRTAD. Les commentaires, très abondants, sont purement factuels. Ils n'abordent cependant jamais la question de la comparabilité des pays, se contentant de remarques très générales sur l'influence de la densité, de la composition des trafics ou de la répartition entre les catégories de victimes.

On peut tenir cette vision comme très proche, à l'époque, d'un certain consensus du groupe des pays européens gestionnaires de l'IRTAD, dont les responsables de l'ONISR font évidemment partie.

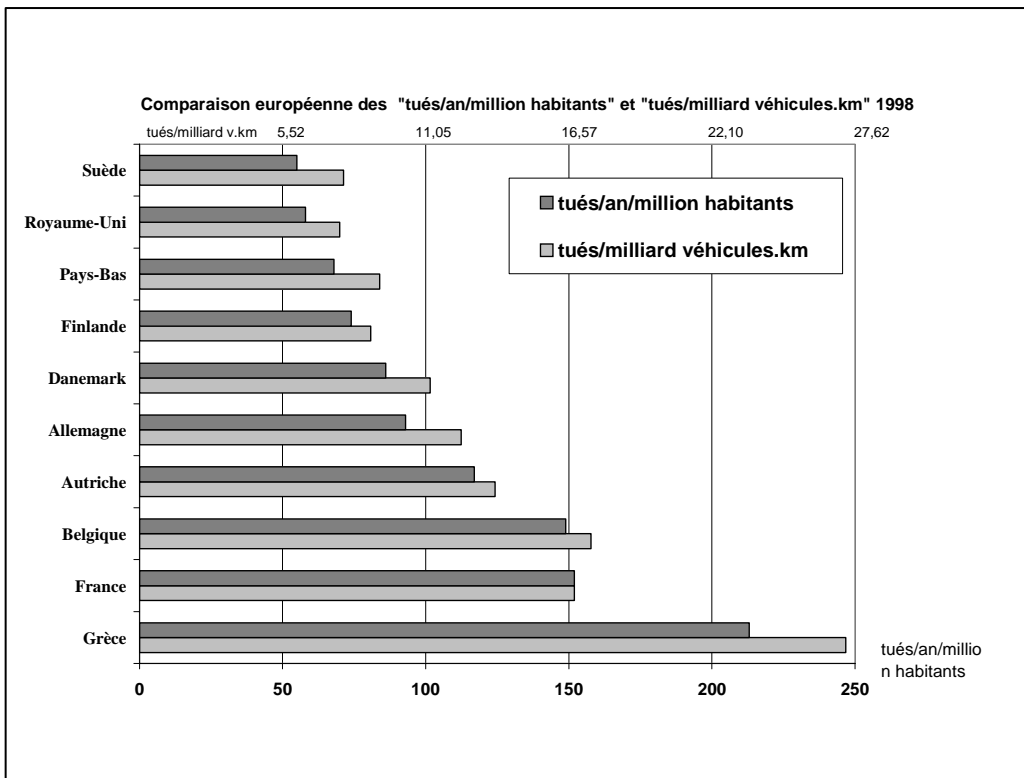


Figure 31. Tués/an/million d'habitants et tués/an/milliard véhicule.km (1998).

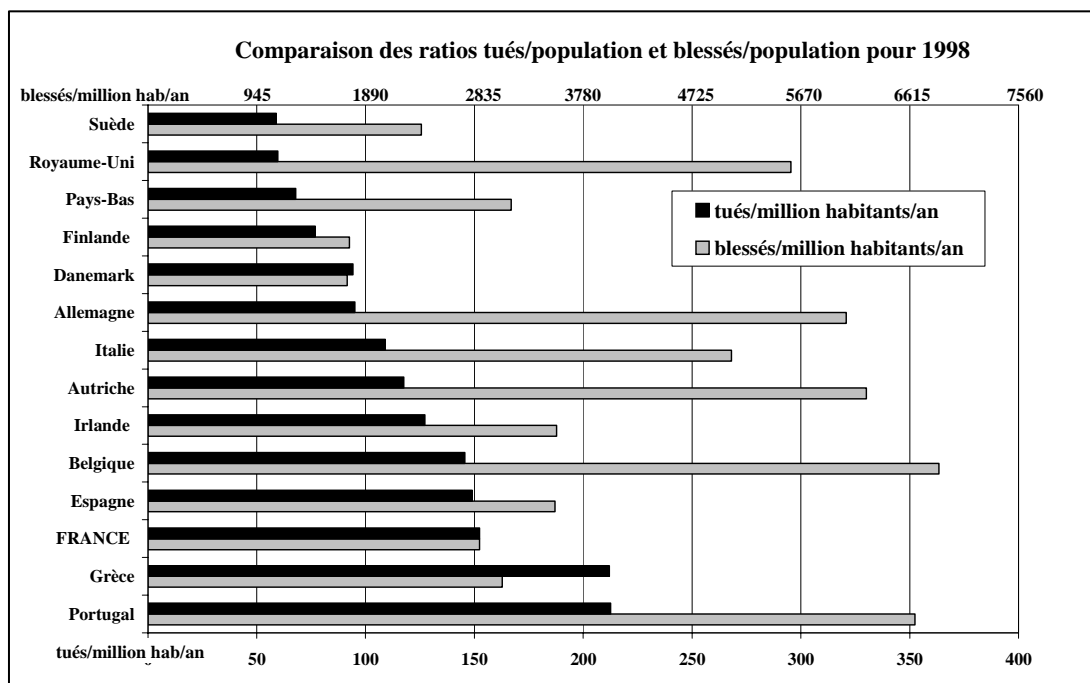


Figure 32. Tués/an/million d'habitants et blessés/an/million d'habitants (1998).

UNE « COMPARAISON GEOGRAPHIQUE DESAGREGEE ».

Dans les longs commentaires que nous venons de décrire succinctement, la densité des divers pays n'est envisagée que globalement. De façon plus générale, la comparaison pratiquée par les *Bilans* de 2001 à 2006 ne comporte aucune « désagrégation géographique » pour les pays étrangers.

On peut faire sur d'autres pays le même travail de « *comparaison spatiale* » entre les subdivisions géographiques qui les composent (régions, provinces, départements, counties, cantons suisses, länder et bundesländer allemands ou autrichiens, län suédois, etc.) que celui que nous avons exposé en détail pour la France²¹⁰.

Le « *ratio par rapport à la population* » est facilement calculable à partir des données accessibles sur les subdivisions des pays européens.

Aux États-Unis, une étude de ce type a été faite en 1987. Chacun des « états » a fait l'objet d'une décomposition des tués par « *county* » et d'une représentation des « *ratios de tués par rapport à la population* » en fonction de la densité des *counties*²¹¹. Ce qui permettait de faire une comparaison entre états. Cette méthode de comparaison n'a pas été suivie par les instances officielles, comme on l'a vu plus haut : la comparaison entre les *états* de l'Union semble aussi difficile politiquement que la comparaison entre les *pays* européens.

Les nuages de points représentant les « *ratios par rapport à la population* » en fonction de la densité se présentent exactement de la même façon pour tous les pays examinés, les 15 pays de l'Union européenne en 2000 (moins l'Irlande), plus la Suisse et la Californie. Les ratios croissent tandis que la densité décroît et la dispersion des ratios à densité comparable est relativement faible.

Nous avons vu que cette dispersion ne peut pas se réduire à l'effet d'incertitudes aléatoires dès lors qu'on travaille sur une période de plusieurs années. L'analyse des facteurs concernant les subdivisions à densité voisine dont les ratios sont les plus éloignés ne peut être pratiquée valablement avec les données actuelles²¹². Le tableau suivant reprend la comparaison entre les départements des Ardennes et du Tarn-et-Garonne et y ajoute celle de quatre comtés anglais²¹³.

²¹⁰ Nous résumons ici diverses publications faites en 2001 et début 2002 citées en note au début de ce sous-chapitre. La plus complète est Jean Orselli, *International comparison in road safety*, in *Géographie des risques des transports. Annales du Colloque Risques d'octobre 2001 à Besançon*, édition Paradigme, 2003. Cette contribution contient un ensemble complet de diagrammes pour chacun des pays de l'Europe des 15 (sauf l'Irlande) plus la Suisse et la Californie. Le lecteur pourra s'y reporter.

Les données concernant les tués désagrégés selon les subdivisions géographiques étaient facilement accessibles vers 2000. La plupart étaient même disponibles sur Internet à cette époque. Il en va de même pour les populations et surfaces des subdivisions.

²¹¹ Susan Baker, R.A. Whitfield, Brian O'Neill, *Geographic variations in mortality from motor vehicles crashes*, in *The New England journal of medicine*, 28 mai 1987, États-Unis.

²¹² Et du faible intérêt de la recherche publique pour améliorer les comparaisons internationales...

²¹³ Pour la France la valeur est calculée sur 1995-2001. Pour le Royaume-Uni, on a cumulé 1998 et 1999. L'incertitude aléatoire pour le petit comté du Vale-of-Glamorgan est élevée, mais ne peut expliquer la différence.

Le Vale of Glamorgan (l'ouest de l'agglomération de Cardiff) est le « *comté modèle* » où nos amis britanniques aiment accueillir les « experts de sécurité routière » étrangers, dans la grande tradition de l'usine modèle soviétique. Il aurait peut-être été plus instructif de leur faire visiter le comté d'Avon, où il y avait deux fois plus de tués...

Voir Catherine Dayre, *Prévention, poursuites et répression des infractions routières en Grande-Bretagne*.

On voit que la dispersion est analogue au Royaume-Uni à celle que nous avons trouvée en France.

Tableau 40. Dispersion des taux de tués ramené à la population en France et au Royaume-Uni.

Pays	Comté ou département	Habitants/ km ²	Tués/an/million habitants
Royaume-Uni	Oxfordshire	143	162,8
	Somerset	142	88,8
	Vale of Glamorgan	714	25,0
	Avon	751	48,5
France	Ardennes	55	130
	Tarn-et-Garonne	55	230

Pour des effectifs de 3 500 à 8 000 tués/an (Royaume-Uni, France vers 2000) la variabilité aléatoire joue peu au niveau du pays. Pour des petits pays comme la Suède (autour de 600 tués/an), elle n'est plus négligeable ($\pm 8\%$ pour un intervalle de confiance à 90%). Mais, pour les subdivisions des pays (régions, comtés, départements) elle devient très forte. D'autant que s'y ajoute la dispersion que nous venons de rappeler. Il est donc actuellement très difficile, sinon impossible, de comparer directement entre elles les zones subdivisant un pays ou avec celles d'un autre pays.

Par contre, **on peut considérer les « structures » constituées de l'ensemble des ratios pour les zones subdivisant chaque pays.** Chaque structure peut être imagée par le « nuage de points » pour un pays donné. La « variabilité aléatoire de la structure » est de l'ordre de celle portant sur la totalité des tués pour le pays. Elle est donc, sinon négligeable, du moins beaucoup plus faible, puisqu'elle porte globalement sur l'effectif total des tués du pays. Elle permet donc une comparaison de pays à pays.

La figure suivante compare la France et l'Angleterre (sans l'Écosse et le Pays de Galles) pour les densités inférieures à 1 200 habitants/km². Elle représente (pour 1998-1999) les ratios « tués/million d'habitant » des comtés d'Angleterre et les ratios de départements ou groupes de départements français corrigés du facteur de trafic de 0,885 (moyenne du trafic anglais par rapport à la France à population égale)²¹⁴.

L'exemple du Glamorgan, 2001. Ce magistrat avait fait un « rapport de stage » sur une visite organisée par le Comité franco-britannique de coopération judiciaire, qui eut son petit succès médiatique à l'époque.

²¹⁴ Les densités considérées sont limitées à celle du comté anglais le moins dense (90 habitants/km²). Pour les densités de l'ordre de 1 000 habitants/km², pour lesquelles les départements manquent en France, on a regroupé des départements contigus de la région Île-de-France.

On peut définir une « courbe médiane » du nuage de points pour chaque pays, comme celles que nous avons reportées sur la figure.

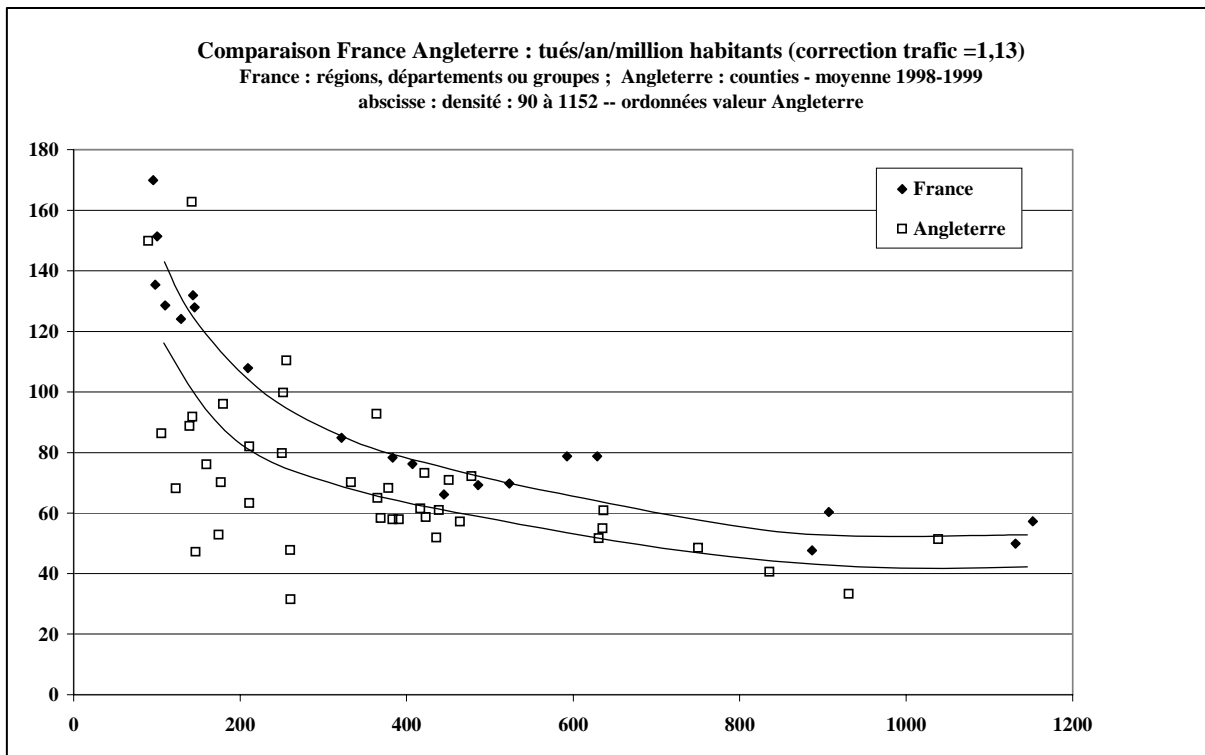


Figure 33. Tués/an/million d’habitants corrigé par le trafic pour la France et le Royaume-Uni.

Comme on le voit, **les deux courbes moyennes sont séparées de 20 % en moyenne.**

On peut le formuler plus précisément dans les termes suivants : **en 1998-1999, les « structures » des ratios « tués/an/million d’habitants à trafic égal » sont séparées de 20 % en moyenne entre la France et l’Angleterre pour les densité inférieures à 1 200 habitants/km².**²¹⁵

Pourtant, à la même époque, la « comparaison globale » se basait sur les données du tableau ci-dessous. On y voit que le taux de tués/an/million habitants de la comparaison globale est de 59,8 pour l’Angleterre (246 habitants/km²) contre 146 ou 130 (avec correction selon le trafic) pour la France (106 habitants/km²).

²¹⁵ On constate la même différence entre les deux structures pour les fortes densités, comme le montre le tableau.

	Densité	tués/an/10 ³ habitants brut	tués/an/10 ³ habitants corrigé du trafic
Greater London	4564	34,0	34,0
Seine St Denis	5860	39,0	34,6
Val de Marne	5008,16	42,3	37,5

Tableau 41. « Comparaison globale » France-Royaume-Uni en 1998-1999..

Moyenne 1998-1999	Population (million)	Tués/an réels	Tués/an ramené au trafic anglais (coefficient 1,13)
France (106 habitants/km ²)	59,225	8 702	7 701
Angleterre (246 habitants/km ²)	59,756	3 572	3 572
Ratios tués/an/10 ³ habitants France		146	130
Ratios tués/an/10 ³ habitants Angleterre		59,8	59,8

Le paradoxe illustré par la figure précédente, où France et Angleterre sont très proches, et la « comparaison globale », où la France apparaît comme plus de deux fois plus dangereuse que l'Angleterre, condamne évidemment ce dernier type de comparaison.

On peut poursuivre la comparaison sur l'ensemble des pays européens. La figure suivante présente les « courbes moyennes des structures » sans correction de trafic²¹⁶.

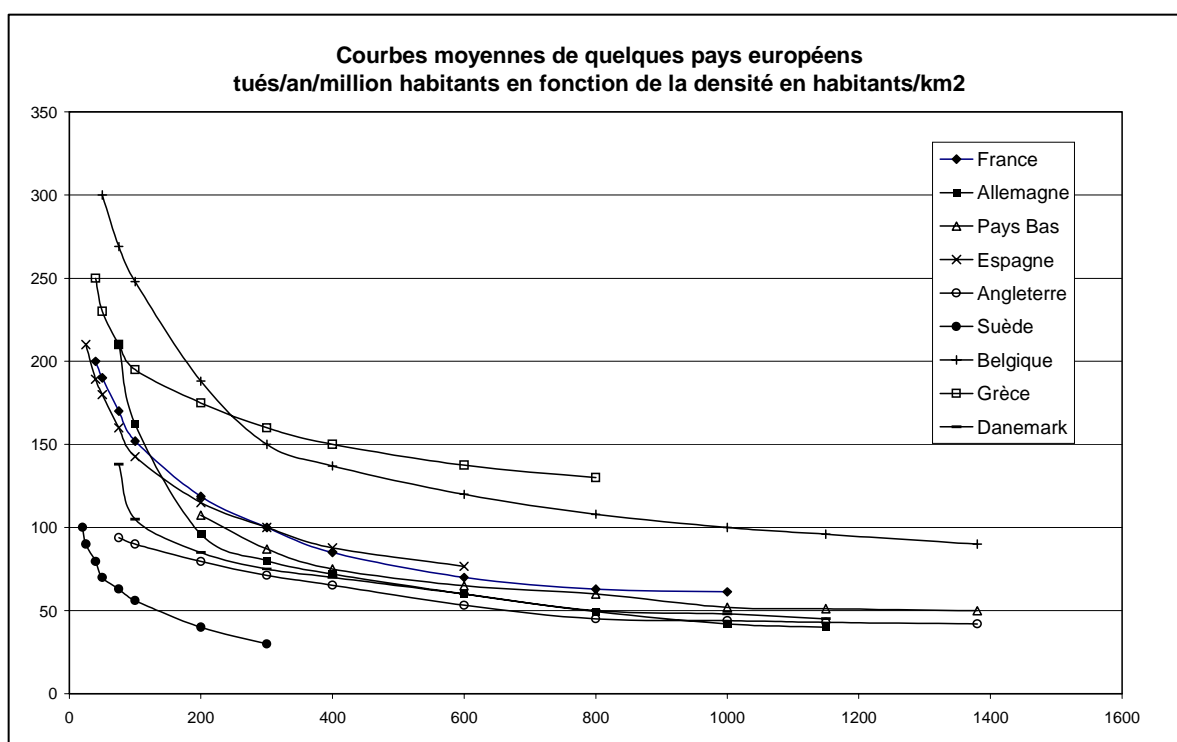


Figure 34. Courbes moyennes des « structures » des tués/an/million d'habitants de quelques pays européens.

On constate sur cette figure que :

- la plupart des pays considérés sont regroupés dans un « peloton central » : France, Allemagne, Pays-Bas, Espagne, Angleterre, Danemark. Il faudrait y ajouter l'Autriche, la Suisse et le Luxembourg non représentés, ainsi que la Finlande qui se situerait en tête du peloton ;
- deux pays apparaissent comme ayant une sécurité médiocre : Belgique et Grèce. Il

²¹⁶ Rappelons que la France a le plus fort trafic à population égale.

Les trafics indiqués par l'IRTAD sont sujets à des différences de définition. Leur usage pour des corrections, qui seraient assez incertaines, est peu utile pour la démonstration. En effet, la proximité des pays du « peloton central » paraît suffisamment établie.

- faudrait y ajouter l'Italie et le Portugal non représentés.
- la Suède se détache très clairement du peloton.

Il y a donc une antinomie radicale entre la « **comparaison globale** » et la « **comparaison géographique désagrégée** ».

La France se situait, à la fin des années 1990, dans la moyenne du « *peloton central* », si l'on avait appliqué des corrections de trafic.

L'EVOLUTION RECENTE.

Nous n'avons pas comparé les structures pour les années les plus récentes. Mais, il est probable que la France est très nettement en tête du peloton central. Nous n'en voulons pour illustration que la comparaison des évolutions de la France avec celles de l'Allemagne, de l'Angleterre, du Danemark et de la Suède, qui se situaient avant la France en 1998-1999.

Tableau 42. Évolution récente des nombre de tués dans divers pays européens.

Tués à 30 jours	France	Allemagne	Angleterre	Danemark	Suède
Tués/an 1998-1999	8 703	7 782	3 573	507	556
Tués/an 2004-2005	5 456	5 602	3 352	350	266
« tués/an 2004-2005 » divisé par « tués/an 1998-1999 »	62,7%	72,0%	93,8%	69,1%	47,9%

La France a le meilleur coefficient de diminution en 6 ans, après la Suède.

Il est très intéressant de constater que la Suède, qui avait lancé un nouveau programme d'amélioration de la sécurité routière en 1997, semble avoir réussi son pari, puisqu'elle a divisé par deux le nombre des tués en 6 ans. Cette politique nouvelle, visant « *zéro mort, zéro blessé* » (« *nollvisionen* ») était essentiellement axée sur une réforme de la formation des usagers et sur une « *route qui pardonne les erreurs* ».

Le concept de « *route qui pardonne les erreurs* » n'a rien de nouveau. L'expression était déjà employée par Christian Gerondeau en 1979²¹⁷. Les Suédois se proposaient de systématiser les équipements évitant les chocs les plus dangereux (barrières de sécurité latérales, barrières de séparation des voies) et divers équipements de signalisation (délinéateurs dans les courbes, éclairage, etc.)²¹⁸.

Cette constatation montre qu'il reste sans doute des pistes inexplorées en France au-delà de la politique actuelle de durcissement du contrôle-sanction développé depuis 2002 et qui semble s'essouffler.

²¹⁷ Gerondeau, *La mort inutile, op. cit.*, page 151.

²¹⁸ Nous n'avons pas consulté de rapport récent sur la réalisation de la « *nollvisionen* » suédoise.

LES DIFFERENCES LIEES A LA NATURE DES USAGERS TUES.

De fortes différences existent entre les pays dans la part prise par les divers trafics. Ces différences se traduisent au niveau de la répartition des tués²¹⁹.

Le tableau ci-dessous donne les répartitions pour un certain nombre de pays. On peut constater de grandes différences entre les pays ; malheureusement, on ne dispose pas de répartition des trafics suffisamment fiables pour relier les victimes aux divers trafics.²²⁰

Tableau 43. Répartition des tués par type d'usagers dans divers pays européens (*Bilan 2006*).

	piétons	bicyclette	cyclo.	moto	voiture	autres	total %	2-roues motorisé	total 2-roues	tués
Allemagne	12,8%	10,7%	2,0%	16,3%	52,8%	5,3%	99,9%	18,3%	29,0%	5361
Belgique	9,9%	6,5%	2,8%	11,3%	57,3%	6,4%	94,2%	14,1%	20,6%	1089
Danemark	13,3%	2,4%	8,8%	4,8%	52,9%	7,9%	90,1%	13,6%	16,0%	331
France	11,9%	3,4%	6,7%	16,6%	57,6%	3,8%	100,0%	23,3%	26,7%	5318
Pays-Bas	11,1%	20,1%	8,1%	10,3%	44,9%	4,7%	99,2%	18,4%	38,5%	750
Royaume-Uni	21,0%	4,6%	0,7%	16,8%	52,7%	4,3%	100,1%	17,5%	22,1%	3336
Espagne	15,3%	1,8%	7,0%	10,6%	53,8%	11,4%	99,9%	17,6%	19,4%	4442
Suède	11,4%	8,6%	1,8%	10,5%	61,6%	6,1%	100,0%	12,3%	20,9%	440
Grèce	14,1%	1,1%	3,5%	24,5%	48,9%	8,0%	100,1%	28,0%	29,1%	1658
Italie	12,6%	5,3%	6,9%	19,3%	49,9%	6,0%	100,0%	26,2%	31,5%	5625

Les Pays-Bas ont le plus fort pourcentage de tués en deux-roues (et le plus fort en bicyclette). Leur politique en faveur de la bicyclette s'y paye par un nombre de tués 4 à 5 fois plus élevé qu'en France ou au Royaume-Uni par rapport à la population²²¹.

La France est pénalisée par son usage développé des deux-roues motorisés. Par contre, l'usage de la bicyclette y est encore très limité. La politique française envers les deux-roues est assez floue : la bicyclette est actuellement prônée pour des motifs écologiques, tandis que l'on s'alarme de la part des tués utilisant les deux-roues motorisés.

Mais, le tableau fait apparaître des différences inattendues dans la répartition des tués. Par exemple, la Suède et le Danemark semblent avoir des taux d'utilisation de la bicyclette très différents alors que leur usage des deux-roues motorisés paraît proche.

²¹⁹ Pour plus de détails sur la difficulté des comparaisons de la répartition des victimes par types d'usagers, voir Jean Orselli, *L'analyse statistique des variations spatio-temporelles des accidents de la route*, op. cit., pages 133-136.

Aussi, Jean Orselli, *La comparaison spatiale internationale et Comparaison des tendances par catégories d'usagers de la route* (chapitres 2 et 3, pages 93-125), in Robert Delorme et Sylvain Lassarre (dir.), *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale, Comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*, Les collections de l'Inrets, n°261, 2005.

²²⁰ Source : *Bilan* de 2006, page 194, qui reproduit des données de l'IRTAD. Elles sont incomplètes, certains totaux n'atteignent pas 100 % car certains usagers sont de catégorie inconnue.

²²¹ On peut assumer que ces trois pays ont des « ratios de tués par rapport à la population » très proches. Le nombre de tués à bicyclette est donc à peu près proportionnel au pourcentage par rapport au total.

Ces différences résultent évidemment d'habitudes de déplacement. On pourrait rechercher les raisons sous-jacentes, qui peuvent être complexes et contradictoires :

- géographiques : les pays plats comme les Pays-Bas ou l'Allemagne ont tendance à favoriser l'usage de la bicyclette ;
- climatiques : *a contrario*, les climats chauds comme en Espagne ou en Grèce, pluvieux comme au Royaume-Uni, défavorisent l'usage de la bicyclette ; l'usage de la bicyclette semble très différent entre les deux pays froids que sont la Suède ou le Danemark ;
- par contre, la Suède ou le Danemark semblent moins utiliser les deux-roues motorisés que les pays à climat tempéré ;
- liées à la densité : il est vraisemblable que les densités fortes favorisent l'usage du deux-roues en général et de la bicyclette en particulier (Pays-Bas, Allemagne) ; mais, ce n'est pas le cas du Royaume-Uni ;
- culturelles (ou industrielles) : l'usage des deux-roues motorisés est très élevé en France et en Italie, pays qui en produisent ; la répartition entre motocyclettes et cyclomoteurs est probablement liée, elle aussi, à des facteurs traditionnels ;
- économiques : la motocyclette sert de substitut à la voiture en Grèce, un des pays les moins riches d'Europe.

Les différences concernant les piétons sont très importantes : leur part va de 9,9 % du total des tués en Belgique à 21,0 % au Royaume-Uni. En fait, pour tous les pays examinés ce pourcentage est proche (9,9 % à 15,3 %) à l'exception du Royaume-Uni. Or, on a peine à imaginer des différences aussi massives concernant les habitudes de déplacement à pied²²².

Ce phénomène est certainement à relier à la « *conduite à gauche* ». Pour cela, il suffit de constater – sur l'ensemble du Monde – que tous les pays conduisant à gauche comptent plus de piétons tués que des pays analogues conduisant à droite.

L'étude de ces différences liées aux pratiques de déplacement n'est donc pas très avancée. La répugnance à la remise en cause des politiques de transport nationales – surtout en ce qui concerne les deux-roues – constitue certainement un obstacle *a priori* à ce type de réflexion.

Mentionnons encore que la recherche anglaise se refuse à considérer la question des effets de la conduite à gauche. Les seules réflexions sur le sujet proviennent d'anciennes colonies anglaises comme l'Australie ; toutefois, elles restent pour le moment confinées au niveau universitaire.

Pourtant, l'exemple de la Suède qui passa de la circulation à gauche à la circulation à droite en 1967 montre qu'un tel changement n'est pas irréalisable.

²²² La part des piétons parmi les tués diminue avec le temps dans tous les pays, où plutôt avec le développement de la motorisation, comme on l'a vu. Cette constatation interdit les comparaisons sommaires au même instant. Elle explique probablement les taux élevés de la Grèce et de l'Espagne.

Voir Hélène Fontaine, Yves Gourlet, Abdelhafid Ziani, *Les accidents de piétons*, in *RTS* n° 49, décembre 1995, pages 5-18. On y trouve notamment page 7, des graphiques concernant 16 pays, où il apparaît que les 3 plus forts pourcentages de piétons tués par rapport au total étaient en Grande Bretagne, en Irlande et au Japon, tous pays roulant à gauche. L'article ne relève pas l'hypothèse de la circulation à gauche comme facteur éventuel de cette différence.

IV Les chocs : poids lourds, arbres et obstacles de bord de route.

IV-1 DANGER DES OBSTACLES ET AMIS DES OBSTACLES .

La *vox populi* ne s’y est jamais trompée : le choc avec un arbre bien enraciné ou avec les dizaines de tonnes d’un camion ou d’un train ne laisse guère de chance.

Nous verrons que les accidents impliquant des poids lourds, s’ils sont extrêmement dangereux, le sont beaucoup plus pour ces raisons mécaniques que par le comportement de leurs conducteurs – même si celui-ci laisse beaucoup à désirer. S’il ne distingue pas forcément très clairement les questions, l’homme de la route connaît ses ennemis.

Les ingénieurs de l’automobile ou des ponts et chaussées, polytechniciens et frottés de mécanique, concevaient plus scientifiquement la notion d’obstacle. Ils savaient que la plus grande partie de l’énergie cinétique était absorbée par le plus léger des participants au choc. C’est en ce sens qu’il faut traiter les véhicules les plus lourds comme des obstacles. Le recensement des accidents de 1938 ne le faisait pas pour les camions mais classait déjà les « *collisions contre les convois de chemin de fer* » parmi les « *collisions entre véhicules routiers et obstacles* [sur les chaussées] »²²³.

Durant l’époque héroïque de l’automobile, l’Administration était plus préoccupée des chocs des roues sur les cassis et les irrégularités des chaussées en pierres que des conséquences spécifiques du choc des voitures contre un obstacle de bord de route.

Dès les années 1920, on commence à supprimer des alignements d’arbres pour élargir les grandes routes, notamment les nationales, pour des raisons mêlant des considérations de circulation et de sécurité.

Après 1930, l’Administration se met à tirer argument de leur dangerosité pour limiter la masse des poids lourds – en fait, pour justifier la « *coordination des transports* » et tenter de mettre fin à l’expansion du trafic routier de marchandises.

Mais, dans les deux cas, elle eut affaire à de fortes parties...

Lorsque, en 1906, le conseiller général Desforges « *signale les inconvénients de certains arbres* », il prend bien soin de se défendre d’emblée d’être « *un ennemi des arbres* ». Il sait que les arbres ont leurs « *amis* ». Le Touring-Club en tête, qui a subventionné le reboisement des forêts françaises et qui s’élève contre toute atteinte aux arbres de bord de route.

Si le Touring-Club est mort en 1983, « *amis des arbres* » et « *ennemis des arbres* » s’affrontent toujours 35 ans après.

De même, les services publics du téléphone et de l’électricité n’accepteront pas de contraintes à l’implantation de leurs poteaux en bordure des routes de rase campagne²²⁴.

²²³ Tableaux V, VI et VII des statistiques de 1938. Voir la *Revue de la Gendarmerie*, 1939, n°68, pages 192-213.

²²⁴ Si les nouvelles lignes sont maintenant enterrées, le déplacement et l’enfouissement de lignes existantes ont

Les transporteurs routiers vont se défendre contre la coordination, se regrouper, s'organiser, puis prendre la tête du lobby automobile en prenant celle de l'Union routière après la guerre, sous la houlette du transporteur Georges Gallienne, qui dirigera aussi la Prévention Routière.

Nous avons vu – à propos de l'affaire Van Eetvelde – qu'ils bénéficiaient de tolérances importantes vis-à-vis de leurs infractions au Code de la route et aux réglementations du travail.

Nous allons voir qu'ils ont aussi obtenu en leur faveur une sorte de « *gentlemen's agreement statistique* » sur le sujet épineux de la dangerosité des camions.

Nous consacrerons donc ce dernier *sous-chapitre* à une très brève histoire des politiques de sécurité envers les poids lourds et les obstacles de bord de route dont les arbres forment la majeure partie. Histoire qui s'est déroulée dans un contexte agonistique ayant en grande partie occulté le développement des connaissances sur ces sujets, et notamment des connaissances statistiques.

IV-2 LES OBSTACLES DE BORD DE ROUTE.

Les arbres de bord de route (et des canaux et rivières) étaient un « patrimoine » soigneusement exploité. La valeur de leur bois était augmentée par la grande facilité de son transport. On ne compte pas les circulaires qui leur étaient consacrées²²⁵. Le bois était exploité

des budgets insuffisants vis-à-vis de la masse des réseaux construits au fil des ans.

²²⁵ Voici une liste – très incomplète – de textes concernant la gestion des arbres de bord de route jusqu'en 1974. Nous en soulignerons quelques uns. Nota bene. On citera plus loin les circulaires de 1976 à 2002.

Textes consacrés à la propriété et à la gestion du « patrimoine » arboricole (1579-1957)

Mai 1579. Ordonnance relative à l'entretien des chaussées et aux plantations d'arbres.

20 mai 1705. Règlement pour l'alignement des ouvrages de pavé et la plantation d'arbres sur les chemins.

15 août 1790. Lettres patentes du roi sur un décret de l'Assemblée nationale du 26 juillet 1790 relatif à la propriété des arbres sur les chemins publics, rues et places.

19 novembre 1790. Loi relative à l'estimation des arbres fruitiers plantés sur les rues ou chemins publics.

28 août 1792. Loi portant rétablissement des communes et des citoyens dans les propriétés et droits dont ils ont été dépouillés par l'effet de la puissance féodale. Propriété des arbres, articles 14 à 19.

17 mai 1796. Arrêté du directoire exécutif portant qu'il n'y a pas lieu à délibérer sur un référé du tribunal correctionnel de Soissons, concernant la propriété des arbres plantés sur les grandes routes.

20 juin 1796. Circulaire du ministre de l'intérieur aux administrateurs des départements. Les arbres plantés sur les routes nationales font partie du domaine public et les propriétaires riverains n'ont droit qu'aux branches mortes.

27 avril 1812. Circulaire du directeur général des ponts et chaussées aux préfets. Plantations des grandes routes. Propriété des arbres plantés.

16 octobre 1812. Circulaire du directeur général des ponts et chaussées aux préfets. Produit des ventes d'arbres. Amende. Bordereau à fournir.

12 mai 1825. Loi concernant la propriété des arbres plantés sur le sol des routes royales et départementales.

25 mai 1825. Instruction générale de l'administration de l'enregistrement. Vente d'arbres à abattre sur les routes.

18 mars 1831. Ordonnance sur la délivrance des arbres des grandes routes pour le service de l'artillerie.

21 avril 1897. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Plantations des routes nationales. On y parle notamment de la gestion des arbres fruitiers.

24 septembre 1911. Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Routes nationales. Plantations. Envoi d'une instruction concernant les règles à observer pour l'abattage des arbres.

7 janvier 1916. Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Utilisation pour les besoins des armées des peupliers bordant les routes et les canaux de navigation.

25 novembre 1916. Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Utilisation pour les besoins des armées des bois d'orme, de frêne et d'acacia, à provenir des plantations en

pour faire des allumettes, utilisé par l'Armée ou vendu à des entreprises locales ; la récolte des fruits des arbres fruitiers était adjugée, généralement pour être distillée, etc.

Sans revenir sur les demandes de suppression des arbres avant 1939 examinées dans les deux premières *Parties*, on peut rappeler ici l'évolution des statistiques les concernant.

Dans les statistiques du ministère de l'intérieur d'avant 1938, on ne s'intéresse qu'aux « causes » des accidents, parmi lesquelles on relève les « *Arbres plantés trop près de la chaussée* » cause d'accident était entraîné la mort de 13, 15 et 7 personnes sur 4 225, 4 413 et 4 094 tués en 1933, 1934 et 1935. Le « choc » en lui-même n'était donc pas encore reconnu comme problématique par les policiers – il est vrai qu'ils ne sont pas ingénieurs....

Les statistiques du ministère des travaux publics de 1938 – issues des réflexions de la Société des Nations – répertorient les « *collisions entre véhicules routiers et obstacles* », mais, il s'agit encore d'obstacles sur les chaussées y compris « *les véhicules en stationnement et les convois de chemin de fer* »²²⁶. L'Administration ne s'intéresse pas toujours pas aux obstacles de bord de route.

bordure des routes nationales et canaux de navigation.

6 juillet 1917. Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Bois de chauffage à provenir de l'élagage ou de l'exploitation des arbres le long des routes et des canaux de navigation. Cession éventuelle aux municipalités.

8 décembre 1918. Circulaire du sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics et des transports aux préfets. Abattage d'arbres pour les besoins des armées. Instructions nouvelles résultant de la cessation des hostilités. Les abattages doivent cesser.

13 décembre 1932. Circulaire du ministre des travaux publics aux préfets. Classement de routes nouvelles dans la voirie nationale. Situation des plantations au regard des départements et des communes. Débat autour de la ressource financière représentée par les arbres.

14 août 1936. Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef. Cahier des charges générales des plantations.

8 novembre 1943. Circulaire du secrétaire d'État aux communications aux ingénieurs en chef. Plantations. Établissement des programmes d'exploitation. Contient une « liste de circulaires ».

27 décembre 1943. Circulaire du secrétaire d'État aux communications aux ingénieurs en chef. Établissement de programmes d'exploitation des plantations. Protocole au sujet de l'approvisionnement en allumettes, placages, emballages légers, etc.

7 avril 1944. Circulaire du secrétaire d'État aux communications aux ingénieurs en chef. Cessions des plantations situées en bordure des routes nationales et des voies navigables.

11 juillet 1950. Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Abattage des peupliers chancreux et lutte contre les parasites des arbres fruitiers des plantations d'alignement.

12 juin 1957. Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Vente d'arbres situés sur les routes nationales. Rôle de l'inspection des lois sociales en agriculture.

Textes consacrés à aux abattages de sécurité et aux règles d'implantation des arbres (à partir de 1959).

27 mai 1959. Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Plantation en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.

1^{er} octobre 1960. Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Plantation en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.

3 novembre 1961. Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux préfets. Abattage des plantations situées le long des routes nationales. Accord des préfets.

25 juin 1970. Circulaire 70-327 du ministre de l'intérieur aux préfets relative à la protection des plantations d'alignement en zone urbaine et suburbaine.

30 août 1972. Circulaire du ministre de l'équipement aux préfets. Abattage d'arbres le long des routes nationales.

9 juillet 1974. Circulaire du ministre de l'équipement aux directeurs départementaux. Abattage d'arbres et renforcements coordonnés.

²²⁶ Voir les *tableaux V, VI et VII* dans les statistiques d'accident pour juin 1938, reproduites dans la *Revue de la Gendarmerie*, 1939, n°68, pages 192-213.

Le « *formulaire statistique d'accident corporel de la circulation routière* » de 1954 comporte trois rubriques, « *obstacle heurté sur chaussée* », « *obstacle heurté hors chaussée* » ou « *pas de collision* ». Les statistiques chiffrées sur les accidents contre des obstacles latéraux ont donc été disponibles de 1954 à 1959. Puis, elles disparaissent pour ne réapparaître qu'en 1995. Cette occultation d'un problème manifeste est certainement liée aux remous entraînés par la politique d'abattages de sécurité préconisée par Robert Buron en 1959-1960.

Des « *banquettes de sûreté* », élargissant la plate-forme, sont utilisées au bord de certaines routes en remblai depuis le XIX^{ème} siècle. Sur des routes de montagne on trouvait aussi des petits murets en bord de chaussée.

Aux États-Unis, vers 1920, apparaissent des « *barrières en béton* » au bord des remblais et ravins, mais leur usage reste limité en France²²⁷.

Une *Circulaire* de 1937 établit de nouvelles prescriptions techniques pour des « *barrières de sécurité* », analogues aux barrières modernes et formées de plots en maçonnerie ou béton espacés de 3,5 mètres supportant un fer en U. Elles devaient être utilisées « *quand la hauteur des remblais dépassera un mètre* », mais il ne semble pas qu'elles aient été utilisées pour protéger contre des obstacles comme les arbres²²⁸.

Les « *glissières de sécurité* » totalement métalliques apparaissent dans les années 1950²²⁹. Elles sont toujours utilisées pour les fossés, ravins, etc., mais commencent aussi à être préconisées pour éviter le choc contre des obstacles de bord de route²³⁰. On distingue maintenant nettement deux types de dispositifs :

- « *les “banquettes, barrières et parapets” [...] employés lorsque la route est en remblai d'une certaine hauteur* »,
- et « *les “glissières de sûreté” [...] placées aux emplacements particulièrement dangereux (virages, entrée de ponts, etc.) [...] Ce] sont des ouvrages placés près de la limite de la chaussée pour ramener sur celle-ci des véhicules qui s'en écarteraient.* »

Quant aux spécifications techniques, les circulaires précisent que « *la distinction entre barrières de sécurité et glissières de sûreté ne peut pas subsister* ». Par un retournement sémantique amusant le terme – impropre – de « *glissières de sécurité* » va remplacer celui de « *glissières de sûreté* ».

EXPERIMENTATIONS ET ETUDES DANS LES ANNEES 1960-1980.

La Prévention Routière se préoccupe très tôt de cette question (voir l'*Annexe B, Illustration*

²²⁷ Voir un historique sommaire – et à vérifier – de Charles Parey, *Pour une route plus sûre*, n° spécial de la *Revue générale des routes et aérodromes*, décembre 2000, page 108.

²²⁸ 23 novembre 1937. *Circulaire du ministre des travaux publics aux ingénieurs en chef du service ordinaire des ponts et chaussées. Routes nationales. Substitution de barrières aux banquettes de sûreté. Croquis annexé.*

²²⁹ La *Circulaire* du 18 juillet 1958 (voir note suivante) cite plusieurs types de barrières : glissières rigides (en béton), métalliques, ou « *à câbles* ». Elle précise que : « *les barrières constituées de tôles profilées présentant une certaine élasticité [nos modernes barrières métalliques ...] ont été jusqu'à présent peu utilisées en France.* »

²³⁰ 12 avril 1958. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Conditions d'aménagement des routes nationales. Voir les articles 15 et 16.*

18 juillet 1958. *Circulaire du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Barrières de sécurité et glissières de sûreté. Les citations proviennent de ce texte important.*

249). Dans un article de 1952 de sa revue, elle déplore le manque de statistiques sur le sujet et estime que²³¹ :

« *les arbres provoquent chaque année la mort du 6^e de tous les automobilistes qui se tuent sur nos routes.* »

Elle préconise, avec une modération certaine :

« *ne pourrait-on pas :*

- *comme première mesure, éviter d'en replanter à moins de 3 ou 4 mètres du bord de la chaussée, du moins sur les grands itinéraires,*
- *à l'occasion des travaux d'aménagement, ne replanter les arbres qu'au-delà du fossé,*
- *rigoureusement supprimer, chaque fois qu'il y a des arbres en double file, la file bordant la route.* »

En 1959, pendant le ministère de Robert Buron, une *Circulaire* préconise des « *abattages pour des raisons de sécurité* ». Il faudra la préciser en 1960 et 1961, à cause de « *prises de position aussi passionnées que contradictoires* »²³².

La *Table Ronde* de décembre 1969 - mars 1970 prévoit des suppressions d'arbres de bord de route. On a vu comment, le 17 juillet 1970, le Président Pompidou avait interdit à Chaban-Delmas de maintenir les mesures de suppression d'arbres, tandis que les « *amis des arbres* » avaient déjà obtenu en juin du ministre de l'intérieur Raymond Marcellin qu'il mette en garde les préfets contre les abattages d'arbres pour des raisons de sécurité²³³.

Un premier programme d'installation de « *glissières de sécurité* » devant des rangées d'arbres d'alignement est alors lancé à titre expérimental.

Deux évaluations économiques rigoureuses ont été menées, en 1974, dans le cadre des études de Rationalisation des Choix Budgétaires des années 1970, à la demande de la Direction des routes et de la circulation routière. Elles sont dues aux chercheurs de l'ONSER C. Blanchard et Yves Systemans. Elles ont porté sur²³⁴ :

- l'intérêt de la suppression des arbres pour la sécurité,
- la protection des véhicules en cas de sortie de route par des glissières de sécurité posées devant les arbres.

²³¹ « *Les arbres au bord des routes* », in revue *Nouvelles de la Prévention Routière*, novembre 1952, page 5. Elle reviendra régulièrement sur le sujet (*ibidem*, « *Les arbres au bord de la route* », n° 18, 1955, pages 7 e. s.).

Elle fera campagne en faveur des « *glissières de sécurité* » (revue *La prévention Routière*, n° 25, décembre janvier 1963).

Dans les années 1990, la même Prévention Routière deviendra une « *amie des arbres* » (voir la déclaration de sa « *directrice des études* » en 2001 ci-après).

²³² 27 mai 1959, 1^{er} octobre 1960 et 3 novembre 1961. *Circulaires du ministre des travaux publics et des transports aux ingénieurs en chef. Plantation en bordure des routes nationales. Abattage pour des raisons de sécurité.*

²³³ 25 juin 1970. *Circulaire 70-327 du ministre de l'intérieur aux préfets relative à la protection des plantations d'alignement en zone urbaine et suburbaine.*

²³⁴ Claude Blanchard et Yves Systemans, ONSER, 1974 « *Coûts-avantages pour la sécurité de la suppression des arbres d'alignement* » et « *Glissières pour isoler des plantations d'alignement* », 1974. Ces études n'ont pas été publiées dans les *Cahiers d'études* de l'ONSER.

Un résumé des deux études, C. Blanchard et Yves Systemans, *Coûts et avantages des mesures de sécurité routière*, figure pages 49 à 52 du *Rapport de la 63^{ème} Table ronde d'économie des transports*, Conférence européenne des ministres des transports, Publications de l'OCDE, Paris, 1984.

L'étude « *Coûts-avantages pour la sécurité de la suppression des arbres d'alignement* » a comparé deux groupes de routes dans 21 départements avec ou sans arbres d'alignements (888 km et 912 km respectivement). Elle donne des éléments sur l'effet de la distance des arbres à la chaussée et conclut à l'intérêt des suppressions d'arbres d'alignement et préconise d'interdire de nouvelles plantations trop près des voies.

L'étude « *Glissières pour isoler des plantations d'alignement* » portait sur 200 km de routes bordées d'arbres à plus de 2,5 m de la chaussée, où on avait installé des glissières un an avant. Elle concluait « *Avec les critères habituels de la Direction des Routes l'opération était rentabilisée en un an, cette période ayant un intervalle de confiance de 8 mois à 1,5 an. La rentabilité immédiate était de 103 % avec un intervalle de confiance de 65 à 140 %.* »

D'autres études poussées du même genre ont été faites sur « *L'isolement d'obstacles ponctuels* » et « *D'autres aménagements d'infrastructure* »²³⁵.

Blanchard et Systemans concluaient de façon très pessimiste en 1984²³⁶ :

« *en ce qui concerne [...] le cas des arbres, obstacle le plus meurtrier aux abords des routes, [...] on préfère l'ignorance pour ne pas risquer d'être contraint à l'action !* »

La constatation de la relative inefficacité des barrières lorsque les arbres sont trop près de la chaussée complique les solutions : dans de nombreux sites, l'abattage reste la seule solution, quitte à replanter en retrait.

Quant aux poteaux d'électricité et de téléphone, les concessionnaires, EDF et les PTT, se sont toujours refusés à les déplacer une fois posés – ou à financer des protections –, même si les procédures ont été plus rigoureuses pour les nouvelles lignes depuis les années 1970.

En juillet 1984, un groupe de travail dirigé par Georges Reverdy avait produit un premier *Rapport*²³⁷. Cette étude va servir de base à une *Circulaire* en novembre 1984²³⁸.

Mais, dès septembre 1984, un second « *Groupe de travail sur les plantations d'arbres d'alignement en bordure de routes* » est constitué par la direction des routes et la DSCR sous la présidence du même Georges Reverdy²³⁹. Sa constitution est très complexe : on n'y compte pas moins d'une dizaine de directeurs d'Administration centrale de divers ministères. Il semble que la *Circulaire* de novembre 1984 avait été mal accueillie avant même de paraître.

Les travaux vont se poursuivre 3 ans et aboutir, en décembre 1987, à un *Rapport* pris solennellement avec un « *Avis du Conseil général des Ponts et chaussées* »²⁴⁰.

²³⁵ *Ibidem*, pages 55 e. s. Elles sont un peu plus tardives.

²³⁶ *Ibidem*, page 98. Ils écrivaient en 1984, soit 10 ans après les études de 1974 :

« *Il y a, enfin, une troisième catégorie de sujets d'études qui restent ignorés pour des raisons complexes à caractère plutôt politique. C'est, en ce qui concerne la lutte contre les obstacles latéraux, le cas des arbres, obstacle le plus meurtrier aux abords des routes. Certes, le sujet avait été abordé par l'ONSER, à la demande de la direction des Routes. Cependant, l'étude n'a pas été menée à son terme, de manière à fournir, sur un plan opérationnel, la solution la meilleure sur le plan de la sécurité en termes de coûts-avantages. Il arrive qu'on préfère l'ignorance pour ne pas risquer d'être contraint à l'action !* »

²³⁷ Georges Reverdy, *Rapport du Groupe de travail Sécurité de la Route et Plantations*, juillet 1984, 27 pages et 6 Annexes, dont une étude DSCR/ONSER 77 41 068 de Sylvain Lassarre, mars 1978 (actualisant une étude de 1975 qui doit être celle de Blanchard et Systemans).

²³⁸ *Circulaire* 84-41 du 28 novembre 1984 relative aux conditions techniques des plantations d'alignement sur route nationale hors agglomération. Direction des Routes et DSCR.

²³⁹ *Décision de création du Groupe de travail*, 24 septembre 1984. Il compte une vingtaine de personnes.

²⁴⁰ Georges Reverdy, *Groupe de travail sur les plantations d'arbres d'alignement en bordure des routes*, Conseil

Le *Rapport* maintient les orientations de la *Circulaire* de 1984 tout en dénonçant « *Les obstacles à une relance d'une politique de gestion des arbres d'alignement* » et propose l'établissement de « *plans de gestion* » dotés des « *moyens nécessaires* » pour les routes nationales²⁴¹.

Il réclame enfin « *des politiques pour les collectivités locales* », pointe des « *situations extrêmement différentes d'un département à l'autre* » et pose la « *nécessité d'une prise de conscience du problème des plantations [... et] la nécessité de l'analyse des problèmes de sécurité routière posés par ces plantations* » par les conseils généraux²⁴². Le *Rapport* posait donc clairement le problème principal : la décentralisation avait fortement augmenté la part des tués sur les réseaux locaux.

Les *Circulaires* de 1989, 1996 et 2000, qui suivront, ne traiteront toujours pas des plantations sur les réseaux des collectivités locales.

L'effet stroboscopique des ombres des arbres d'alignement a très tôt été mis en évidence par les études détaillées d'accidents. Il peut déclencher chez certains sujets réceptifs des crises d'épilepsie entraînant l'accident. Ce type d'accident reste cependant impossible à recenser.

UN PROBLEME PERSISTANT.

Donnons quelques chiffres des tués/an à la suite d'une collision avec un arbre, un poteau ou un mur ou pile de pont, tirés des *Bilans*²⁴³ qui s'intéressent spécifiquement au problème des « obstacles latéraux » :

- 1958 : 680 tués contre des arbres, plus 559 tués « *sur des bornes et poteaux* » sur les « *routes non bordées d'arbres* » et 95 sur les « *routes bordées d'arbres* »,
- 1983 : 1 137 tués contre des arbres, dont 1 047 hors agglomération et 190 en agglomération²⁴⁴, et probablement plus de 500 tués sur les murs et poteaux,
- 1998 : 883 tués sur des arbres, 378 sur des murs et piles de pont, 363 sur des poteaux (EDF, téléphone).

Les *Bilans en 2001 et 2006* donnent les statistiques détaillées du tableau suivant²⁴⁵.

général des Ponts et chaussées, rapport n°84-48, 39 pages et *Annexes* (dont la lettre de Pompidou du 17 juillet 1970), décembre 1987. Ce rapport fit l'objet d'un « *Avis du CGPC* » après une réunion du 18 février 1988.

Il y aura d'autres rapports ou études du CGPC sur le sujet, contradictoires et guère plus suivis d'effets.

²⁴¹ *Ibidem*, pages 21 et 35.

²⁴² *Ibidem*, page 37. Le ton du *Rapport* n'est guère optimiste sur ce dernier point.

²⁴³ Chiffres tirés des *Bilans* pour 1958 et 1998. Durant les années 1957-1959, les *Bilans* analysent les données d'accidents contre les obstacles latéraux. Puis cette analyse disparaît, pour revenir tardivement à partir de 1995.

²⁴⁴ Pour 1983, les chiffres sont tirés de Georges Reverdy, *Rapport du Groupe de travail Sécurité de la Route et Plantations*, juillet 1984, pages 6 et 7.

²⁴⁵ *Bilan de 2001*, page 76 ; tableau détaillé page 207. *Bilan de 2006*, page 98 ; tableau détaillé page 263.

Tableau 44. Répartition des tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2001 et 2006.

	Ensemble des accidents contre obstacles fixes		Dont accidents à un véhicule seul sans piéton	
	2001	2006	2001	2006
Glissières	312	218	225	149
Arbres	848	502	806	484
Murs, piles de ponts	363	223	338	205
Parapets	47	35	46	32
Poteaux	339	199	319	187
Fossés, talus, parois rocheuses	548	309	503	288
Ensemble des obstacles fixes	2 886	1767	2 520	1524
Total des tués	7 720	4 709	7 720	4 709

* La formulation « accidents à un véhicule seul sans piéton » est systématique depuis 1995. La différence résulte des accidents à plusieurs véhicules. Le nombre d'accidents à un véhicule seul impliquant à la fois un piéton et un choc contre un obstacle fixe doit être absolument minime.

Comme on le constate, les accidents contre un obstacle fixe concernent presque uniquement des accidents à un véhicule seul, ce que le langage courant appelle une « sortie de route ».

La seconde constatation est que la proportion des tués sur obstacles fixes n'a pas varié de 2001 à 2006 : elle est passée de 37,4 % à 37,5 % du total. Celle des tués sur des arbres et poteaux est passée de 15,4 % à 14,9 %

Des études dont la richesse doit être soulignée se sont poursuivies tout au long des années 1990-2000²⁴⁶. On trouvera une bonne bibliographie de ces études dans le *Guide technique du SETRA « Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération »* de 2002.

Six *Circulaires* ont fixé les conditions de la politique en matière de plantations d'alignement des routes nationales, en 1976, 1979, 1984, 1989, 1996 et 2002²⁴⁷. Elles n'étaient pas applicables aux routes autres que les routes nationales. Et, même sur celles-ci, les plans d'aménagement prévus sont très loin d'avoir été réalisés en 30 ans.

²⁴⁶ On ne recensera pas ici les nombreuses études et textes des années 1990 qui traitent accessoirement du problème des obstacles de bord de route. Signalons particulièrement le Guide technique du SETRA de 1990, « *Éléments pour la conception des accotements pour une meilleure sécurité* » et la « *Circulaire du 5 août 1994 et instruction annexée relative aux conditions techniques d'aménagement des routes principales* ». La « réflexion technique » ne s'est donc pas arrêtée.

²⁴⁷ *Circulaire* 76-928 du 22 novembre 1976 relative au recensement des plantations du domaine public routier national. Direction des Routes et de la circulation routière.

Circulaire 79-75 du 8 août 1979 relative à la plantation du réseau routier national, Direction des Routes et de la circulation routière.

Circulaire 84-41 du 28 novembre 1984 relative aux conditions techniques des plantations d'alignement sur route nationale hors agglomération. Direction des Routes et DCSR.

Circulaire 89-64 du 10 octobre 1989 relative aux plantations le long des routes nationales. Direction des Routes et DCSR.

Lettre circulaire du 29 août 1996 sur la gestion des plantations sur le domaine public routier national en application de la circulaire 89-64. Direction des Routes.

Lettre circulaire du 5 novembre 2002 du ministre de l'Équipement : « *Guide du Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération* », avec en annexe un « *Guide technique* », SETRA, 2002.

La *Circulaire* du 5 novembre 2002 ne concernait que le réseau national qui ne comptait plus que 25 % des tués. Aussi, le ministre recommandait-il – timidement – aux autres gestionnaires le « *Guide technique* » qu’il envoyait pour les routes nationales :

« *Le guide [...] s’adresse en priorité aux gestionnaires du réseau routier national, mais les principes qu’il développe peuvent utilement être adoptés et adaptés par les autres maîtres d’ouvrage qui le souhaitent* ».

La départementalisation de la plupart des nationales restantes en 2005 a rendu encore plus improbable la mise en place de la politique d’ensemble sur les réseaux locaux que réclamait le *Rapport Reverdy* de 1987 et qui n’avait guère avancé depuis presque 20 ans.

POLITIQUES CONTRADICTOIRES ET POLEMQUES.

Le « *narcissisme des petites différences* » règne sur les réseaux départementaux et communaux : les uns coupent, d’autres pas, certains même plantent là où il n’y avait jamais eu d’arbre depuis les Romains²⁴⁸. La plupart ne font rien...

En février 1999, le président du conseil général du Gers, Philippe Martin, a fait étudier l’abattage de 5 000 à 7 000 arbres situés en bord des routes du département. Une polémique s’en est suivie, avec la création d’associations ayant pour objet d’encourager la suppression des arbres de bord de route dangereux (*Association SOS Routes* par exemple).

Le 26 juin 2001, des usagers exaspérés ont abattu 96 arbres sur une départementale des Hautes-Pyrénées, puis encore 66 sur la même route le 8 août. Une nouvelle et très vive polémique a opposé :

- en faveur d’une suppression raisonnée des arbres, de rares hommes politiques (Philippe Martin, Jean Glavany, alors ministre de l’Agriculture et de la pêche, qui ont vite dû se déjuger), quelques associations (les grandes associations de sécurité routière restant curieusement fort discrètes), des témoins et familles de victimes ;
- en faveur des arbres, un déluge d’articles et de « *tribunes libres* » dans les journaux (ex-présentateur vedette du Journal télévisé, écrivains, philosophes, économistes, dessinateur du *Canard enchaîné*, sociologues, belles âmes de toutes natures, etc.).

Pourtant, le bon sens veut que seuls les arbres les plus dangereux soient menacés : seules les routes à trafic important sont vraiment concernées ; le choix reste ouvert entre des abattages et des protections par glissières. Le nombre total des arbres concernés est bien moins

²⁴⁸ Donnons en quelques exemples, ponctuels mais significatifs.

Le Conseil général de l’Eure a mené depuis 1990 une politique (même si elle a été peu rapide) de suppression des obstacles latéraux selon des schémas types adaptés à la sécurité.

Sur la RD 907, voie très fréquentée, à cheval sur deux départements entre Saint-Mihiel et Pont-à-Mousson (où elle rejoint l’autoroute A 31), le département de la Meuse a planté vers 1995 des arbres alors qu’il n’y en avait pas depuis au moins 40 ans, tandis que le département contigu de Meurthe-et-Moselle coupait les arbres âgés de l’autre côté de la limite départementale sans les remplacer.

Dans la Marne, sur l’axe Bar-le-Duc Reims, la RD 394, une ancienne voie romaine, n’avait jamais eu d’arbres depuis les Romains jusqu’en 1990, date à laquelle on s’est mis à y planter des arbres à moins de 2 mètres du bord de route. Or, cette région était encore récemment couverte de forêts médiocres, totalement défrichées dans les années 1980 pour faire de l’agriculture « *sans sol* » (des engrais sur de la craie), sans que cela ait autrement ému les écologistes locaux ou nationaux.

De rares départements ont fait procéder à des coupes de quelque importance : Eure, 1990, Gers, 1989, Lot-et-Garonne en 1994, 1998, Lot en 1998, etc.

important que celui des arbres d'une des dix forêts de Normandie. Enfin, il est possible de reconstituer des alignements sur des voies rurales peu fréquentés pour préserver certains paysages.

L'argument du « *manque de moyens financiers* » est souvent avancé pour tenter de justifier cet immobilisme. Pourtant, on estime qu'une politique très ambitieuse en matière d'obstacles de bords de route aurait eu un coût de l'ordre du dixième de celui des « *giratoires* » réalisés en rase campagne ou abords de villes, qui visaient pourtant un « *gisement* » de morts et blessés comparable. En effet, en 1980, date du début de la politique de création de « *giratoires* » en rase campagne ou zones suburbaines, on comptait 954 tués dans les carrefours de rase campagne contre 900 tués sur les arbres et 500 sur d'autres obstacles (murets, poteaux).

Le choix²⁴⁹ fut fait de créer des ronds points et non de lutter contre les chocs sur obstacles fixes. Les moyens mis en œuvre ont été considérables (12 milliards d'euros valeur 2000). Hélas, en 2002, le nombre de tués en intersection était de 1 148 sur 6 094, soit 15,9 %, soit à peu près la même proportion qu'en 1980²⁵⁰.

Un sophisme veut que « *une route dangereuse fait que la circulation ralentit et devient donc moins dangereuse* ». Cette formule est liée à diverses représentations inconscientes : « *représentation déterministe de l'accident* », « *culpabilité du conducteur* » de l'accident à un véhicule seul, regrets passéistes vis-à-vis du développement de l'automobile symbolisés par l'image des anciennes routes entourée d'arbres, etc. Nous ne citerons qu'un exemple issu de la plus riche et la puissante des associations en faveur de la sécurité routière :

« *“Les obstacles en bord de voie font un effet de mur qui incite les automobilistes à ralentir” souligne Marie-Antoinette Dekkers, directrice des études à La Prévention Routière.* »²⁵¹

Pourtant, toutes les études récentes portant sur des routes avant et après la suppression des plantations d'alignement ont confirmé les résultats des études de 1974. Elles ont aussi mis en évidence que les vitesses n'augmentaient pas après la suppression des arbres²⁵².

²⁴⁹ Le terme « choix » se réfère à la « constatation » des faits après coup et n'implique pas que nous pensions que ce choix a été raisonné et délibéré. Des déterminants nombreux, complexes et inconscients sont probablement intervenus :

- les ronds points alimentaient les entreprises locales de Travaux Publics, alors que la politique des arbres et des poteaux relèverait d'autres secteurs industriels moins bien introduits auprès des divers services locaux de voirie ;
- les avantages en termes de « circulation » ont paru importants aux concepteurs, à tort ou à raison ;
- la mode s'en est mêlée, tant au niveau des services de voirie que des élus : les ronds-points étaient réputés être « *à l'anglaise* » ;
- les objections contre les abattages d'arbres et les résistances de EDF et des P et T ont découragé les meilleures volontés.

Il existe de nombreux cas de ronds points meurtriers. Nous ne discuterons pas ici de cette question taboue.

²⁵⁰ Bilan 2002, page 73. Il s'agit de l'ensemble du trafic et non de la seule rase-campagne.

²⁵¹ *Débattre des platanes avant de les abattre...ou pas*, non signé, in *La Vie du Rail*, 19/09/2001.

²⁵² Par exemple : *Évaluation sur les vitesses de la suppression des plantations d'alignement. Cas de la RD 1314 en Seine-Maritime*, CETE Normandie-Centre, SETRA, novembre 2000 (étude complétée par une note de janvier 2000). Et *Évaluation sur les vitesses de la suppression des plantations d'alignement. Cas de la RD 37 dans le Calvados*, CETE Normandie-Centre, juin 2002. On constate seulement que les conducteurs ont tendance à se guider sur la ligne blanche centrale et à s'en rapprocher en l'absence d'arbres.

Conclusion : l'exemple suédois.

Les résultats étonnants obtenus entre 2001 et 2006 par la Suède avec une nouvelle politique de sécurité routière axée en grande partie sur le traitement des obstacles de bord de route remettent au premier plan cette question pour des pays moins avancés comme la France.

La politique de contrôle-sanction française, malgré ses résultats tout aussi étonnants atteindra ses limites, probablement plus vite qu'on ne le pense, et on devra rechercher de nouvelles voies vers plus de sécurité.

IV-3 LES POIDS LOURDS.

LA DANGEROUSITE DES POIDS LOURDS, UN DOMAINE MAL ETUDIE.

La dangerosité relative des accidents impliquant un poids lourd a diminué assez régulièrement : le nombre de tués dans un accident impliquant au moins un poids lourd avait diminué de 17,6 % en 1980 à 13,0 % en 2001. Elle semble se maintenir – sinon remonter – dans la période récente : 13,7 % en 2005 et 14,5 % en 2006.

Malgré cette importance relative, il existe extrêmement peu d'études sur les accidents spécifiques concernant les poids lourds.

Lorsque l'on considère la série des *Bilans*, on peut généralement reconstituer l'implication des poids lourds dans l'ensemble des accidents – et souvent, mais pas toujours, leur implication par rapport au nombre des victimes, notamment les tués.

Mais, ce n'est qu'à partir du *Bilan* de 1995 qu'une rubrique spécifique s'intéresse au « nombre de victimes dans des accidents impliquant des poids lourds ».

En 1983, la « *Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds* »²⁵³ se livre à une analyse des plus sommaires sur la comparaison entre l'implication des poids lourds et celle des véhicules particuliers dans les accidents corporels ou le nombre des tués (voir ci-dessus une présentation de ce *Rapport* au *Chapitre 11, I-5*).

Le *Rapport général* faisait une comparaison brutale entre les kilomètres parcourus et les accidents impliquant les poids lourds et les véhicules particuliers pour conclure²⁵⁴ :

« *Finalemment, si l'on considère les taux de tués par rapport à la circulation, on a environ :*

- *9 tués par 10⁸ véh/km pour les poids lourds,*
- *4 tués par 10⁸ véh./km pour les véhicules légers. »*

Ce qui revenait à dire que :

« *les poids lourds sont 2,25 fois plus dangereux que les véhicules légers à nombre égal de véhicule.km parcourus.*²⁵⁵ »

Plus loin, le *Rapport* du sous-groupe *Infrastructures* affirmait contradictoirement que²⁵⁶ :

²⁵³ « *Pour une meilleure sécurité de la circulation des poids lourds* », *Rapport* à M. le Ministre des Transports présenté au nom de la *Commission sur la sécurité de la circulation des poids lourds* par M. Pierre Mayet, Ministère des transports, 353 pages, avril 1983, (au CDAT).

²⁵⁴ *Ibidem*, pages 7-8. C'est nous qui soulignons.

²⁵⁵ Soit : $9 / 4 = 2,25$.

²⁵⁶ *Ibidem*, page 37. C'est nous qui soulignons. C'est vrai pour les blessés mais faux pour les tués.

« les poids lourds sont moins dangereux que les véhicules légers au kilomètre parcouru ».

Enfin, le seul chapitre censé fournir des éléments de détail ne comportait que des données brutes provenant de la Gendarmerie, sans analyse statistique d'aucune sorte²⁵⁷.

Vingt plus tard, en 2003, l'ONISR publie une « *Étude sectorielle* » sur « *La sécurité des poids lourds en 2003* »²⁵⁸. Les poids lourds y sont définis comme les véhicules routiers de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC).

L'expression résumée de la question de la dangerosité des poids lourds dans *La sécurité des poids lourds en 2003* est la suivante²⁵⁹ :

« Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes représentent 2 % du parc de quatre roues et effectuent 6 % des kilomètres parcourus.

Ce pourcentage de 6 % de trafic doit être comparé à la part que les poids lourds représentent dans le total des véhicules impliqués dans les accidents corporels (3,1 %) ou mortels (8,5 %). Les poids lourds sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels mais plus impliqués dans les accidents mortels.

« Les accidents corporels impliquant des poids lourds représentent 5 % des accidents corporels, 12,4 % des accidents mortels, ces derniers faisant 12,6 % des tués, et sont 2,5 fois plus graves que l'ensemble des accidents. »

On remarquera que cette formulation hésite entre deux types de comparaisons :

- diviser 12,6 % des tués par 6 % du trafic ;
- utiliser « l'indice de gravité » en divisant les 12,4 % d'accidents mortels par les 5 % des accidents corporels. Or, nous avons suffisamment vu que « l'indice de gravité » ne représente pas une donnée valable du fait du flou du décompte des accidents corporels légers.

Quoi qu'il en soit, on retrouve en 2003 à peu près la même formulation qu'en 1983.

On voit que l'analyse des accidents impliquant un poids lourd n'a pas progressé en vingt ans, la comparaison se faisant toujours brutalement entre un taux d'implication des poids lourds et leur part dans la circulation générale.

La formulation met en cause dans cette comparaison « *les autres véhicules* » ou « *l'ensemble des accidents* » et non plus « *les véhicules légers* » comme en 1983. Mais, à bien lire cette « *Étude sectorielle* », on s'aperçoit que la comparaison est toujours faite avec l'ensemble des véhicules, deux-roues et bicyclettes compris, comme en 1983²⁶⁰.

On se trouve typiquement devant une analyse statistique « naïve » reposant sur de nombreux « *biais* » qu'il convient d'éliminer pour faire une comparaison valable.

Le bon sens le plus candide permet de s'interroger sur ce type de comparaison mettant d'un côté « *les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC* » et, de l'autre, l'ensemble des voitures particulières, camionnettes, camions de plus ou de moins de 3,5 tonnes de PTAC,

²⁵⁷ *Ibidem*, pages 282-292.

²⁵⁸ *La sécurité des poids lourds en 2003. Étude Sectorielle*. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR), La documentation française, 89 pages, 2004. Il existe des études analogues pour 2001 et 2002.

²⁵⁹ *La sécurité des poids lourds en 2003*, page 9. C'est nous qui soulignons.

²⁶⁰ L'amusant de l'affaire est que ladite « *étude sectorielle* » sur les poids lourds était publiée en même temps qu'une autres sur les motocyclettes...

cyclomoteurs, motocyclettes et bicyclettes, sans compter quelques « *véhicules spéciaux* ». Cela revient à minimiser la dangerosité des poids lourds : en effet, on sait que les deux-roues motorisés ont beaucoup plus d'accidents que l'ensemble des véhicules particuliers ou petits utilitaires.

Le conducteur ayant la moindre expérience sait aussi que les poids lourds, dans leur immense majorité, ne circulent pas aux mêmes heures, ni aux mêmes jours, ni sur les mêmes types de voies que les véhicules particuliers, sans parler des bicyclettes et autres cyclomoteurs interdits sur les autoroutes et voies rapides. Ici encore, ne pas discriminer les conditions de circulation, revient à minimiser la dangerosité des poids lourds.

Un dernier biais – et non des moindres – est de se référer à « *l'ensemble des accidents* », lorsque l'on sait que plus du tiers des tués le sont dans des accidents à un véhicule seul. Or, le nombre de tués dans des accidents à un poids lourd seul est particulièrement minime.

LA « SURGRAVITE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES POIDS LOURDS ».

Une étude universitaire de 2005 s'est proposée de réaliser un travail de débiaisage correspondant aux remarques précédentes. Nous nous appuyons sur ses analyses et ses conclusions²⁶¹.

Elle a traité les « fichiers des BAAC » de l'ensemble des cinq années 1997 à 2001, ce qui assure un intervalle de confiance à 90 % de ± 2 % sur les 5 183 tués dans un accident impliquant un poids lourd décomptés sur ces cinq ans.

Tableau 45. Les poids lourds impliqués dans les accidents (total 1997-2001).

BAAC 1997-2001	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Sans poids lourds	579 752	31 043	34 625	145 140	635 985
Avec poids lourds	32 329	4 517	5 193	10 003	30 619
Tous accidents.	612 081	35 560	39 818	155 143	666 604

Par année moyenne, les poids lourds sont impliqués dans :

- 6 466 accidents sur 122 416, soit 5,3 % du total,
- 903 accidents mortels sur 7 112, soit 12,7 % du total,
- ces accidents ayant causé :
 - o 1 039 tués sur 7 969, soit 13 % du total,
 - o 2 001 blessés graves sur 31 029, soit 6,5 % du total,
 - o 6 124 blessés légers sur 133 321, soit 4,6 % du total.

Pour les « *expositions aux risques* » des divers véhicules sur les diverses voies, les sources utilisées sont tirées des quatre documents suivants du ministère de l'Équipement :

- « *L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 2003 (enquête TRM)* », DAEI/SES,

²⁶¹ Hélène Orselli, *La "surgravité des accidents impliquant des poids lourds" dans les accidents de la route*, mémoire de Maîtrise de mathématiques appliquées aux sciences sociales, Université Paris 1, UFR 27, Mathématiques Appliquées aux Sciences Sociales, 66 pages et 40 pages d'annexes, mai 2005.

Les traitements des BAAC ont été faits avec le logiciel SAS, grand classique du traitement statistique.

- « *Structure du trafic sur le réseau national. Analyse et évolution* », enquête sur 1996 et 1997, SETRA,
- « *Rapports de la Commission des comptes des transports de la nation* », INSEE et DAEI,
- « *Statistiques-accidents, Estimation de la circulation par échantillonnage sur les routes nationales et autoroutes, 1970-2001* », SETRA.

La source principale est l'enquête sur la « *Structure du trafic sur le réseau national. Analyse et évolution* » effectuée en 1997 par le SETRA²⁶² qui distingue par type de voies :

- les « *véhicules lourds* » comprenant les camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et les véhicules lourds de transport en commun, autocars et autobus,
- les « *véhicules légers* » comprenant les véhicules particuliers et les utilitaires légers (camionnettes et petits camions de moins de 3,5 tonnes de PTAC).

Les *Rapports de la Commission des comptes des transports de la nation* ont permis de calculer des trafics sur « *l'année moyenne 1997-2001* » harmonisés avec les accidents.

La répartition des trafics généraux selon les « jours ouvrables » et « week-end, fêtes et veilles de fête » est tirée de l'étude « *Statistiques-accidents, Estimation de la circulation par échantillonnage sur les routes nationales et autoroutes, 1970-2001* », SETRA.

Enfin, la répartition mensuelle des poids lourds est renseignée par *L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 2003 (enquête TRM)* », DAEI/SES.

La *Conclusion générale* de cette étude résume bien ses analyses²⁶³.

« La “gravité” des accidents impliquant des poids lourds est abordée [par l'ONISR] uniquement à travers les “indices de gravité”. La formule citée, “2,5 fois plus graves que l'ensemble des accidents” se réfère expressément au rapport des “12,6 % de tués” divisé par les “5 % des accidents corporels”. Or, la définition de l'indice de gravité souffre d'une difficulté fondamentale, le manque de robustesse de la définition des blessés légers.

La vue globalisante présentée - sur l'ensemble des accidents – ne tient aucun compte de la diversité des types d'accidents.

On mélange notamment les “accidents à un véhicule seul” avec le reste des accidents. Or, les poids lourds ont très peu “d'accidents à un véhicule seul” : ceux –ci représentent 11,2 % des tués des accidents impliquant des poids lourds, contre 36,9 % pour l'ensemble des accidents.

Ajoutons qu'on essaye d'analyser la “surgravité des accidents” impliquant des poids lourds pour les autres usagers. Ce qui exclut de prendre en compte les “accidents à un véhicule seul”.

On mélange avec le reste des accidents les accidents impliquant des 2-roues :

- *qui ne représentent que 1,2 % du trafic ;*

²⁶² Cette enquête, en principe réactualisée tous les 5 ans, distingue les autoroutes et les routes nationales.

²⁶³ H. Orselli, *La “surgravité des accidents impliquant des poids lourds” dans les accidents de la route*, op. cit., pages 59-60. C'est nous qui soulignons la principale conclusion.

- qui causent 6,9 % des tués par eux-mêmes, sans l'intervention d'un véhicule d'une autre catégorie ;
- qui constituent 21 % du total des tués.

L'inclusion des deux roues, et notamment des accidents à 2-roues seuls occasionnant 6,9 % des tués par eux-mêmes, sans l'intervention d'un véhicule d'une autre catégorie, augmente très fortement la gravité des véhicules légers (voitures particulières et utilitaires légers). On ne tiendra donc pas compte des accidents du "système à 2-roues seuls" (et de ses 6,9 % du total des tués²⁶⁴).

Nous proposons donc d'analyser la « surgravité des accidents » impliquant des poids lourds pour les autres usagers par rapport à la gravité des accidents impliquant des véhicules légers.

Pour cela on doit éliminer les accidents à un véhicule seul et les accidents du « système à 2-roues seuls ». L'échantillon obtenu contient 94 % des tués, 92 % des blessés graves et 90 % des blessés légers des accidents impliquant des poids lourds – et 62 % des tués, 70 % des blessés graves et 79 % des blessés légers de l'ensemble des accidents.

Lorsqu'on ne retient que l'échantillon « jours ouvrables », celui-ci contient 81 % des tués, 80 % des blessés graves et 80 % des blessés légers des accidents avec poids lourds, et 40 % des tués, 45 % des blessés graves et 53 % des blessés légers de l'ensemble des accidents.

On voit que cet échantillon débiaisé a conservé environ 80 % des accidents impliquant des poids lourds, contre moins de la moitié des accidents impliquant des véhicules légers sans poids lourds.

À trafic équivalent, la "surgravité des accidents" impliquant des poids lourds pour les autres usagers par rapport à la gravité des accidents impliquant des véhicules légers devient alors – sur cet échantillon débiaisé - un facteur 4,54 pour les tués, au lieu des 2,5 présentés initialement par l'étude sur La sécurité des poids lourds en 2003.

Pour les accidents corporels ce facteur est de 1,06 (contre 0,86 présenté initialement).

Pour les accidents mortels ce facteur est de 4,35 (contre 2,06 présenté initialement).

Pour les blessés graves ce facteur est de 1,62 (contre 1,03 présenté initialement).

Pour les blessés légers ce facteur est de 0,93 (contre 0,74 présenté initialement).

Les poids lourds sont donc aussi impliqués (1,06 fois) que les véhicules légers dans des accidents corporels²⁶⁵.

Les conséquences de ces accidents en termes de tués sont 4,54 fois plus grandes.

Les conséquences de ces accidents en termes de blessés graves sont 1,62 fois plus grandes.

²⁶⁴ Le « système à deux-roues seuls » est celui de l'ensemble des accidents frappant ces véhicules sans intervention d'un véhicule particulier ou utilitaire quel qu'il soit. NDA.

²⁶⁵ Contrairement à ce qu'affirme l'ONISR dans *La sécurité des poids lourds en 2003* en écrivant : « Les poids lourds sont donc moins impliqués que les autres véhicules dans les accidents corporels [...] » (voir la citation de sa page 7 ci-dessus).

La modulation par type de voies du ratio de 4,54 pour les tués montre que les conséquences des accidents de poids lourds sont :

- *plus graves sur les autoroutes (coefficient 5,98),*
- *moins graves sur les routes nationales (coefficient 3,61),*
- *beaucoup plus graves sur les autres voies (coefficient 8,63).*

Enfin, un test, malheureusement incomplet faute de données sur le trafic des jours ouvrables, semble indiquer que l'effet de biais du mois d'août est minime, de l'ordre de quelques pour cent en moins au niveau des tués.²⁶⁶ »

Un dernier débiaisage en restreignant encore l'échantillon déjà défini aux « heures de jour » où la circulation des poids lourds est plus forte proportionnellement que celles des véhicules légers, alors que la fréquence des accidents des véhicules légers est plus forte la nuit, augmenterait encore ces valeurs. Malheureusement, l'étude n'a pas poursuivi le débiaisage jusque là²⁶⁷. On peut penser que le ratio final pour les tués tenant compte de ce dernier élément dépasserait 5 au lieu de 4,54.

En conclusion, à trafic équivalent, la « surgravité pour les autres usagers des accidents impliquant des poids lourds » par rapport à la gravité des accidents impliquant des véhicules légers devient alors – sur un échantillon débiaisé ayant conservé environ 80 % des accidents de poids lourds – un facteur 5 pour les tués, au lieu des 2,5 présentés initialement par l'étude sur *La sécurité des poids lourds en 2003* de l'ONISR.

LES DETERMINANTS DE L'ACCIDENTOLOGIE DES POIDS LOURDS.

Le tableau suivant détaille les décompte de tués dans des accidents impliquant les poids lourds en le comparant avec celui des autres accidents.

²⁶⁶ L'étude indique, page 58 : « On peut en conclure provisoirement qu'un débiaisage éliminant le mois d'août aurait une influence de l'ordre de moins 5 % sur les valeurs des « surgravités des accidents impliquant des poids lourds » calculées ci-dessus. »

²⁶⁷ Selon l'auteur de l'étude, les données concernant la répartition jour-nuit des trafics de poids lourds étaient trop embryonnaires.

Tableau 46. Les tués dans les accidents impliquant des poids lourds et les véhicules particuliers (y compris les petits utilitaires) en 2003.

Type d'usager tué	Accidents impliquant un poids lourd		Tous accidents sans poids lourd *	
piétons contre véhicule seul	58	8,1%	531	10,6%
piétons dans accidents à plusieurs véhicules	3	0,4%		
cyclistes	16	2,2%	174	3,5%
deux-roues motorisés	69	9,6%	1 116	22,3%
voitures particulières	438	60,8%	3 071	61,3%
poids lourds, accident à poids lourd seul	62	8,6%		
poids lourd, accident avec autre véhicule	45	6,3%		
usagers camionnette	20	2,8%	119	2,4%
usagers transports en communs et autres types de véhicules	9	1,3%		
<i>autres usagers, accident à véhicule seul **</i>			(2 196)**	(43,8%)
Total partiel	720	100,0%	5 011	100,0%
Total des tués	5 731			

* Impliquant un véhicule particulier, un deux-roues, un petit utilitaire ou tout autre véhicule (transport en commun, tracteur, véhicule spécial, etc.). Au cas où un poids lourd serait impliqué, l'accident est classé dans la première colonne.

** Accidents à un véhicule seul sans piéton. Déjà comptés dans les autres cases et dans le total de la colonne.

Les accidents de poids lourds sont caractérisés par le très faible nombre des tués à l'intérieur du véhicule lui-même lors des collisions, comme le montre le tableau ci-dessus.

Il y avait, en 2003, 62 tués dans des poids lourds ayant eu un accident à un véhicule seul, contre 45 dans des accidents impliquant un autre véhicule, soit 8,6 % des tués dans les accidents impliquant des poids lourds. Dans l'ensemble des tués dans des accidents n'impliquant pas de poids lourd, le pourcentage des tués dans un accident à un véhicule seul sans piéton est de 43,8 %, c'est à dire 5 fois plus. Le poids lourd est donc un véhicule très sûr par lui-même ; sauf en cas d'accident de poids lourd seul, les victimes se trouvent presque toujours dans le véhicule antagoniste.

La « *surgravité des accidents de poids lourds* », qui entraîne 5 fois plus de tués à trafic égal que pour les véhicules particuliers, est donc à rechercher dans la mécanique du choc, les occupants des véhicules particuliers étant mal protégés face à la masse du poids lourd.

Il est intéressant de considérer aussi le « *coefficient de surgravité par véhicule* » à côté du « *coefficient de surgravité à trafic égal* ». On doit alors tenir compte du fait que chaque poids lourd effectue 3,33 fois plus de kilomètres qu'un véhicule particulier²⁶⁸.

²⁶⁸ Soit $45\,700 / 13\,700 = 3,33$. Cette valeur est une moyenne. Les grands poids lourds, notamment les tracteurs avec semi-remorque, font 5 à 6 fois plus de kilomètres annuellement que le véhicule particulier moyen.

Tableau 47. Les trafics des poids lourds selon les réseaux (2003).

	Trafics selon les réseaux en 2003 (milliards véhicule.km)				Parcs *	Parcours annuel (km/an)
	Total	Autoroutes	Nationales	Autres		
trafic total	518,6	102,2	89,6	326,8		
trafic deux roues	6,52	1,28	1,13	4,11		
trafic sans 2-roues	512,08	100,92	88,47	322,69		
trafic poids lourds	32,02	14,63	10,17	7,21	700 000	45 700
part poids lourds %		14,50%	11,50%	2,20%		
trafic véhicules légers	480,06	86,28	78,3	315,48	35 000 000	13 700

* En 2003, le parc de poids lourds (PTAC > 3,5 t) français était de 565 000 véhicules dont 214 000 tracteurs routiers. Nous avons retenu le nombre de 700 000 pour tenir compte des poids lourds étrangers opérant en France.

Le parc des « *véhicules légers* » comptait 29 560 000 voitures particulières et 5 418 000 petits utilitaires, soit un total de 35 millions.

Le « coefficient de surgravité par véhicule » des poids lourds par rapport aux véhicules légers est de l'ordre de 16.

C'est le résultat de la multiplication du « *coefficient de surgravité à trafic égal* » par le coefficient lié au kilométrage parcouru. Soit : $5 \times 3,33 = 16,6$

Une comparaison sans passer par les trafics donnerait environ 950 tués²⁶⁹ impliquant 700 000 poids lourds, contre 5 000 tués dans des accidents impliquant des véhicules légers²⁷⁰ pour 35 000 000 de véhicules légers. **Le « coefficient de surgravité par véhicule » calculé ainsi est de l'ordre de 10.**

LES POSSIBILITES D'ACTION SUR LES ACCIDENTS DE POIDS LOURDS.

Faute d'études sur le sujet, nous indiquerons quelques éléments de réflexion. Il y a plusieurs voies possibles pour la diminution des accidents de poids lourds : l'amélioration de la conduite de ceux-ci, le développement de dispositif de protection pour diminuer la gravité de l'accident et la diminution du trafic des poids lourds.

La responsabilité de l'accident n'était pas connue statistiquement, faute d'indications dans les BAAC – la Gendarmerie ne renseignait pas cette donnée –, et faute d'effectifs suffisants dans les « *études détaillées d'accidents* ».

Les données obtenues depuis 2005 n'ont pas fait l'objet d'examen critiques permettant d'en évaluer la valeur statistique. Dans le cas des « *accidents à 2 véhicules sans piéton* », elles attribuent 34 % de la responsabilité aux poids lourds contre 50 % de non-responsabilité (le complément à 100 % étant constitué par des cas douteux). Les voitures de tourisme apparaissent comme beaucoup plus souvent responsables : 44 % de responsabilité et 34 % de non-responsabilité.

²⁶⁹ En moyennes sur 1997-2001. Déduction faite des tués dans les accidents à un poids lourd seul.

²⁷⁰ Déduction faite des tués dans des accidents à un véhicule léger seul ou un accident impliquant un poids lourd.

Mais ces premières analyses demandent à être suivies de recherches plus poussées²⁷¹.

Notamment, la « *surgravité des accidents de poids lourds* » n'est pas encore prise en compte dans ces premières analyses qui traitent l'ensemble des accidents corporels dont on connaît la faiblesse de la définition statistique.

Une avancée dans ce domaine suppose une position nouvelle face aux études statistiques sur les accidents de poids lourds qui, on l'a vu, étaient pour le moins « biaisées ».

Mais, surtout, ce sujet n'a jamais été doté de moyens de recherches suffisants, carence probablement due à ses côtés dérangeants.

Le contrôle des entreprises de transport dans le cadre libéral européen.

Nous avons vu que le contrôle des pratiques des entreprises de transport avait toujours laissé à désirer. De plus, les études sur le sujet sont rares et difficiles, puisque les pratiques fautives sont, par définition, secrètes et font souvent l'objet d'une occultation par les pouvoirs publics.

Il est donc difficile de caractériser la situation en 2008. Nous rappellerons que la situation a énormément évolué en 25 ans, avec la part de plus en plus grande prise par les transporteurs étrangers, dont l'origine s'est diversifiée avec l'élargissement de l'Europe, et dont la France ne maîtrise pas la formation et sur lesquels la répression est difficile. Nous reproduisons ici le tableau qui montre cette évolution²⁷².

Tableau 48. Évolution de la part des transporteurs étrangers dans le trafic lourd (1980-2006).

	1980	1990	1995	2000	2006
Milliards de tonnes.km/an	115	150	210	248	289
Part des véhicules étrangers	10,6%	18,6%	22,9%	25,8%	31,8%

La protection des véhicules antagonistes par des dispositifs intégrés au poids lourd lui-même a été utilisée avec les « *barres anti-encastrement à l'arrière et sur les côtés* » qui évitent au véhicule particulier de rentrer sous les longerons du poids lourd ou de sa remorque²⁷³. Mais, ces dispositifs restent très rigides.

La question avait été posée très tôt. Ainsi, la Belgique impose aux camions la « *barre anti-encastrement à l'arrière* » dès 1961²⁷⁴. La France va suivre rapidement en 1963²⁷⁵.

Nous avons vu ci-dessus que le coefficient d'implication dans un accident mortel est de 10 à 16 fois plus élevé pour les poids lourds que pour les véhicules particuliers et petits utilitaires. Cela pourrait donc justifier que la collectivité impose aux poids lourds des dispositifs 10 à 16 fois plus coûteux pour diminuer les conséquences graves des accidents les impliquant, que ceux qu'elle impose aux véhicules légers.

Des recherches ambitieuses ont été réalisées dans cette direction, comme celles du

²⁷¹ Voir par exemple le *Bilan de 2006*, pages 107-110.

²⁷² Sources : *Faits et chiffres*, éditions 2002 et 2007, Union routière. Pour 1980 et 1990, les pourcentages en tonnages kilométrique (tonne.km/an) ont été estimés à partir des valeurs de la circulation (en véhicules.km/an).

²⁷³ La France, productrice de poids lourd jusque dans les années 1990 a mis un « *retard* » certain à transcrire les directives européennes imposant la « *barre anti-encastrement sur les côtés* ».

²⁷⁴ *Revue du T. C. F.*, octobre 1961, page 713.

²⁷⁵ Le texte général est celui du 19 décembre 1958, *Arrêté du ministre des travaux publics et des transports relatif à l'aménagement des automobiles*, article 10-1. Il a été suivi d'un *Arrêté* spécifique du 29 décembre 1962.

programme VIRAGES, lancé en 1985 et dont certains véhicules de démonstration ont été vus dans les Salons de véhicules de transport dans les années 1992-1995. Elles avaient abouti à la proposition d'amortisseurs de choc qui n'ont jamais vu de mise en application depuis. Il faut souligner que ce type de réglementation ne peut être qu'européen, et que l'évolution future du transport routier est difficile à prévoir. Une directive européenne impose depuis août 2003 un « *dispositif anti-encastrement à l'avant* » qui reste, pour le moment, un équipement trop rigide. Les constructeurs cherchent toujours des solutions plus efficaces, mais ces dispositifs ne semblent pas être encore appliqués²⁷⁶.

Le contrôle de la croissance du trafic des poids lourds est prôné depuis les années 1930.

Il continue à l'être pour de multiples raisons, nuisances sonores et pollutions locales, effet de serre, sécurité, etc. Les propositions vont du développement du fret ferroviaire au « *fer-routage* » (transport des camions sur des trains) en passant par des « *autoroutes dédiées aux poids lourds* » ou des « *autoroutes maritimes* » pour poids lourds²⁷⁷. Des réalisations de longue haleine sont en cours, sur les traversées des Alpes par exemple. Des taxations spécifiques existent dans certains pays et leur extension à l'ensemble européen est probablement proche.

Mais, l'histoire de « *80 ans de coordination* » témoigne de l'irrésistible développement du transport routier.

En ce qui concerne la sécurité, il est peu probable que cette voie soit très féconde, le transport routier ne paraissant pas devoir diminuer à une échéance prévisible.

²⁷⁶ Voir un article bien documenté (avec des croquis) dans l'*Usine nouvelle*, 10/06/2004, pages 60-62.

²⁷⁷ De telles lignes maritimes dédiées au transport de poids lourds sont en expérimentation.

TABLES DES FIGURES ET TABLEAUX.

Figure 1. Dispersion probabiliste d'un nombre aléatoire de tués en France sur une année.....	187
Figure 2. Dispersion probabiliste d'un nombre aléatoire de tués sur la France pour un mois.	187
Figure 3. Dispersion probabiliste d'un nombre aléatoire des tués sur un département et un an.	188
Figure 4. Modélisation d'une dispersion probabiliste du nombre des tués/an en valeur glissante (1960-2001).	191
Figure 5. Modélisation d'une dispersion probabiliste du nombre des tués/an en valeur glissante (détail 1979-2001).	191
Figure 6. Évolution du nombre de tués en année glissante de 1953 à 2001.	192
Figure 7. Évolution du nombre de tués « en automobile » ou autres usagers (1960-2001).....	194
Figure 8. Évolution du nombre de tués par type d'usagers.	195
Figure 9. Évolution du nombre de tués en « cyclomoteurs » et en « motocyclettes ».	197
Figure 10. Évolution de N(t), T(t) et I(t) pour les véhicules automobiles.	198
Figure 11. Évolution du trafic de 1960 à 2001.	201
Figure 12. Évolution du trafic, du nombre de tués à 6 jours et du taux de tués rapporté au trafic (1948-2007).	201
Figure 13. Évolution du nombre total de tués (1948-1965).	202
Figure 14. Évolution du nombre de tués en véhicules automobiles (1954-1970).	202
Figure 15. Évolutions du nombre des tués autour de son maximum.....	204
Figure 16. Simulation de l'évolution de l'indice de sécurité par courbes de régression.	207
Figure 17. Extrapolation du trafic d'avant 1973 et trafic réel.	207
Figure 18. Effets respectifs du ralentissement de la hausse du trafic et des « grandes mesures ».	208
Figure 19. La modélisation de I(t) par une exponentielle décroissante avec asymptote.	211
Figure 20. Histogramme de « l'implication dans un accident en fonction de l'ancienneté du permis » en 1999.....	215
Figure 21. Détail de l'histogramme précédent pour les 6 premières années d'ancienneté.....	215
Figure 22. « Pyramides » du nombre de conducteurs impliqués en fonction de l'ancienneté du permis en 1960, 1980 et 2000.....	218
Figure 23. Évolution du facteur de genèse des accidents due à la part décroissante des conducteurs novices dans l'ensemble des conducteurs (1960-2000).	219
Figure 24. Évolution des tués/an en véhicules à 4 roues liée à celle du « taux d'occupation des véhicules ».	222
Figure 25. Taux de tués/an/million d'habitants selon la densité des départements (1995-2001).	232
Figure 26. Taux de blessés graves/an/million d'habitants selon la densité des départements (1995-2001).	233
Figure 27. Taux de tués et blessés graves/an/million d'habitants par départements (1995-2001).	234
Figure 28. Taux de blessés légers/an/million d'habitants par départements (1995-2001).	235
Figure 29. Taux de tués/an/million d'habitants (1995-2001), densité < 250 habitant/km ²	239
Figure 30. Taux de tués/an/million d'habitants (1995-2001), densité > 250 habitant/km ²	239
Figure 31. Tués/an/million d'habitants et tués/an/milliard véhicule.km (1998).	243
Figure 32. Tués/an/million d'habitants et blessés/an/million d'habitants (1998).	243

Figure 33. Tués/an/million d'habitants corrigé par le trafic pour la France et le Royaume-Uni.	246
Figure 34. Courbes moyennes des « structures » des tués/an/million d'habitants de quelques pays européens.	247
Tableau 1. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau national.....	68
Tableau 2. Débit en « nombre de colliers moyen par jour » sur le réseau départemental.....	69
Tableau 3. Trafics et débits en colliers sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.	72
Tableau 4. Débits en colliers sur les routes nationales de 1863-64 à 1921.....	73
Tableau 5. Débits en colliers et voitures des feuilles de pointage d'Indre-et-Loire en 1863-64.	74
Tableau 6. Débits en voitures et en colliers par jour sur les routes nationales en 1934.....	74
Tableau 7. Débits en voitures par jour sur les routes nationales de 1863-64 à 1934.	75
Tableau 8. Trafics et débits attelés en voitures sur les principaux réseaux de 1856 à 1903.	76
Tableau 9. Trafics par types de voitures attelées sur l'ensemble des réseaux de 1863-64 à 1921 en milliards de voiture.km par an.....	77
Tableau 10. Trafic attelé en milliards de voyageur.km par an sur l'ensemble des réseaux.	77
Tableau 11. Débits de la circulation mécanique en véhicules par jour moyen selon les catégories de véhicules sur les routes nationales.	78
Tableau 12. Trafic des autobus et des bicyclettes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicules.km (G véh.km).	79
Tableau 13. Trafic des automobiles particulières et des motocycles-motocyclettes sur l'ensemble des réseaux.....	79
Tableau 14. Trafic mécanique en milliards de véhicule.km par an sur l'ensemble des réseaux.	80
Tableau 15. Trafic de véhicules de transport de personnes sur l'ensemble des réseaux, en milliards de véhicules.km/an.....	80
Tableau 16. Trafic de voyageurs sur l'ensemble des réseaux, en milliards de voyageur.km/an.	81
Tableau 17. Trafic de voyageurs sur l'ensemble des réseaux, en milliards de voyageur.km/an.	81
Tableau 18. Trafic de « tonnage utile » en tonne.km par an sur les routes nationales.	81
Tableau 19. Trafic de « tonnage utile » en milliards de tonne.km par an sur les routes nationales et l'ensemble des réseaux	82
Tableau 20. Trafic de voyageurs tous modes en milliards de voyageur.km/an.	83
Tableau 21. Trafic de marchandises tous modes en milliards de tonne.km/an.....	84
Tableau 22. Les voitures particulières attelées et leurs animaux d'attelage avant 1914.....	87
Tableau 23. Données brutes des parcs de bicyclettes et motocyclettes au 31/12, de 1893 à 1938.....	89
Tableau 24. Parc des bicyclettes et motocyclettes en fin d'année de 1893 à 1938.	93
Tableau 25. Parc des automobiles, imposées au rôle primitif du 1 ^{er} janvier de 1899 à 1914 ..	95
Tableau 26. Parc « réel estimé » des automobiles au 1 ^{er} janvier de 1899 à 1914.	98
Tableau 27. Décomposition des parcs automobiles de 1920 à 1923 (fin d'années).	100
Tableau 28. Les parcs automobiles en fin d'année de 1920 à 1940 (non corrigée de la fraude).	102
Tableau 29. Structure du parc utilitaire en 1934.	103

Tableau 30. Temps consacré au contrôle des excès de vitesse et nombre de PV dressés par les différentes polices (1988-2001).....	179
Tableau 31. Évolution du trafic et du nombre des tués en bicyclette (1960-2000).	196
Tableau 32. Évolution du trafic et du nombre des tués en deux-roues motorisés (1960-2000).	197
Tableau 33. Évolution du trafic et du nombre des tués en « quatre roues » (1954-2000).	198
Tableau 34. Évolution du trafic et du nombre des tués dans les accidents impliquant un poids lourd (1959-2001).	199
Tableau 35. Les grandes phases de la croissance du trafic (1950-2007).	200
Tableau 36. Implication des conducteurs « novices » et « confirmés » dans les accidents corporels de 1954 à 2000.	219
Tableau 37. Conducteurs et passagers des automobiles tués (1954-2001).	221
Tableau 38. Densité, nombre de blessés légers et tués par habitant dans quelques départements.	236
Tableau 39. Taux de tués par rapport au trafic sur le divers réseaux..	237
Tableau 40. Dispersion des taux de tués ramené à la population en France et au Royaume-Uni.	245
Tableau 41. « Comparaison globale » France-Royaume-Uni en 1998-1999.	247
Tableau 42. Évolution récente des nombre de tués dans divers pays européens.	248
Tableau 43. Répartition des tués par type d'usagers dans divers pays européens (<i>Bilan</i> 2006).	249
Tableau 44. Répartition des tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2001 et 2006.	258
Tableau 45. Les poids lourds impliqués dans les accidents (total 1997-2001).	263
Tableau 46. Les tués dans les accidents impliquant des poids lourds et les véhicules particuliers (y compris les petits utilitaires) en 2003.	267
Tableau 47. Les trafics des poids lourds selon les réseaux (2003).	268
Tableau 48. Évolution de la part des transporteurs étrangers dans le trafic lourd (1980-2006).	269

TABLE DE L'ANNEXE A 35.

I L'EVOLUTION DE LA SECURITE ROUTIERE EN FRANCE DE 1954 A 2001.....	181
I-1 LES SERIES CHRONOLOGIQUES DU NOMBRE DES VICTIMES.	181
<i>Un système de recueil complexe et dispersé.</i>	182
<i>Tués, blessés graves et blessés légers.</i>	183
<i>La variabilité aléatoire.</i>	186
<i>La « désaisonnalisation » et l'impossible « analyse conjoncturelle ».</i>	189
<i>Une simulation de la variabilité aléatoire.</i>	190
I-2 LES DONNEES SUR LE LONG TERME.	192
<i>Tués, trafic et indice d'insécurité global.</i>	192
<i>Tués, trafics et indices d'insécurité selon les types d'usagers.</i>	193
I-3 ÉVOLUTIONS DU TRAFIC ET DU NOMBRE DE TUES (1960-2008).	200
<i>Les phases de l'évolution du trafic.</i>	200
<i>L'évolution dans l'immédiat après guerre (1948-1970).</i>	202
<i>Le maximum des tués de 1972 et la baisse consécutive.</i>	204
<i>L'hypothèse d'une « asymptote de sécurité ».</i>	209
II LES « MAINS INVISIBLES » DE L'APPRENTISSAGE DE LA SECURITE.....	212
II-1 INTRODUCTION : « APPRENTISSAGE » ET « MAINS INVISIBLES ».	212
II-2 LES « FACTEURS MATERIELS » LIES AUX VEHICULES ET A L'INFRASTRUCTURE.	212

II-3 « APPRENTISSAGE INDIVIDUEL » ET « APPRENTISSAGE COLLECTIF ».....	213
II-4 EFFETS DE LA DIMINUTION DES « TAUX D'OCCUPATION ».....	220
II-5 L'AMELIORATION DES SECOURS ET DU TRAITEMENT DES BLESSES.....	223
CONCLUSION : LES « POINTS AVEUGLES » DE L'HISTOIRE DE LA SECURITE ROUTIERE.....	224
III LES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES EN FRANCE ET LES COMPARAISONS INTERNATIONALES.....	226
III-1 LA DIFFICILE GENESE DES COMPARAISONS GEOGRAPHIQUES.....	226
<i>Évolution des comparaisons géographiques en France.....</i>	<i>226</i>
<i>Évolution des comparaisons géographiques internationales.....</i>	<i>228</i>
III-2 LA COMPARAISON GEOGRAPHIQUE EN FRANCE.....	230
<i>Difficultés d'une analyse multifactorielle.....</i>	<i>230</i>
<i>Un critère de discrimination des zones : la densité humaine.....</i>	<i>231</i>
<i>Les ratios de « nombre de victimes par rapport à la population ».....</i>	<i>231</i>
<i>Les « Indicateurs d'accidentologie locale ».....</i>	<i>237</i>
<i>Comment analyser les différences entre départements ?.....</i>	<i>238</i>
III-3 LA COMPARAISON INTERNATIONALE.....	241
<i>La « comparaison globale » traditionnelle.....</i>	<i>241</i>
<i>Une « comparaison géographique désagrégée ».....</i>	<i>244</i>
<i>L'évolution récente.....</i>	<i>248</i>
<i>Les différences liées à la nature des usagers tués.....</i>	<i>249</i>
IV LES CHOCS : POIDS LOURDS, ARBRES ET OBSTACLES DE BORD DE ROUTE.....	251
IV-1 DANGER DES OBSTACLES ET AMIS DES OBSTACLES.....	251
IV-2 LES OBSTACLES DE BORD DE ROUTE.....	252
<i>Expérimentations et études dans les années 1960-1980.....</i>	<i>254</i>
<i>Un problème persistant.....</i>	<i>257</i>
<i>Politiques contradictoires et polémiques.....</i>	<i>259</i>
IV-3 LES POIDS LOURDS.....	261
<i>La dangerosité des poids lourds, un domaine mal étudié.....</i>	<i>261</i>
<i>La « surgravité des accidents impliquant des poids lourds ».....</i>	<i>263</i>
<i>Les déterminants de l'accidentologie des poids lourds.....</i>	<i>266</i>
<i>Les possibilités d'action sur les accidents de poids lourds.....</i>	<i>268</i>

ANNEXE B
CHRONOLOGIE ET ICONOGRAPHIE.

CHRONOLOGIE

Une chronologie très détaillée donnant jour par jour les événements du monde automobile de janvier 1894 à décembre 1904 se trouve dans la chronique de Victor Breyer « *Il y a 50 ans...* » parue dans *La Vie automobile* de janvier 1944 à décembre 1954.

Après 1945, la chronologie ne rappellera que quelques éléments essentiels, les *Annexes A 27, 28 et 29* exposant une chronologie détaillée des textes et grands événements.

- 1769 - Le chariot de Cugnot marque le début de la locomotion motorisée sur route en 1769.
- 1803 - Le *vélocifère*, premier engin à deux roues sans direction est fabriqué en de nombreux exemplaires à Paris. An XII.
- 1805 - Premier moteur à explosion d'Isaac de Rivaz qui fonctionne à l'hydrogène avec un allumage par étincelle en 1805.
- 1811 - *Décret* du 16 décembre 1811 : il redéfinit le classement des routes et met en place l'Administration des routes du 19^{ème} siècle.
- 1817 - La *draisienne*, vélocifère guidé par une roue avant orientable dû au baron badois Karl Friedrich Drais von Sauerbronn en 1817.
- 1824 - *Loi* du 28 juillet 1824 pour inciter les communes à améliorer leur réseau.
- 1825 - Première ligne de chemin de fer pour voyageurs ouverte le 27 septembre 1825 entre Stockton et Darlington.
 - Goldsworthy Gurney met au point entre 1825 et 1829 une diligence à machine à vapeur, qui effectua le trajet Londres-Melksham (à 13 miles de Bath), soit 200 miles environ, atteignant sur le trajet de retour une vitesse moyenne de 12 miles par heure.
- 1830 - La concurrence rail-route est encore ouverte : le réseau ferré britannique ne compte que 187 km en 1830.
- 1831 - Première ligne utilisant les véhicules de Gurney établie par Sir Charles Dance entre Gloucester et Cheltenham (9 miles), 1831.
 - *Commission d'enquête parlementaire* anglaise chargée en 1831, à la demande de Gurney, de faire un rapport sur les interdictions et péages très élevés établis par les autorités locales à l'encontre des véhicules à vapeur.
- 1832 - *Projet de loi (Bill)* anglais déposé pour « *supprimer les péages prohibitifs portant sur les voitures à vapeur* » en 1832. Accepté aux Communes, il est rejeté par la Chambre des Lords.
- 1833 - Autobus à vapeur de Walter Hancock : *Enterprise* entre London Wall et Paddington le 22 avril 1833, exploité de 1833 à 1840 ; *Automaton* exploité en 1836.
- 1834 - Steam Carriage Company of Scotland de J. Scott Russel sur la route Glasgow-Paisley, 1834. Le 29 juillet 1834, la chaudière explosa, causant la mort de cinq personnes.
 - Le remorqueur *Protée* de Charles Dietz attelé à deux voitures fait un aller-retour du Rond-point des Champs-Élysées à Saint-Germain-en-Laye, devant une commission officielle, le 26 septembre 1834.

- 1835 - Dietz lance un service régulier entre la place du Carrousel à Paris et Versailles, en septembre 1835, qui durera peu.
- 1836 - *Loi sur l'amélioration du réseau et la création de la voirie vicinale*, 21 mai 1836.
- 1837 - Jules Dupuit, *Essais et expériences sur le tirage des voitures et sur le frottement de seconde espèce, suivis de considérations sur les diverses espèces de routes, la police du roulage et la construction des routes*, 1837.
- 1839 - *Commission des machines à vapeur* : elle a été créée entre 1830 et 1839. Elle prend le nom de *Commission centrale des machines à vapeur* avant 1843.
- 1842 - *Loi relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer*, du 11 juin 1842 : elle est la base du système des chemins de fer en France.
- 1843 - *Ordonnance relative aux machines et chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux* du 22 mai 1843 : elle est à l'origine de diverses dispositions qui seront applicables aux locomotives routières, puis aux automobiles, notamment l'attribution générale de compétence aux préfets de département (dans d'autres pays cette tâche sera dévolue aux communes).
- *Ordonnance relative aux bateaux à vapeur français naviguant sur les fleuves et rivières*, du 23 mai et sa *Circulaire d'application* du 26 juillet 1843 : elle définit le « *certificat de capacité de mécanicien* » et le premier « *examen* ».
- 1844 - Jules Dupuit, *De la mesure de l'utilité des travaux publics*, 1844. C'est la base du libéralisme français en matière de circulation routière.
- 1846 - *Ordonnance portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer*, du 15 novembre 1846. Elle crée le « *certificat de capacité* » des conducteurs de chemin de fer qui sera à l'origine du permis de conduire automobile.
- 1849 - Jules Dupuit nommé secrétaire de la Commission du roulage, 1849.
- 1850 - *Arrêté du ministre des travaux publics sur le contrôle et la surveillance des chemins de fer*, du 15 avril 1850. Il répartit les attributions administratives entre le niveau ministériel et le niveau préfectoral, selon des dispositions qui s'appliqueront aussi à l'automobile.
- 1851 - Recensement de la circulation sur les routes nationales en 1851/52.
- *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* du 30 mai 1851.
- *Ordonnance du préfet de police* du 7 août 1851 : elle prescrit « *l'obligation de rouler à droite* » dans son ressort (ce n'est pas imposé dans le reste de la France).
- 1852 - *Décret portant règlement sur la police du roulage et des messageries publiques*, du 10 août 1852.
- 1856 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1856/57.
- 1858 - *Décret modifiant le décret du 10 août 1852, sur la police du roulage des messageries publiques*, du 24 février 1858. Il autorise les préfets à étendre par arrêté l'obligation d'éclairage aux voitures particulières.
- 1860 - Apparition des « *locomotives routières agricoles* » en Angleterre vers 1860.
- Premier moteur à explosion utilisant le gaz d'éclairage non comprimé mis au point par Jean-Joseph Lenoir vers 1860.
- 1861 - Premier « *vélocipède* » réalisé par Pierre et Ernest Michaux en 1861.
- *Locomotive Act* anglais : il limite le poids à 12 tonnes et la vitesse à 5 miles/heure en ville et 10 en en rase campagne (16 km/h). 1^{er} août 1861.
- Premier « *vélocipède* » réalisé par Pierre et Ernest Michaux en 1861.
- 1862 - La théorie du cycle à 4 temps « *à compression* » est proposée par Beau de Rochas en 1862.

- 1863 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1863/64.
 - Recensement de la circulation sur les routes départementales de 1863/64.
- 1865 - Deuxième *Locomotive Act* anglais, 5 juillet 1865, connu sous le nom de *Red Flag Act*, qui prit une mesure quasi prohibitive (pour les usages non agricoles) en imposant qu'un piéton muni d'un drapeau rouge précède la locomotive.
 - *Décret portant règlement sur les chaudières à vapeur autres que celles qui sont sur les bateaux*, du 25 janvier 1865. Il modernise l'Ordonnance du 22 mai 1843, et prévoit un « *règlement spécial* » pour les locomotives routières.
 - Essais de lignes régulières de locomotives routières par Lotz sur Nantes-Niort et Nantes-Clisson en 1865.
- 1866 - *Arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics fixant les conditions de circulation des locomotives routières*, du 20 avril 1866.
 - *Loi sur les conseils généraux* du 18 juillet 1866, leur donnant la responsabilité des chemins vicinaux de grande circulation.
 - Nombreuses mises en service de lignes de locomotives routières entre 1866 et 1870.
- 1867 - Le vélocipède se popularise grâce aux grandes expositions internationales de Paris en 1867 et Londres en 1869.
 - *Loi sur les conseils municipaux*, du 24 juillet 1867, leur donnant la possibilité d'augmenter leurs ressources en votant 3 centimes extraordinaires exclusivement affectés aux chemins vicinaux.
- 1868 - Première course cycliste sur 1 200 mètres au parc de Saint-Cloud, le 31 mai 1868, gagnée par James Moore.
 - *Loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution*, du 11 juillet 1868 : met en place un plan de subventions aux communes de 100 millions sur 10 ans, et crée une « *caisse des chemins vicinaux* » faisant des « avances » remboursables.
 - Utilisation contre les cyclistes parisiens, en 1868, de l'*Ordonnance du préfet de police* du 25 juillet 1862 interdisant les jeux divers sur la voie publique.
 - Premier « *Véloce-club* » fondé à Valence en 1868.
 - Le Véloce Club de Paris est fondé en 1868.
- 1869 - Un projet d'*Assemblée générale des vélocipédistes* est discuté en 1869-1870.
 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1869.
 - Première « course cycliste sur route » le 7 novembre 1869 sur Paris-Rouen gagnée par Moore. Une femme, « *Miss America* », est classée 29^{ème}.
 - *Le Vélocipède illustré*, créé à Paris le 1^{er} avril 1869 par Richard Lesclide.
 - Arrêté municipal interdisant l'usage du vélocipède au Luc en Provence, avril 1869.
 - « *L'Armée et le vélocipède* », lettre d'un lecteur anonyme au *Vélocipède illustré* en juillet 1869 : apparition de l'utilisation militaire du vélocipède.
 - La transmission à chaîne sans fin et démultiplication est envisagée dès 1869.
- 1870 - Proposition de création de pistes cyclables : article « *Des Véloce-voies* » du 24 février 1870 dans *Le Vélocipède illustré*.
 - Ernest Michaux, qui a fait fortune avec le vélocipède, réalise un véhicule routier articulé à vapeur emportant 23 passagers en 1870. Il est le premier exemple d'industriel du cyclisme passé à la traction mécanique.
- 1871 - *Loi sur les conseils généraux*, du 10 août 1871 ; elle reconduit leurs prérogatives de la loi du 18 juillet 1866, et crée un « *bureau permanent* » partageant l'exécutif avec le préfet en matière de routes.
- 1873 - Amédée Bollée obtient une autorisation du préfet de la Sarthe pour son *Obéissante* à 12 passagers, le 21 mai 1873.

- 1874 - *Ordonnance du préfet de police concernant la Circulation des Vélocipèdes* du 9 novembre 1874.
- 1875 - Amédée Bollée obtient l'autorisation ministérielle (pour 9 départements) pour l'*Obéissante* le 26 août 1875.
- 1876 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1876.
- Nicolas Otto réalise en Allemagne des moteurs à poste fixe utilisant le cycle à 4 temps vers 1876. Il développe avec Langen une industrie de moteurs à gaz.
- 1877 - La transmission à chaîne sans fin et démultiplication est utilisée de façon commerciale dans le *Shergold's rear driver safety bicycle* de l'anglais Shergold, 1877.
- Fondation en Angleterre du *Bicycle Touring-Club* le 5 août 1877 (qui prend le nom de *Cyclists' Touring Club* en 1883).
- 1878 - Commercialisation des bicyclettes de Harry George Lawson, dont la roue arrière reste plus petite que la roue avant, 1878-1879.
- *Amendment Act* anglais du 16 août 1878 : il maintient le piéton précédant la *locomotive*.
- Amédée Bollée inaugure le marché des véhicules particuliers à vapeur avec *La Mancelle*, en 1878. De type *Victoria*, pour 4 passagers plus les chauffeurs, elle dépasse 35 km/h, et est construite en petite série par Bollée en France, et en Allemagne par Barthold Aerous.
- 1879 - Manifestation des membres du Sport vélocipédique parisien contre l'ordonnance de 1874, en mai 1879.
- 1880 - Fondation aux États-Unis de la *League of American Wheelmen* en 1880.
- 1881 - Fondation de l'*Union vélocipédique de France* par une réunion de délégués de 12 clubs cyclistes le 11 février 1881.
- *Décret sur l'établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques*, du 6 août 1881 : il confie aux préfets « l'agrément » des conducteurs de tramways.
- Première voiture électrique de Charles Jeantaud en 1881.
- 1882 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1882.
- Le comte Albert de Dion entreprend des recherches pour créer des voitures particulières à vapeur avec Georges Bouton et Charles Trépardoux à partir de 1882.
- 1883 - Fernand Forest perfectionne le moteur à 4 temps, et invente en 1883 la « *valve d'admission des gaz* » qui permettra de réguler la puissance du moteur depuis le poste de conduite : c'est « *l'accélérateur* ».
- Daimler et Maybach se lancent en 1882 dans la recherche sur un moteur à grande vitesse destiné à la locomotion. Le prototype fonctionne dès 1883, à 700/900 tours par minutes, avec un allumage
- 1884 - *Loi sur l'organisation municipale*, du 5 avril 1884 : accroît l'autonomie des communes.
- Edouard Delamare-Deboutteville, industriel et grand innovateur en matière de moteurs fixes, réalise le premier véhicule à moteur à explosion en 1884. Sa tentative restera sans lendemain.
- 1885 - Daimler et Maybach réalisent une « *motocyclette* » (à petites roues latérales) en 1885.
- La bicyclette *Rover* de John K. Starley à roues encore inégales, 1885.
- 1886 - Daimler et Maybach réalisent une *victoria* en 1886.
- Le champion franco-belge Éole gagne la grande course de l'Internationale en 1886 avec une bicyclette à chaîne, amenant les utilisateurs de grand-bi à refuser de se mesurer aux utilisateurs de ces nouveaux engins.

- 1887 - *Proposition de loi* d'Émile Keller du 29 octobre 1887, proposant le déclassement des routes nationales et des routes départementales.
 - Le Conseil général des ponts et chaussées est d'avis de supprimer l'autorisation préalable d'itinéraire pour les voitures légères en 1887 (à propos d'une demande de de Dion).
- 1888 - Le pneumatique de John Boyd Dunlop inventé en 1888.
 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1888.
 - *Ordonnance du préfet de police relative au fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique*, du 3 janvier 1888 : elle instaure un examen pour tous les responsables d'appareils à vapeur et calque les formes de l'examen sur celui des mécaniciens des bateaux fluviaux.
- 1889 - La bicyclette *Singer* à roues de même diamètre et cadre fermé, 1889.
 - De Dion s'intéresse au moteur à essence dès 1889, et entame des recherches.
 - L'automobile est présente à l'Exposition Universelle de 1889.
- 1890 - Fondation du Touring-Club de France : dépôt des statuts le 26 janvier 1890 et premier Conseil d'administration le 22 mars 1891.
 - Panhard, fabricant de machines à bois et de moteurs à gaz type Otto-Langen, acquiert la représentation des brevets Daimler pour la France, sous l'influence de son ingénieur et associé Émile Levassor en 1890.
 - Panhard et Levassor réalisent leur premier prototype en 1890.
 - Les voitures électriques commencent à être commercialisées vers 1890.
 - Consultation pour la fabrication d'appareils enregistreurs pour les fiacres par le préfet de police, le 7 juin 1890. Trois prototypes sont proposés dès 1892.
- 1891 - Le pneumatique démontable de Peugeot inventé en 1891.
 - Création en janvier de la *Revue du Touring-Club*, 1891.
 - Course cycliste sur route Bordeaux-Paris les 23 et 24 mai 1891.
 - Levassor couvre Paris-Étretat, 225 km, à une moyenne de 10 km/h en juillet 1891.
 - Panhard-et-Levassor commence la commercialisation de ses voitures à essence en octobre 1891 et en vend 6 en 1891.
 - Peugeot réalise un véhicule avec un moteur Panhard-Levassor et, en septembre 1891, Rigoulot et Doriot le conduisent de Valentigney dans le Doubs à Paris, puis couvrent la course cycliste Paris-Brest-Paris en octobre, soit plus de 1 700 km.
 - Course cycliste Paris-Brest-Paris, partant le 6 septembre 1891, organisée par le *Petit Journal* sous l'impulsion de Pierre Giffard et Hippolyte Marinoni.
 - *Concours de Vélocipédie militaire* organisé par Paul Meyan et *Le Matin*, en 1891.
 - Le pneumatique démontable de Peugeot inventé en 1891.
 - Louis Baudry de Saunier, *Histoire Générale de la Vélocipédie*, 1891.
- 1892 - Marcel Viollette, fondateur et premier Secrétaire général du Touring-Club de France, démissionne en septembre 1892.
 - Abel Ballif, chancelier du Touring-Club de France, en devient le Secrétaire général en septembre 1892. Il prendra plus tard le titre de Président.
 - *Le Vélo* de Pierre Giffard et Paul Rousseau paraît en 1892.
 - Panhard-et-Levassor vend 24 voitures à moteur à essence en 1892.
 - Peugeot vend 29 voitures à moteur à essence en 1892.
 - *Arrêté du ministre des travaux publics fixant les conditions d'admission au concours pour les emplois de mécanicien conducteur de train et de chauffeur assistant un mécanicien, sur les chemins de fer ouverts à l'exploitation*, du 3 mai 1892 : il définit les formes de l'examen pour les conducteurs de locomotives.

- Création du « *Conseil juridique* » du T. C. F. animé par Max Vincent, qui deviendra le « *Comité du contentieux* » en 1995. La lutte pour les droits des cyclistes (et des automobilistes) est organisée.
- 1893 - Premier *Guide* du T. C. F. (La Loire), 1893.
- *Loi portant fixation du Budget général de l'exercice 1893. Article 10. Taxe annuelle sur les vélocipèdes*, du 28 avril 1893.
- *Ordonnance du préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de préfecture de police des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux qui servent à l'exploitation des voies ferrées concédées*, du 14 août 1893.
- Le Touring-Club se présente comme la première « *association automobile* » au ministre du commerce lors de l'ouverture du deuxième Salon du Cycle en revendiquant comme sociétaires « *53 propriétaires de voitures automobiles* ».
- 1894 - 1^{er} *Salon du cycle* à Paris, salle Wagram, du 10 au 22 janvier 1894. Le 2^{ème} *Salon du cycle* aura lieu en décembre 1894.
- Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1894.
- Pétition du T. C. F. pour la création de pistes cyclables, 1894.
- Commission Bousquet sur la réglementation des vélocipèdes commune aux ministères de l'intérieur et des travaux publics créée vers juillet 1894. Elle fait faire une enquête sur les réglementations municipales concernant les bicyclettes.
- Course automobile Paris-Rouen du 22 juillet 1894 organisée par le *Petit Journal* sous l'impulsion de son co-directeur Pierre Giffard.
- Le *Petit Journal* refuse d'organiser une course sur route en 1895 et un comité d'organisation se forme, sous la présidence de fait de Chasseloup-Laubat, en novembre 1894.
- 1895 - Parc au 1^{er} janvier : environ 500 automobiles et 1 000 motocycles.²⁷⁸
- *Règlement de Vélocipédie Militaire* de 1895.
- *Projet de loi gouvernemental sur le déclassement des routes nationales* en 1895.
- *Poteaux indicateurs de directions et de danger* du T. C. F., 1895.
- Postes de secours et boîtes de secours du T. C. F., 1895.
- De Dion présente en septembre 1895 un moteur monocylindre à allumage électrique tournant à 2 000 tours/minute.
- Course Paris-Bordeaux-Paris organisée par le comité Chasseloup-Laubat en juin 1895.
- Déjeuner du 27 septembre 1895 où de Dion, le baron de Zuylen et Paul Meyan « *décident* » de fonder l'Automobile-Club de France.
- Programme de l'Automobile-Club développé par Meyan dans un article du *Figaro* du 2 octobre 1895.
- Première exposition automobile en juin 1895.
- Les « *enregistreurs de vitesse* » sont utilisés sur les chemins de fer à partir de 1895.
- Arrêté municipal à Nice, limitant à 10 km/h la vitesse des automobiles, en 1895..
- Le Touring-Club définit des signaux de danger à message écrit et aide à leur implantation à partir de 1895.

²⁷⁸ Le parc « *automobile* » comprend les véhicules particuliers, camions et camionnettes, autobus et autocars.

La valeur pour 1895 est très imprécise. Les valeurs à partir de 1899 reposent sur les statistiques du parc imposé, avec des rectifications exposées au chapitre 3-II.

- 1896 - Création d'un *Comité du contentieux* du T. C. F., 1896.
- *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*, 22 février 1896.
 - Nouveaux arrêtés vélophobes dès 1896-1897. Les revues font état de protestations « *par paquets* ».
 - L'automobile est présente au 4^{ème} *Salon du Cycle* en décembre 1896.
 - Le Touring-Club de France s'oppose aux courses en 1896 après Paris-Marseille-Paris.
 - Pierre Giffard et *Le Vélo* s'opposent aux courses en 1896 après Paris-Marseille-Paris.
 - Arrêté municipal à Nice, limitant à 8 km/h la vitesse des automobiles, et leur imposant le port d'un numéro, en 1896.
 - Lettre ouverte au préfet de police du journaliste sportif et écrivain Hugues Le Roux le 6 juin 1896, dans *Le Journal*.
- 1897 - Le Sénat repousse définitivement le déclassement des routes nationales en 1897.
- *Salon du cycle et de l'auto* organisé par Desgranges et Goddet en décembre 1897. Il fait concurrence au 5^{ème} *Salon du cycle*.
 - Une commission pour établir une réglementation nationale de l'automobile est mise en place par le ministre des travaux publics le 18 janvier 1897, sous la présidence de Michel Lévy.
 - Le Conseil général du Calvados veut « *doubler la taxe* » (par rapport aux voitures hippomobiles) pour les voitures automobiles à 4 roues, en 1897.
- 1898 - Création de la *Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent* le 20 mai 1898 sur une initiative de de Dion.
- Exposition automobile du 15 juin au 3 juillet 1898 : elle préfigure les Salons de l'automobile.
 - Le difficile départ de la course Paris-Amsterdam du 7 au 13 juillet 1898 met en lumière les méfaits potentiels de l'*Ordonnance du préfet de police* de 1893, et accélère les travaux de la commission de réglementation nationale de l'automobile
 - Gaston de Chasseloup-Laubat (sur Jeantaud) et le constructeur belge Camille Jenatzy s'affrontent en fin 1898 avec des voitures électriques dans la course de vitesse sur 2 km créée le 10 décembre 1898 par *La France automobile* de Paul Meyan.
 - Les « *motocycles* » sont 4 fois plus nombreux que les automobiles en 1898 et ne sont dépassés en nombre par celles-ci qu'en 1906.
 - La « *Motocyclette* » des frères Werner est présentée en 1898 (peut-être en 1897) ; le nom deviendra un nom commun.
 - Les automobiles à « *usage professionnel* » représentent 14 % du parc dès 1898.
 - L'État décide de subventionner les « *services réguliers de voitures automobiles* » dès 1897 lors du vote du Budget pour 1898.
 - Concours de « *fiacres automobiles* » organisé du 12 au 16 juin 1898 par l'A. C. F.
 - Premier fiacre automobile (électrique) de la Compagnie Générale des Transports Automobiles à Paris le 8 septembre 1898.
 - Loi du 13 avril 1898 créant un impôt direct spécial sur les automobiles à partir de 1899.
 - *Le Chauffeur* s'oppose aux courses en 1898.
 - Ernest Archdeacon s'oppose aux courses en 1898.
 - Entrée de 3 spécialistes de l'automobile à la *Commission centrale des machines à vapeur* en 1898.
 - John Grand-Carteret, *La voiture de demain, histoire de l'automobilisme*, 1898.

- 1899 - Parc au 1^{er} janvier : 2 500 automobiles et 8 000 motocycles.
- Vitesse atteinte dans la course de côte de Gaillon en octobre : 20 km/h en 1899.
 - *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles* du 10 mars 1899.
 - *La Jamais-Contente* électrique de Jenatzy est la première voiture à dépasser le 100 km/h le 29 avril 1899.
 - Tentative désastreuse de la Compagnie Générale des Voitures à Paris avec une soixantaine de taxis électriques en 1899.
 - Concours de véhicules de livraison en 1899.
- 1900 - Parc au 1^{er} janvier : 4 000 automobiles et 12 000 motocycles.
- Vitesse atteinte dans la course de côte de Gaillon en octobre : 42 km/h en 1900.
 - Ouverture de la première ligne de métro à Paris en 1900.
 - Exposition Universelle de 1900, du 14 avril au 12 novembre, qui vit le triomphe de l'automobile.
 - Accident au carrefour de la Croix-de-Noailles dans l'épreuve de motocycles Paris-Roubaix. Il y a deux blessés graves parmi les spectateurs dont Mme Charles Bos, femme d'un député de la Seine. 15 avril 1900.
 - « *La guerre aux chauffeurs* » du préfet Lépine commence le 16 avril 1900.
 - Les courses sur route sont annulées (Paris-Bordeaux, Paris-Lille en motocycles, Paris-Brest-Paris). Paris-Toulouse-Paris reste exceptionnellement autorisée (25-28 juillet). Diverses courses locales seront déguisées en « concours » en 1900-1901.
 - L'Assemblée générale annuelle de l'A. C. F. du 27 mai se tient dans l'excitation de l'affaire de la Croix-de-Noailles ; 200 membres (sur environ 2 000) démissionnent.
 - Création du *Moto-Club* par les dissidents de l'A. C. F. dont Giffard ; le 25 juin 1900, première assemblée générale. Elle se renomme *Union Automobile Française*.
 - Le 1^{er} juillet, le ministre du commerce Alexandre Millerand visite l'exposition automobile.
 - 1^{er} Congrès international automobiliste du 9 au 15 juillet 1900 au Palais des Congrès.
 - *Loi de finances* du 13 juillet 1900, article 5, modulant l'impôt sur les automobiles en fonction de leur puissance à compter de 1900.
 - *Concours* début juin 1900 pour les *fiacres automobiles*, du 18 au 22 septembre pour les *voitures de livraison*, et en octobre pour les *camions et omnibus*.
 - Le 8 novembre, le président de la République Loubet, visite l'exposition automobile.
 - Arrêtés municipaux pris après l'annulation des arrêtés existants par le décret du 10 mars 1899, dont celui du 8 mars 1900 de Chalon-sur-Saône, célèbre pour avoir été à l'origine de la décision finale de la Cour de cassation sur cette question.
 - Commission créée le 26 mars 1900 avec 5 membres non fonctionnaires qui aboutira au *Décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles*, du 10 septembre 1901.
 - *L'Auto-Vélo*, est créé en fin 1900 par de Dion et des industriels de l'automobile, avec Henri Desgrange comme directeur et Victor Goddet comme administrateur. Il deviendra *L'Auto* en 1902.
 - Autocars autour de Blois en 1900 (les cars Ripers). Les premières études de services d'autocars subventionnés datent de 1899.
 - Amnistie des délits de circulation votée le 18 décembre 1900 par la Chambre des députés pour calmer les esprits à la suite de la *guerre aux chauffeurs*.

- 1901
- Parc au 1^{er} janvier : 6 500 automobiles et 13 500 motocycles.
 - Vitesse atteinte dans la course de côte de Gaillon en octobre : 57 km/h en 1901.
 - « *Manifeste* » de l'Union Automobile Française du proposant des limitations drastiques à l'organisation de courses sur routes, 2 janvier 1901.
 - *Salon de l'Automobile et du Cycle* du 25 janvier au 10 février 1901.
 - Première course sur piste réservée aux motocyclettes, mai 1901.
 - L'accident de Lisieux, le 18 août 1901, où un chauffard de 14 ans écrase un employé de l'octroi et prend la fuite, déclenche une violente campagne dans la presse nationale.
 - *Décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles* du 10 septembre 1901 créant la « *plaque d'identité* » dite « *plaque minéralogique* ».
 - Guillaume Chastenet dépose une proposition de loi sur le délit de fuite le 24 octobre 1901.
 - Dissolution de l'Union Automobile Française, ex Moto-Club, le 14 novembre 1901
 - Circulaire ministérielle sur le recensement des propositions de suppression des cassis sur les routes nationales, 20 novembre 1901.
 - Clément, *L'automobilisme au point de vue militaire*, 1901. La réflexion théorique sur l'utilisation militaire de l'automobile est très précoce.
 - Essais de goudronnages de 1901 à 1903.
- 1902
- Parc au 1^{er} janvier : 11 000 automobiles et 16 000 motocycles.
 - Vitesse atteinte dans la course de côte de Gaillon en octobre : 100 km/h en 1902.
 - Création de l'Association Générale Automobile (A. G. A.) par l'A. C. F. le 13 mars 1902 ; elle est bâtie sur le modèle du Touring-Club.
 - Le conseil d'État émet un avis évasif sur la légalité des arrêtés municipaux sur la circulation automobile le 18 mars 1902.
 - Le texte sur le *délit de fuite* revient approuvé du Sénat à la Chambre le 28 mars 1902, juste avant les élections législatives d'avril-mai 1902 ; il ne fut pas examiné immédiatement.
 - Campagne du T. C. F. pour le redressement des virages, 1902-1903.
 - Les courses de « *motocyclettes* » supplantent en 1902 et 1903 les courses de tricycles et quadricycles qui avaient jusque là la faveur du public.
 - Les « *enregistreurs de vitesse* » se généralisent sur les chemins de fer après 1902.
 - L'Association Générale Automobile définit des signaux de danger basés sur des « *symboles descriptifs* » et aide à leur implantation en 1902.
 - *Congrès automobile français de Dijon*, en 1902.
- 1903
- Parc au 1^{er} janvier : 15 000 automobiles et 21 000 motocycles.
 - Vitesse atteinte dans la course de côte de Gaillon en octobre : 109 km/h en 1903.
 - La Cour de cassation confirme la légalité des arrêtés municipaux sur la circulation automobile par un arrêt du 15 janvier 1903.
 - *Loi de finances* du 31 mars 1903 : offre aux communes la possibilité de remplacer la prestation en nature par une « *taxe vicinale* ».
 - Louis Gaumont présente, à l'Exposition annuelle de la Société française de physique des 17-18 avril 1903, un système de mesure des vitesses par photographie (déjà envisagé en 1900).
 - Le ministre des travaux publics décide de faire des essais des signaux de l'A. G. A. sur le parcours de Paris-Madrid en 1903.
 - Scandale des accidents de la course Paris-Madrid du 24 mai 1903, qui est arrêtée à Bordeaux.
 - Le 12 juin, Émile Combes, président du Conseil, ministre de l'intérieur et des cultes, crée la Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles.

- Première proposition de loi sur l'automobile. Le député Pugliesi-Conti propose le 18 juin 1903 un plancher des vitesses fixées par arrêté municipal.
- Programme des travaux et composition des sous-commissions de la Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles dans la quinzaine du 18 juin au 2 juillet 1903.
- *Enquête sur les réglementations locales de la Commission extraparlamentaire, Circulaire* de Combes du 11 août 1903.
- *Circulaire sur les arrêtés municipaux abusifs* de Combes du 12 août 1903.
- Première expérience officielle de goudronnage à Paris, aux environs de la Porte Dorée en août 1903.
- *Création de la Ligue contre la poussière* en novembre 1903.
- Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1903.
- *Motor Car Act anglais* de 1903 : il établit une réglementation plus souple pour l'automobile.
- Premier rapport parisien sur la circulation automobile en 1903 avec le *Rapport Escudier*, suivis des *Rapports* Achille, 1904 et 1905, et Billard en 1904 et 1907.
- 2^{ème} *Congrès international d'automobilisme* de 1903 à Paris.
- La plupart des *Rapports* à la Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles datent de 1903 et 1904.
- 1904 - Parc au 1^{er} janvier : 20 000 automobiles et 28 000 motocycles.
- Vitesse atteinte dans la course de côte de Gaillon en octobre : 124 km/h en 1904.
- Premier grand « *concours de tourisme* » pour motocyclettes, Paris-Bordeaux-Paris en 4 étapes, 22 au 26 avril 1904.
- Lanfranchi, sur motocyclette Peugeot, dépasse 123 km/h sur le kilomètre lancé, le 3 octobre 1904, au moment où Hennequin travaille à son *Rapport sur l'automobilisme*.
- Archdeacon, propose en novembre 1904 de recevoir les réclamations sur les contraventions des lecteurs de *La Vie Automobile*.
- La *Ligue des chauffeurs* se constitue le 2 décembre 1904, à l'initiative de Desgrange. Archdeacon en est le premier (et éphémère) président.
- Félicien Hennequin, *Rapport sur les accidents de la circulation*, Commission extraparlamentaire de la circulation des véhicules automobiles, été 1904.
- Publication du *Rapport Hennequin sur les accidents* dans *La Vie Automobile* du 24 septembre au 29 octobre 1904.
- Fondation de l'Autocycle-Club, qui s'intéresse surtout à la motocyclette, pour concurrencer l'ancien Motorcycle Club.
- Concours de voitures automobiles militaires.
- Jules Perrigot, vice-président de la fédération des Automobiles-Clubs régionaux propose une explicitation des règles de conduite, dite *Code Perrigot*, en fin 1904.
- Premier exposé en faveur du siège à gauche dans une revue automobile en octobre 1904.
- 1905 - Parc au 1^{er} janvier : 25 000 automobiles et 31 000 motocycles.
- Le *Code Perrigot* est adopté par l'A. C. F. en février 1905.
- Le sénateur Gomot, président du Groupe agricole au Sénat, fait une bruyante campagne, notamment pour faire imposer les enregistreurs, en début 1905.
- Commission de fonctionnaires pour modifier le texte de 1899 créée le 12 octobre 1905.
- Concours de véhicules industriels et de fourgons militaires en août 1905.
- 1^{er} *Congrès international de Tourisme et de Circulation automobile sur route* de décembre 1905 à Paris.

- La Société d'études et d'entreprises, liée à la banque Mirabaud, choisit, après un concours, des taxis Renault, et commence à les mettre en exploitation à Paris en décembre 1905.
 - Le *Code Perrigot* est approuvé au *1er Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* des 11-16 décembre 1905.
 - Félicien Hennequin, *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, fin 1905.
 - Sur la période de 1905 à 1909, on a infligé en moyenne à Paris 1,6 contravention par an et par véhicule, dont 14,6 % pour excès de vitesse, 3,5 % pour droite non tenue, et 8 % pour des défauts d'éclairage ; 24 % concernent des émissions de fumées et odeurs, 31 % des défauts de plaques ou de pièces administratives.
- 1906
- Parc au 1^{er} janvier : 30 000 automobiles et 33 000 motocycles.
 - Un grand nombre d'hommes politiques viennent en automobile au château de Versailles pour le Congrès pour l'élection du président de la République en janvier 1906.
 - 3^{ème} *Congrès international d'automobilisme* de mai 1906 à Milan.
 - Chastenot propose à nouveau sa loi sur le délit de fuite le 2 juillet 1906.
 - *Commission des pelouses et forêts* du T. C. F., 1906. Apparition de dissensions sur la politique à suivre en matière d'arbres de bord de route.
 - Première ligne d'autobus parisienne Montmartre-Saint-Germain-des-Prés en 1906.
 - Pamphlet antiautomobile d'Antoine Scheikevitch sous le pseudonyme d'Arzamas *Écraseurs*, en 1906, suivi de *Chauffards et autophobes* en 1907.
 - Proposition de loi du 5 décembre des députés René Besnard et Henry Dauthy inspirée par Ambroise Colin qui prévoit une « *présomption de responsabilité* » de l'automobiliste.
- 1907
- Parc au 1^{er} janvier : 38 000 automobiles et 29 000 motocycles.
 - Ambroise Colin, professeur de droit civil à la Faculté de droit de Paris fonde une « *Société protectrice contre les excès de l'automobilisme* » en 1907.
 - Ambroise Colin mène une campagne vigoureuse et s'adresse aux Conseils généraux le 1^{er} août 1907.
 - Fin 1907, la Commission du budget de la Chambre, sur la proposition du député Georges Messimy, insère dans la Loi de finances pour 1908 les articles 58 et 59 relatifs à l'estampillage et au plombage des numéros des automobiles, et à la création d'une réforme du certificat de capacité et d'un casier (judiciaire) spécial automobiliste.
 - La Cour de cassation construit une jurisprudence (arrêts des 9 mars 1907, 31 octobre et 17 novembre 1908) confirmant l'illégalité des arrêtés municipaux limitant les vitesses sur les routes de rase campagne.
 - Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, 1907.
- 1908
- Parc au 1^{er} janvier : 49 000 automobiles et 28 000 motocycles.
 - La *loi sur le délit de fuite* est votée le 10 juillet 1908.
 - *Projet de loi concernant les contraventions aux règlements sur la circulation des automobiles et portant création d'un casier automobiliste* du 12 mars 1908.
 - 1^{er} *Congrès international de la route* en octobre 1908. Il inscrit la signalisation à son ordre du jour et propose 4 signaux de danger.
 - Résultats très négatifs de la consultation des Conseils généraux par le ministre de l'intérieur sur l'imposition de fortes limitations à l'usage de l'automobile (à la suite de la campagne de Colin), janvier 1908.

- La *Commission centrale des machines à vapeur* se dote d'une « *sous-commission chargée spécialement de l'examen des questions se rattachant à l'automobilisme* » et prend le nom de *Commission centrale des machines à vapeur et des automobiles*, le 3 juin 1908.
- 1909 - Parc au 1^{er} janvier : 61 000 automobiles et 28 000 motocycles.
- Crise entre les constructeurs automobiles qui conduit à l'annulation du Salon de 1909.
- Création de la *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles* le 16 décembre 1909 par 20 constructeurs à l'initiative de Peugeot.
- Ajournement du *Projet de loi portant création d'un casier automobiliste* le 8 juillet 1909. Son examen ne reprendra jamais.
- *Création de la commission temporaire chargée d'élaborer un Code de la route*, 1^{er} juin 1909.
- *Conférence Internationale* à Paris, qui adopte en 1909 la proposition de signaux de danger du Congrès international des routes de 1908.
- *Loi du 15 juillet 1909, Recensement des automobiles en vue d'une réquisition par l'Armée.*
- 1910 - Parc au 1^{er} janvier : 74 000 automobiles et 28 000 motocycles.
- Émile Massard, *Rapport au nom de la deuxième commission sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris*, n° 17, 30 mai 1910, et *Rapport au nom de la deuxième commission sur un projet de code de la circulation urbaine*, n°41, 2 juillet 1910.
- 1911 - Parc au 1^{er} janvier : 91 000 automobiles et 30 000 motocycles.
- Création d'une *Commission centrale des automobiles* autonome le 12 août 1911.
- *Rapport de la Commission chargée d'élaborer un Code de la route*, 18 décembre 1911.
- 2^{ème} *Congrès International de la route*, Bruxelles, juillet-août 1911
- 1^{er} numéro du *Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*, juillet 1911.
- 1912 - Parc au 1^{er} janvier : 107 000 automobiles et 32 000 motocycles.
- *Projet de Code de la Route* approuvé par la commission le 16 mars 1912.
- Proposition de circulation à gauche à l'anglaise dans le *Projet de Code de la Route, article 15*, malgré de vifs débats en 1910-1911.
- *Consultation sur le Projet de Code de la route* lancée le 14 août 1912.
- Création d'un *Syndicat général des transports publics automobiles de France*.
- 1^{er} *Congrès national des transports en commun par automobile sur route*, 1912.
- 1913 - Parc au 1^{er} janvier : 126 000 automobiles et 37 000 motocycles.
- Dernier trajet dans la liesse populaire du dernier omnibus hippomobile parisien en janvier 1913.
- *Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées du Loiret* du 10 avril 1913, constatant que 287 communes sur 307 ont voté contre la circulation à gauche
- Émile Massard, *Rapport au nom de la 2^{ème} commission sur des propositions diverses relatives à la circulation urbaine*, n°1, 4 juin 1913. Il y déplore l'inertie des autorités parisiennes.
- *Commission spéciale* pour examiner les observations faites sur le *Projet de Code de la route*, 21 novembre 1913.
- Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1913.

- 3^{ème} *Congrès International de la route*, Londres, 1913. La réforme du financement des routes et de l'organisation des autorités responsables est posée pour la première fois au plan international. Une tendance générale à la centralisation de la gestion des réseaux y apparaît.
- 1914 - Parc au 1^{er} janvier : 146 000 automobiles et 39 000 motocycles.
- Nouveau *Projet de Code de la route* adopté par la Commission spéciale le 23 mai 1914
- 1916 Création d'une « *direction des routes, automobiles, usines hydrauliques et distribution d'énergie électrique* », 27 décembre 1916.
- 1919 - La *Commission centrale des automobiles* est renommée le 2 mai 1919. Walckenaer en est nommé président dès 1920. Elle proposera le *Code de la route* de 1921.
- 1920 - Yves Le Trocquer, ministre des travaux publics en janvier 1920. Il va s'efforcer, avec divers soutiens au Parlement, de faire créer un *Office des routes*.
- Rédaction du projet d'*Office des routes* en février-mars 1920 ; il est immédiatement soumis au Gouvernement.
- Diverses actions de lobbying sont lancées pour soutenir le projet.
- Création d'un « *Service de la voirie routière* » autonome sous l'autorité du Secrétaire général du ministère Albert Mahieu, 23 janvier 1920.
- Le parc au sortir de la guerre est de 135 000 voitures particulières, 22 000 autocars et taxis, 80 000 véhicules utilitaires, 55 000 motocyclettes et 4 millions de bicyclettes.
- 1921 - Recensement de la circulation sur les routes nationales de 1921. La circulation attelée n'a baissé que de 25 % par rapport à son niveau maximum entre 1903 et 1913.
Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, du 27 mai 1921 promulguant le *Code de la route*.
- 1922 - *Décret portant règlement sur la police de la circulation et du roulage*, 31 décembre 1922, modifiant le décret du 27 mai 1921. Il établit une limite d'âge de 18 ans pour la conduite des automobiles et de 16 ans pour celle des motocyclettes. Il prescrit que les limites de vitesse des poids lourds seront fixées par arrêté et leur impose un « *retroviseur* ».
- 1923 - Dépôt officiel du *Projet de loi ayant pour objet l'amélioration du réseau de routes nationales et la création d'un office des routes*, le 21 juin 1923.
- Tollé des associations contre le projet d'augmentation des impôts sur les véhicules pour financer l'*Office des routes* (été-automne 1923).
- La première « *autostrade* » Milan-Les Lacs (Côme et Varèse), sur 58 km, est mise en chantier le 26 mars 1923 (elle sera inaugurée partiellement en 1926).
- Premiers feux de carrefours à Paris.
- 1924 - L'Union Nationale des Associations de Tourisme (U. N. A. T.) est habilitée à fournir des avis sur la capacité des candidats au permis de conduire les automobiles.
- 1925 - Début du recueil des « *accidents mortels dus à la circulation automobile* » par le ministère de l'intérieur. Ce recueil très sommaire évoluera très peu.
- *Décret* supprimant l'échappement libre, encore toléré en rase campagne, 21 août.
- Professionalisation de l'enseignement de la conduite à Paris.
- 1926 - *Revue générale des routes et de la circulation routière* en janvier 1926.
- *Convention internationale sur la signalisation* établie par le *Comité permanent de la circulation routière* de la Société des Nations, réuni à Paris du 20 au 24 avril 1926.
- Abandon de l'*Office des routes* par Le Trocquer et ses collègues (*proposition de loi* du 26 juin) en faveur d'un projet d'extension du réseau de routes nationales.
- Inauguration de l'autostrade Milan-Les Lacs. Sa visite est le clou du Congrès internationale de la route qui se tient à Milan en septembre.

- *Décret-loi* du 28 décembre 1926 unifiant le traitement de toutes les « *infractions concernant la circulation* » en les confiant aux tribunaux judiciaires.
- Création d'une « *direction de la voirie routière, des forces hydrauliques et des distribution d'énergie électrique* », 30 septembre 1926.
- 1927 - Le Touring-Club fête son 200 000^{ème} membre le 10 janvier 1927.
- La conduite intérieure triomphe au Salon de l'Auto.
- André Tardieu suscite un grand débat à la Chambre sur les accidents de la route le 4 novembre 1927. Il propose en vain la création d'une « *police spéciale de la route* ».
- *Circulaire* du ministre de l'instruction publique Édouard Herriot, du 15 décembre, sur l'enseignement dans les écoles primaires des principes généraux du *Code de la route*.
- Fondation de la *Société des Ingénieurs de l'Automobile* (S. I. A.).
- 1928 - *Circulaire* du ministre de la guerre Paul Painlevé, du 19 mai 1928, confiant la « *police spéciale de la route* » à la gendarmerie.
- Recensement de la circulation sur les routes nationales.
- Fondation de la *Fédération Nationale des Transporteurs routiers de France*.
- 1930 - *Loi de finances* du 16 avril 1930 prévoyant le classement de 40 000 km de routes départementales dans le réseau national porté ainsi à 80 000 km environ.
- Contrôle médical des candidats au « *permis transport en commun* ».
- La *Circulaire d'Instruction relative à la police de la route* à l'usage de la gendarmerie, du 11 mars 1930, établit des pratiques de contrôle très laxistes.
- *Arrêt Jand'heur* de la Cour de cassation établissant une présomption de responsabilité de l'automobiliste en cas d'accident de piéton, 13 février.
- Début de la professionnalisation de l'enseignement de la conduite dans les grandes villes par le biais de l'imposition de la double commande dans les voitures écoles.
- Début de la crise des chemins de fer. Ils perdent 1,28 milliards de francs, après un dernier excédent en 1929.
- 1931 - *Convention internationale sur la signalisation* établie à Genève le 30 mars 1931.
- Un *Office international des autoroutes* se crée à Genève en 1931 sous l'impulsion de l'industriel français Lucien Lainé, avec l'aide de Puricelli et d'Albert Thomas.
- Premier « *Comité départemental de Sécurité routière* » en Charentes-Vendée.
- Première tranche de 506 km d'un programme d'élargissement à 9 mètres des routes nationales (sorties de Paris sur 40 km environ, plus sorties de quelques grandes villes).
- 1932 - *Loi* du 14 mai 1932 sur l'aménagement de la région parisienne, d'où va découler la législation sur les autoroutes.
- 1933 - *Décret* du 19 janvier 1933 interdisant de circuler au milieu de la chaussée.
- *Circulaire* du 29 mars 1933 préconisant l'utilisation de « *bandes colorées au sol* » en séparation des sens de circulation.
- *Circulaire* du ministre de l'intérieur suggérant aux préfets la création officielle de « *Comités départementaux de Sécurité routière* », 28 mars 1933.
- 1^{er} « *Congrès pour la sécurité de la route* » organisé par des médecins pendant le Salon de l'Automobile, du 3 au 8 octobre 1933.
- Des arrêtés préfectoraux imposent les « *vitres de sécurité* » aux véhicules de transport en commun. Rien ne sera imposé aux véhicules particuliers avant 1940.
- Le Loiret est le premier département à se doter d'un « *inspecteur de la police des routes* » le 1^{er} juin 1933. Le ministère de l'intérieur participe à la police de la route.
- Rétroviseur pour tous les véhicules.

- 1934 - *Décret-loi* du 19 avril 1934 inaugurant la « *coordination des transporteurs* » qui sera suspendue en janvier 1936.
- *Loi ratifiant la Convention de Genève sur la signalisation* de 1931, le 3 juillet 1934.
 - Premier *Décret-loi* du 30 juin 1934 limitant la longueur et le poids total en charge des véhicules. Il modifie en fait la *Loi sur le roulage*. Il sera complété en 1935-1937.
 - Contrôle médical pour tous les candidats au permis automobile et motocyclette.
 - Recensement de la circulation sur les routes nationales.
 - De 1934 à 1937, la *direction des routes*, créée en 1926, est intégrée dans une « *direction générale des chemins de fer et des routes* ».
 - Dans le cadre de la lutte contre le chômage, lancement de l'aménagement de quatre « *grands itinéraires internationaux* ».
 - Paris se rallie aux « *feux tricolores* » pour les carrefours.
- 1935 - *Décret-loi d'application de la Loi sur l'aménagement de la région parisienne de 1932*, du 25 juillet 1935, établissant « *des voies spéciales qui ne seront pas ouvertes à la circulation générale mais seront exclusivement réservées à la circulation automobile* ». Ce sont les futures autoroutes.
- Le *Décret-loi* est étendu à toute la France par un *Décret-loi* du 30 octobre 1935.
 - Décret du 13 juillet 1935 imposant aux véhicules de transport public de marchandises un « *contrôle périodique* » ; c'est l'origine des contrôles techniques.
 - Fondation de l'*Union Routière de France* qui rassemble les grandes associations d'usagers, les constructeurs et équipementiers automobiles, les pétroliers, les transporteurs routiers, les travaux publics routiers et les assurances.
 - Décret de déclaration d'utilité publique de l'autoroute de l'Ouest le 4 mai 1935. L'ouverture du chantier suit immédiatement.
 - *Arrêté* et *Circulaire* du 31 décembre fixant de façon définitive et détaillée la signalisation des routes à grande circulation.
 - Premier *Décret-loi* le 8 août sur l'assainissement du marché des assurances. Divers autres textes sont pris en 1936-1938.
 - Divers *Décrets-lois* simplifient radicalement les formalités d'acquisitions foncières, le 30 octobre 1935.
- 1936 - Fondation de l'*Union des Syndicats de l'Industrie Routière française*.
- Apparition de la « *Simcacinq* » qui peut être considérée comme la première voiture populaire en France.
- 1937 - Création d'une « *direction de routes* » à nouveau autonome en janvier 1937.
- Nouveau programme d'élargissement à 7 mètres de certains itinéraires.
 - Début de la « *coordination réglementée des transports* » décidée en 1936.
 - « *Comité rail-route* » le 1^{er} mars 1937.
 - Le « *Service central de statistiques et de documentation* » créé en 1935 prend en charge les statistiques d'accidents par l'*Arrêté* du 1^{er} mars 1937.
 - Création de la « *Section permanente de la sécurité routière* », 1^{er} mars 1937
 - *Circulaire* uniformisant les modalités d'utilisation des « *feux tricolores* », 27 juillet.
 - 31 août 1937, *Décret-loi* créant un « *Conseil supérieur des Transports* ».
 - 31 août 1937, accord avec les compagnies permettant la création de la SNCF.
 - *Rapport* du Comité d'experts sur les statistiques d'accidents adopté par la Société des Nations le 4 septembre 1937.
 - Nouvelle rédaction de l'article 55 du *Code* concernant les « *devoirs des piétons* », 18 décembre.
 - Essuie-glace automatique obligatoire pour tous les véhicules.
 - Indicateur de changement de direction pour poids lourds de plus de 2 mètres de large.

- Décret du 29 août 1938 prévoyant le lancement d'une autoroute aux abords de Lyon.
- Naissance des « *voiturettes sans permis* ».
- 1938 - Décret-loi du 14 juin créant les « *chemins départementaux* ».
- Décret-loi du 24 mai 1938 établissant l'interdiction d'accès des riverains et la suppression des carrefours à niveau sur les déviations des grands itinéraires et les autoroutes.
- Premières statistiques d'accidents du ministère des travaux publics.
- Le Touring-Club compte 300 000 sociétaires le 20 août 1938
- 1939 - Décret sur le Code de la route du 20 août 1939, qui collationne tous les changements intervenus sur le Code depuis 1922.
- Le Touring-Club atteint 420 000 adhérents en août 1939.
- Le parc atteint 1 900 000 voitures particulières, 500 000 véhicules utilitaires, 500 000 motocyclettes et 9 millions de bicyclettes.
- 1940 - Loi du 15 octobre 1940 supprimant la vicinalité et rattachant les services à l'administration des Ponts et chaussées.

- 1943 - 5 juin 1943. Décret : création des catégories des *vélocycleurs* et *cyclomoteurs* à côté des *motocyclettes*.
- 1945 - 14 novembre 1945. Petiet remet en route l'*Union routière*. Georges Gallienne est recruté comme « *délégué général* » ; il deviendra « *président* » en 1952.
- 1946 - Nationalisation des assurances.
- 1949 - Création de la *Prévention Routière*.
- 1951 - 29 août 1951. Décret : suspension du permis sur simple procès-verbal de contravention par le préfet.
- 1952 - Le parc automobile retrouve son niveau de 1939.
- 1953 - Création du *Secours Routier Français* initiée par le Touring-Club.
- 1954 - 14 avril 1954. Loi sur le traitement des alcooliques jugés dangereux, article 11.
- 10 juillet 1954. *Décret portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage.*
- Grande série d'Arrêtés d'application du décret en 1954-1955.
- 1958 - 20 mars 1958. Convention de Genève créant le « WP.29 », organe de réglementation européenne des véhicules.
- 15 décembre 1958. *Ordonnance relative à la police de la circulation routière, partie législative du Code de la route.*
- 15 décembre 1958. *Décret relatif à la police de la circulation routière, partie réglementaire du Code de la route.*
- 23 décembre 1958. *Ordonnance concernant les conditions de travail dans les transports routiers publics et privés.*
- 1959 - Première expérience de limitation de vitesse en rase campagne.
- 1960 - 9 janvier 1960. Décret pour l'application de la première partie (législative) du code de la route. Spécifications particulières aux autoroutes.
- 29 mars 1960. Décret portant limitation de vitesse sur toutes les routes à 100 km/h de 6 à 22 heures les samedis et dimanches du 1^{er} avril au 1^{er} octobre plus quelques jours de grand départ ; 100 km/h de 6 à 22 heures, 70 km/h pour les plus de 3,5 tonnes.
- 4 juillet 1960. Décret modifiant la loi portant statut des autoroutes, article 4 du 18 avril 1955. Il autorise les *Concessions des autoroutes*.

- 1961 - Création de l'Organisme national d'études sur la sécurité routière (ONSER).
 - 21 janvier 1961. Décret modifiant et complétant le code de la route. Obligation de porter un casque pour les occupants des motocyclettes et vélomoteurs.
 - 28 mars 1961. Décret portant limitation de vitesse sur quelques grands itinéraires (2 100 km) les samedis et dimanches du 1^{er} avril au 1^{er} octobre plus quelques jours de grand départ : 90 km/h de 6 à 22 heures 65 km/h pour les plus de 3,5 tonnes.
 - 29 juin 1961. Arrêt du Conseil d'État interdisant en pratique les contrôles de l' « *état alcoolique* » sans accident préalable.
- 1962 - Lancement du premier grand programme de construction d'autoroutes.
 - 12 octobre 1962. Décret modifiant le code. Notamment : 60 km/h en agglomération, instauration du « stationnement alterné » et augmentation à 15 m de la longueur des véhicules articulés.
 - 29 octobre 1962. Arrêté MTP. Vitesse maximum des cyclomoteurs à 50 km/h (certains dépassent 85 km/h). Interdiction du transport de passagers sauf dispositions spéciales.
 - 29 décembre 1962. Arrêté MTP. Apparition des ceintures de sécurité dans les dispositions concernant les aménagements intérieurs et extérieurs des véhicules.
- 1963 - Les dégâts du gel de l'hiver 1962-1963 vont déclencher le financement des « Programmes de renforcements coordonnés » des grandes nationales.
 - Le Touring-Club crée « *Touring-Secours* », à l'instar des associations des autres grands pays développés. Mais, il va échouer.
 - 23 avril 1963. Avis du Conseil d'État aux termes duquel les communes peuvent instituer un « stationnement payant ».
- 1964 - 19 août 1964. Décret modifiant le code. Suspension rapide pour un mois par le préfet après avis de deux délégués permanents de la commission de suspension.
- 1965 - 18 mai 1965. Loi autorisant les contrôles d'alcoolémie en cas d'infraction grave ou d'accident. Dépistage par l'air expiré ; apparition de l'éthylotest.
- 1969 - 5 février 1969. Décret complétant le code. Réécriture du décret de 1954-1958. Principales nouveautés : limitation de vitesse à 90 km/h imposée aux conducteurs titulaires de leur permis depuis moins d'un an ; limitation par construction à 45 km/h de la vitesse des cyclomoteurs.
 - 1969-1970. Très importante série d'Arrêtés techniques.
 - 5 février 1969. Arrêté. Équipement obligatoire des véhicules automobiles en ceintures de sécurité aux places avant et en ancrages pour ceinture de sécurité à toutes les places pour les véhicules mis en circulation après le 1^{er} avril 1970.
 - 24 mars 1969. Arrêté. Limites de vitesse temporaires à 100 km/h avec des tronçons à 90 et 120 km/h sur environ 600 km de nationales, RN 2, 7, 12, 23 et 133.
 - 9 mai 1969. Circulaire. Institution du stationnement payant.
 - Décembre 1969 – mars 1970. La « Table ronde sur la sécurité routière » 1^{ère} Session.
- 1970 - Création de la Mission interministérielle de la sécurité routière.
 - 1^{er} avril 1970. Circulaire. Expérience de limitation de vitesse modulée avec un plafond de 110 km/h sur 13 500 km de routes.
 - 9 juillet 1970. Loi instituant un taux légal d'alcoolémie et généralisant le dépistage par l'air expiré. 0,80 g/l de sang pour la contravention et 1,20 g/l pour le délit.
 - 17 juillet 1970. Lettre du président Pompidou au premier ministre interdisant les abattages d'arbres sur les routes de rase campagne.
 - 29 octobre 1970. Inauguration de l'autoroute Lille-Marseille par Pompidou.
 - Décembre 1970 – mars 1971. 2^{ème} Session de la « *Table ronde sur la sécurité routière* ».

- 1971 - 16 avril 1971. Circulaire. Amélioration des conditions de circulation urbaine. Plans de circulation.
- 1972 - 3 janvier 1972. Loi tendant à simplifier la procédure applicable en matière de contravention.
 - 5 juillet 1972. Décret 72-608 instituant un « *comité interministériel de la sécurité routière* » et un « *délégué à la sécurité routière* » qui sera Christian Gerondeau.
 - 27 septembre 1972. Utilisation obligatoire des ceintures sur les véhicules administratifs.
- 1973 - 28 juin 1973. Décret limitant la vitesse à 100 km/h sur toutes les routes hors agglomérations, avec dérogations à 110 ou 120 km/h (13 100 km d'itinéraires).
 - 28 juin 1973. Arrêté. Port du casque obligatoire sur les motocyclettes en et hors agglomération, et sur les vélomoteurs hors agglomérations à partir du 1^{er} juillet 1973.
 - 28 juin 1973. Arrêté. Port de la ceinture obligatoire aux places avant hors agglomération pour les véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.
 - 3 décembre 1973. Décret relatif à la limitation de vitesse à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les autoroutes.
- 1974 - 6 novembre 1974. Décret relatif à la limitation de vitesse. 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur voie rapide, 90 km/h sur route.
- 1975 - 27 juin 1975. Vote de « *l'amendement Bignon* » au *Code Pénal* qui restreint fortement l'efficacité du retrait administratif de permis.
 - 31 juillet 1975. Arrêté. Permis de conduire. L'article 11.4 pénalise la boîte de vitesses automatique qui fait l'objet d'un « *permis B interdisant l'usage d'une boîte normale* ».
- 1976 - 8 juillet 1976. Arrêté MTP. Port du casque obligatoire pour les cyclomoteurs en agglomération à partir du 1^{er} octobre 1976.
 - Été 1976. Mise en œuvre de « *Bison futé* » pour gérer les grandes migrations.
- 1978 - 12 juillet 1978. Loi autorisant les « *dépistages préventifs* » de l'état alcoolique sur réquisition du parquet (en l'absence d'accident ou d'infraction).
- 1979 - 26 septembre 1979. Arrêté. Port de la ceinture de sécurité obligatoire partout et à toute heure aux places avant des voitures particulières immatriculées à partir du 1^{er} septembre 1967.
 - 16 octobre 1979. Arrêté. Port du casque obligatoire pour les conducteurs et passagers de tous les deux-roues motorisés, partout et à toute heure.
- 1981 - 19 décembre 1981. Comité interministériel présidé par Pierre Mauroy. Il fixe de nouvelles orientations qui vont rester à peu près valables jusqu'en 2002.
- 1982 - 24 mars 1982. Arrêté créant une « *direction de la sécurité et de la circulation routière* » (DSCR) à l'intérieur du ministère des transports
 - 30 juillet 1982. Décret modifiant le code. Vitesses maximales par temps de pluie : 80, 100 et 120 km/h au lieu de 90, 110 et 130 km/ par temps sec.
- 1983 - Le Touring-Club agonise et disparaît à la fin de l'année.
 - 6 septembre 1983. Décret modifiant le code. Définition des « *carrefours à sens giratoire* » avec priorité aux entrants, sauf disposition contraire.
 - 8 décembre 1983. Loi relative au contrôle de l'état alcoolique. Délit à 0,8 g/l de sang.
 - 30 décembre 1983. Décret relatif à la dissolution du service national des examens du permis de conduire et à sa répartition entre les ministères des transports et de l'intérieur.
- 1984 - 18 mai 1984. Circulaire sur l'expérimentation de l'apprentissage anticipé de la conduite. Il sera expérimenté dans les Yvelines et dans l'Essonne en 1985.

- 1985 - 5 juillet 1985. Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. Dite Loi Badinter.
- 1988 - 3 mai 1988. Circulaire. Généralisation de l'apprentissage anticipé de la conduite.
- 1989 - Mai 1989. *Livre Blanc sur la sécurité routière*.
- 10 juillet 1989. Loi relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et de contraventions. Décision du principe du « permis à points ».
- 1990 - 9 juillet 1990. Arrêté. Port obligatoire de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules équipés.
- 31 octobre 1990. Loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Les vérifications de l'état alcoolique n'ont plus besoin d'une réquisition du parquet.
- 29 novembre 1990. Décret modifiant le code : limitation générale de la vitesse à 50 km/h en agglomération ; apparition des « Zones 30 ».
- 1991 - 15 avril 1991. Décret modifiant le code. Visite technique périodique des véhicules particuliers (après 5 ans puis tous les 3 ans) et utilitaires de moins de 3,5 tonnes (après 4 ans puis tous les 2 ans).
- 1992 - 25 juin 1992. Décret pris en application des articles L. 11 du code.
« *Permis à points* » ; il comporte 6 points.
- 1^{ère} quinzaine de juillet 1992. Révolte des chauffeurs routiers contre le permis à point avec des barrages sur les routes et autoroutes
- 23 novembre 1992. Circulaire. Doublement du capital de points de permis.
- 1994 - 1^{er} mars 1994. Création du délit de « *mise en danger d'autrui* ».
- 1995 - 5 mai 1995. Décret. Contravention forfaitaire pour un taux d'alcoolémie à 0,50 grammes par litre de sang et retrait de 3 points.
- 1997 - 28 mai 1997. Circulaire MTP. Réseau national. Schéma directeur d'exploitation de la route (SDER).
- 1999 - 18 juin 1999. Loi (dite Loi Gayssot). Elle crée un « délit de récidive de l'excès de vitesse égal ou supérieure à 50 km/h » ; instaure un dépistage systématique de stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel ; établit la « *responsabilité pénale du possesseur du véhicule* ».
- 2000 - 22 septembre 2000. Ordonnance recodifiant la partie législative du Code de la route.
- 2001 - 22 mars 2001. 2 Décrets recodifiant l'ensemble du Code de la route et remplaçant le décret de 1958. Il y a cependant peu de modifications notables à cette date.
- 2002 - 15 mai 2002. Décret 2002-889 relatif aux attributions du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales qui dispose maintenant de la maîtrise de la gendarmerie pour le contrôle du respect de la réglementation routière.
- 14 juillet 2002. Annonce par le président de la République de l'ouverture d'un « *chantier sur la sécurité routière* ».
- 2003 - 27 octobre 2003. Inauguration du premier radar automatique sur la N20.
- 31 décembre 2003. Le nombre de radars automatiques est de 70.
- 2004 - 14 octobre 2004. Décret portant création et organisation du « Centre automatisé de constatation des infractions routières » (CACIR)
- Au 31 décembre, le nombre de radars automatiques est de 400.
- 2005 - Au 31 décembre, il existe 1 003 radars (690 fixes et 313 embarqués)
- 2006 - Au 31 décembre, le nombre de radars automatiques s'élève à 1 200.
- 2007 - Au 31 décembre, le nombre de radars automatiques s'élève à 1 850.

ILLUSTRATIONS

<p>Les illustrations ne font pas l'objet d'une pagination. Leurs légendes sont numérotées et on se reportera à ces numéros.</p>

Les principes qui ont guidé notre choix et notre présentation ont été les suivants :

- nous n'avons pas suivi chaque thème sur la longue période, car il apparaît que l'histoire des usages de la route obéit à un « *processus d'invention* » qui fait que les modifications ultérieures intervenus sur tel point ne sont que des ajustements de plus en plus mineurs au cours du temps ;
- les périodes « archaïques » des locomotives routières et de la mise au point de la bicyclette ont eu une large place pour souligner la « continuité » dans l'invention des moyens de locomotion, qui n'apparaissent pas avec l'automobile ;
- le « *vécu* » des anciens usages, qui nous paraissent si étranges aujourd'hui mérite une attention toute particulière, notamment avant 1914 ;
- une large part est faite à l'illustration des « *mythes des usages de la route* » à titre de « preuves » du renouvellement nécessaire de l'historiographie sur ces sujets.

La conséquence de cette approche est que nous avons choisi d'illustrer le plus abondamment les périodes les plus reculées.

Pour les périodes plus récentes, l'entre-deux-guerres et encore plus après 1945, la littérature historique illustrée nous semble suffisamment abondante pour satisfaire le lecteur curieux.

Nous nous sommes donc surtout attachés à illustrer les grands changements des usages de la route : création des réseaux, constitution de la signalisation, exploitation, coordination des transports, création, évolution et positions des associations d'utilisateurs et associations professionnelles, évolution de la sécurité routière, répression, etc.

TABLE DES ILLUSTRATIONS.

PREMIERE PARTIE – LES DEBUTS.

1 LES TRANSPORTS AVANT 1905 ; RECENSEMENTS DES TRAFICS.

- 1 Trafic sur les routes nationales de Haute-Saône en 1876.
- 2 Les lignes de chemin de fer en Haute-Saône vers 1900.
- 3 Trafic sur les routes principales de Haute-Saône en 2003.
- 4 Le réseau routier dans l'Ain en 1835.
- 5 Le réseau routier dans l'Ain en 1894
- 6 Le réseau ferroviaire dans l'Ain vers 1900.
- 7 Les voitures attelées ordinaires font tellement partie du paysage que les contemporains voient la route comme « vide ». Seules les voitures spectaculaires sont représentées.
- 8 Recensement de la circulation sur les routes nationales en 1894.
- 8 bis Idem. Table des matières.
- 9 Feuille de pointage du recensement sur les routes départementales de 1864-1865, distinguant 5 catégories de voitures hippomobiles (dont les « voitures particulières »). Instructions.
- 10 Idem. Tableau des pointages.
- 11 Feuille de pointage pour le recensement de la circulation ne distinguant plus que 3 catégories de voitures hippomobiles. 1903. L'automobile apparaît dans les recensements. À noter aussi le comptage du bétail.
- 12 Idem. Tableau des pointages.
- 13 *Rapport sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905* de Félicien Hennequin, 1905.
- 14 L'explosion de la puissance des moteurs. Dans la course de côte de Gaillon, le vainqueur passe de 20 km/h en 1899 à 124 km/h en 1904.

2 LE VELOCIPÈDE ET LE TOURING-CLUB DE FRANCE.

Du vélocipède à la bicyclette.

- 15 À la fin du Second Empire le vélocipède est à la mode : le prince impérial à vélocipède.
- 16 La Presse cycliste. *Le Vélocipède illustré*, frontispice original, 1869. La Femme et le drapeau du Progrès, progrès technique et progrès des mœurs.
- 17 *Le Vélocipède illustré* devient *La Vitesse* en 1871. La Femme au drapeau du Progrès est maintenant placée entre la Guerre et la Paix.
- 18 *Le Vélocipède illustré* reparait en 1890. La Femme au drapeau du Progrès est toujours là ; elle ne monte plus un « vélocipède » mais une « bicyclette » à chaîne.
- 19 Richard Lesclide, fondateur du *Vélocipède illustré*, peu avant sa mort en 1892.
- 20 Adrien de Baroncelli, « consul » du Bicycle Touring-Club, et précurseur de la fondation du Touring-Club. Noter les allusions au raid Paris-Pékin
- 21 Les tricycles à grandes roues permettaient d'utiliser sans danger tout le développement

de la roue.

- 22 La *Bourse aux occasions* en 1890, dans le *Le Vélocipède illustré*.
- 23 La « carte d'identité cycliste » de la préfecture de police en 1891-1892.
- 24 Un acte de banditisme contre les cyclistes. Caricature de O'Galop. 1892. De tels actes, bien réels, sont attestés.

Voir aussi, sur la question des opposants aux courses sur routes, l'illustration 162.

Le Touring-Club de France.

- 25 Abel Ballif, au moment où il devient Secrétaire Général du Touring-Club de France en 1892.
- 26 Le vélocipède est taxé à 10 francs par an en 1893. Ici, les « plaques de contrôle » (fiscal) des vélocipèdes et motocycles en 1907.
- 27 La préfecture de police « vélophobe » : *Le nouveau règlement du Bois de Boulogne*, caricature.
- 28 Le cycliste apparaît dans les paysages. Panneau de céramique vers 1900.
- 29 Le Club des cyclistes de Paris – et son président Camille Steiner – sont à l'origine du Touring-Club de France.
- 30 Marcel Viollette, fondateur du Touring-Club de France.
- 31 Première couverture de la *Revue du Touring-Club* de France, 1891. Publicité pour des bicyclettes anglaises, qui règnent sur le marché à l'époque.
- 32 Couverture de la *Revue du Touring-Club* de France, « *Alliance des Touristes Cyclistes* », 1894.
- 33 Couverture de la *Revue du Touring-Club de France* en 1896. Le sous-titre « *Alliance des Touristes Cyclistes* » a disparu et l'automobile est apparue, en bas à droite.
- 34 La progression explosive des effectifs du Touring-Club en 1894-1895.

3 LES LOCOMOTIVES ROUTIERES.

- 35 Diligence à vapeur Londres-Bath, 1829.
- 35 bis Autobus à vapeur *Enterprise*, Londres, 1833-1836.
- 36 Le « mythe de la route vide ». Les employés des Messageries à cheval sont ruinés par le chemin de fer, caricature de Pruche, vers 1860.
- 36 bis Les chevaux de la Poste se reposent avec l'avènement du chemin de fer, caricature de Bertall, vers 1860.
- 37 Affiche des trajets de locomotives routières entre Blois, Romorantin, Saint-Aignan, Selles-sur-Cher et Lamotte-Beuvron. 1866.
- 38 Affiche des trajets de locomotives routières entre Orléans, Beaugency, Neuville et Jargeau. 1867.
- 39 Élévation d'un train Lotz, jointe en annexe à une demande d'autorisation pour une ligne de messagerie par locomotives routières dans le Loir-et-Cher.
- 40 La ligne Le Raincy-Montfermeil avec les locomotives routières « à guidage par rail central » de Larmanjat en 1869.
- 41 Autorisation ministérielle de mise en circulation de l'*Obéissante* d'Amédée Bollée, août 1875.
- 42 L'*Obéissante* d'Amédée Bollée, 1873.

4 L'AUTOMOBILE.

4.1 APPARITION DE L'AUTOMOBILE.

- 43 Plaque commémorative de la première voiture de Delamare-Debouteville de 1884, posée en 1906 par le Touring-Club.
- 44 Albert de Dion sur un de ses premiers tricycles à vapeur, 1887.
- 45 Une des premières voitures à vapeur De Dion-Bouton en 1885. Le chauffeur est le comte de Chasseloup-Laubat et le passager, Bouton.
- 46 Une « automobile » Daimler en 1889.
- 47 Panhard et Levassor sur une voiture Daimler en 1890.
- 48 La « *Motocyclette* » des frères Werner, un nom propre destiné à devenir un nom commun. 1898.
- 49 Léon Serpollet et Ernest Archdeacon font réparer leur voiture à Joigny lors de leur célèbre voyage Paris-Lyon en 1890.
- 50 La Ford T. 1908. Début de la production en grande série aux États-Unis.

4.2 LES HOMMES DE L'AUTOMOBILE.

- 51 Le marquis de Dion : député, bretteur, fabricant d'automobiles et organisateur du « *Système automobile* ».
- 52 Gottlieb Daimler, inventeur du premier moteur à essence rapide ayant équipé les voitures de Panhard et Levassor, et des premiers véhicules à moteur à essence en 1885-1886.
- 53 Léon Serpollet, le parangon des « vaporistes », vers 1890.
- 54 Les hommes du cyclisme fournirent la plupart des cadres de l'automobile. Ici Fernand Charron, en jeune champion cycliste en 1891. Il fut, vers 1910, le promoteur du siège à gauche, ainsi que des feux d'indication d'arrêt et de changement de direction.
- 55 Le baron de Zuylen, président fondateur de l'Automobile-Club de France.
- 56 Le déjeuner historico-mythique de la fondation de l'Automobile-Club.
- 57 Monument à Émile Levassor, 1905.
- 58 Monument à Léon Serpollet, 1911.
- 59 Les liens entre le cycle, l'automobile et l'aviation. La motocyclette à hélice d'Ernest Archdeacon, montée par Alessandro Anzani, qui atteignit 79 km/h.
- 60 Ernest Archdeacon, parangon du militant de la Locomotion, vers 1904, époque où il est à l'origine de la Ligue des chauffeurs.
- 61 Les hommes de l'aviation et l'automobile : Ernest Archdeacon lors de la tentative réussie de Farman pour la Coupe Deutsch-Archdeacon, 1908.

4.3 VEHICULES UTILITAIRES, POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCARS.

- 62 Dès 1830, on imagine tous les types de voitures à machine à vapeur. Gravure anglaise de Alkea, 1828.
- 63 Le premier camion de Daimler, 1891.
- 64 Le premier concours de voitures de livraison, 1899 (ou un des premiers).
- 65 Une voiture de livraison De Dion-Bouton en 1900.
- 66 Une voiture de livraison en 1900. Les maisons connues les utilisent pour leur propre publicité.
- 67 Des poids-lourds pour les colonies tropicales où le cheval ne survit pas ?

- Étienne Clémentel, ministre des colonies, visite le Concours de Poids lourds de 1905.
- 68 Projet d'établissement de lignes d'autobus en 1899 entre Blois et Chouzy. Le projet est traité comme un chemin de fer sur route, avec l'établissement d'un profil en long, de profils en travers et de plans des parties étroites.
- 69 Horaires des Cars Ripers dans le Loir-et-Cher ; ils sont en service dès 1902.
- 70 Les autobus des débuts sont de petite taille. Ici un omnibus Ariès d'une dizaine de places finalement utilisé sur le réseau d'autocars de Touraine.
- 71 Un des premiers autobus parisiens en 1906.
- 72 Propositions pour un service d'autocars en 1920 dans le Loiret.
- 72 bis Idem. La capacité des matériels a nettement progressé depuis le début des années 1900. Deux types d'autobus, de petite taille, ou de plus de 30 places avec une remorque.

4.4 LA COURSE SUR ROUTE.

- 73 Les courses ont une fonction publicitaire. Annonce de Delahaye dans le *Guide Michelin* de 1900.
- 74 Le marquis de Montaignac, premier tué en course (Périgueux-Mussidan, 1898).
- 75 Affiche de la course Paris-Bordeaux du 24 mai 1899. Préfecture d'Indre-et-Loire.
- 76 La domination des français en course : apothéose du vainqueur de Paris-Berlin, 1901.
- 77 Affiche de la course Paris-Madrid, préfecture d'Indre-et-Loire.
- 78 Monument à la mémoire de Marcel Renault, tué dans la course Paris-Madrid, élevé à Billancourt en 1904.

4.5 LES NUISANCES.

Voir aussi les illustrations 115 et 153 sur les tenues des automobilistes.

- 79 La tenue de l'automobiliste. « *Le renseignement* », estampe de William Laparra.
- 80 Le *Spiromètre*, masque contre la poussière. 1905.
- 81 La lutte contre la poussière : expériences de goudronnage. Rapport de Henry Deutsch de la Meurthe et du Dr Gugielminetti sur la XIe question « *Diminution de la poussière sur les routes empierrées par le goudronnage et le pétrolage* », Commission extraparlamentaire de la Circulation des automobiles. 1903 ou 1904.
- 82 La prison guette l'automobiliste. Ici, c'est un « *excès de fumée* » qui a envoyé notre homme en prison.
- 83 À propos du N-ième concours de pare-boue. Que fait-on pour la circulation attelée, se demande O'Galop. 1913 ? Noter la place du cocher à droite.

4.5 LES ROUTES ET L'INERTIE DE L'ÉTAT.

- 84 En 1900, le ministère des travaux publics commence à se préoccuper de la suppression des cassis. Circulaire du 20 novembre 1901.
- 85 Le cassis... et son signal.
- 86 Les routes américaines. Comme repoussoir ? Ou comme excuse de l'inertie des pouvoirs publics français ? 1909.
- 87 Idem. Un passage à niveau américain.
- 88 Au *Troisième Congrès International de la route*, en 1913, à Londres, les *Huitième et Neuvième Questions* débattent de la nécessaire réorganisation des Autorités gestionnaires des routes et de l'insuffisance des Budgets.
- 89 L'évergétisme du Touring-Club en faveur des routes débute en 1895. Il s'insère dans

- une politique plus vaste.
- 90 Lettre circulaire du Touring-Club de France aux ingénieurs en chef des services ordinaires des ponts et chaussées sur l'implantation des poteaux et plaques de signalisation, 1895.
- 91 Les poteaux indicateurs du Touring-Club de France. 1895.
- 92 Quelques signaux de route du Touring-Club, dont le célèbre « *Allure modérée prescrite à tous les véhicules* ».
- 93 Les signaux de l'Association Générale Automobile et ceux du Touring-Club d'Italie.
- 94 Propositions de relèvement des virages du Touring-Club de France, vers 1905.
- 95 Les 4 « *panneaux de danger* » définis par la Conférence de 1909.

5 LA VIE SUR LA ROUTE.

Voir aussi ci-dessus « 4.5 *Les Nuisances* ».

- 96 La panne.
- 97 La dépanneuse.
- 98 Le premier *Guide Michelin* en 1900 était gratuit.
- 99 Un concurrent (gratuit) du *Guide Michelin* en 1904.
- 100 La pompe à essence a déjà été inventée aux États-Unis, mais n'a pas encore atteint Paris en 1912.
- 101 Les super profits des compagnies pétrolières, une question éternelle.
- 102 Le garde-barrière, grand ennemi des automobilistes et des cyclistes.
- 103 *Les animaux sur la route*, selon Octave Mirbeau.
- 104 Les bestiaux sur la route.
- 105 Éclairage des voitures particulières hippomobiles. Affiche de la préfecture du Loiret, 1860.
- 106 Les fêtes de village sur la route. Lettre de Haussmann rappelant l'interdiction de l'occupation des voies publiques par les fêtes communales, 21 juillet 1863.

6 LA REGLEMENTATION.

6.1 LA REGLEMENTATION NATIONALE.

- 107 L'attestation de la préfecture de police délivrée à Serpollet en 1891, souvent présentée comme « *le premier permis de conduire* ».
- 108 Certificat de capacité et récépissé de déclaration de mise en service instaurés par le décret de 1899.
- 109 Caricature américaine sur le « *certificat de capacité* » français, 1906.
- 110 Un enregistreur de vitesse pour le chemin de fer en 1900. Un enregistreur de vitesse pour automobile en 1905.
- 111 Guillaume Chastenet, député et promoteur de la *Loi sur le délit de fuite*.
- 112 Projet de réforme du permis de conduire de 1908. Il faillit être voté en 1909.
- 113 Le *Projet de Code de la route* de 1912.
- 114 La position rationnelle du cocher est à droite. Le passage du col du Saint-Gothard vers 1870. Le siège unique du cocher est placé à droite, et non au milieu.
- 115 La position du chauffeur est à droite dans les années 1900-1910. Elle est calquée sur celle du cocher.
- 116 Position des mains du cocher et manœuvre des guides.

- 117 Illustrations de l'intérêt de la position du siège à gauche, par Baudry de Saunier. La visibilité est améliorée dans tous les cas par rapport au siège à droite.
- 118 Idem.
- 119 Le *Code de la route* de 1921 : lettre circulaire du préfet de la Seine aux maires des communes de banlieue leur signalant la parution du décret.
- 120 Tiré à part du Code de la route de 1921, *Journal Officiel*.

6.2 LES REGLEMENTATIONS MUNICIPALES.

- 121 Circulaire de Combes demandant aux préfets de refuser les arrêtés municipaux hostiles à l'automobile, 12 août 1903.
- 122 Idem, suite.
- 123 Enquête exhaustive sur les réglementations municipales lancée par la Commission extraparlamentaire de la circulation des automobiles durant l'été 1903. La réponse du maire de Lussault, Indre-et-Loire, laisse présager la vague d'arrêtés municipaux enregistrée dans l'Indre-et-Loire de fin 1903 à 1905.
- 124 Liste exhaustive des arrêtés municipaux pris avant 1918 dans le Loiret.
- 125 Émile Massard, pionnier de l'adaptation et de l'exploitation de la voirie urbaine.
- 126 Le *Rapport Massard* de 1913 dénonce l'inertie de l'Administration parisienne.

7 LES ACCIDENTS ET LA REPRESSION DES EXCES DE VITESSE.

- 127 Le « *mythe de la rue vide* » : illustration d'un livre récent : « *Avant l'avènement de l'automobile, les piétons pouvaient circuler sans danger.* »
- 128 L'accident du charretier. Ex-voto de Notre-Dame de Laghet près de Nice. Vers 1880.
- 129 Tableau des accidents concernant les tramways dans le département de la Seine, enquête de 1903. Sa discordance avec le nombre de « blessés » décomptés par le *Rapport Hennequin* illustre le « manque de robustesse » des définitions des blessés.
- 130 Un brevet de ceinture de sécurité en 1903.
- 131 La politique de transparence et d'information de la Commission extraparlamentaire de 1903. Publication intégrale du *Rapport Hennequin* de 1904 dans *La vie automobile*.
- 132 Le *Rapport Hennequin sur les accidents de la circulation*. 1904.
- 133 Les nombreux accidents de la circulation attelée, avec ses 3 à 4 millions de véhicules, faisaient généralement l'objet de transactions amiables. La richesse des possesseurs d'automobiles des débuts créera un « *marché nouveau* » pour les avocats civilistes. C'est un des ressorts inavouables de l'action d'Ambroise Colin et de ses amis civilistes.
- 134 Caricature contre Ambroise Colin, président de la Société protectrice contre les excès de l'automobilisme.
- 135 La campagne de 1907 de la Société protectrice contre les excès de l'automobilisme auprès des Conseils généraux. Avec la signature autographe d'Antoine Scheikevitch, son Secrétaire général.
- 136 Les panneaux de danger sont-ils vraiment utiles ? Caricature dans *La Locomotion automobile*, 1908.
- 137 L'Automobile-Club de la Sarthe fait campagne contre les accidents de la circulation attelée.
- 138 La mesure scientifique de la vitesse. Cliché du système proposé par Louis Gaumont.

- 139 Un épisode de « *la guerre aux chauffeurs* » déclarée le 16 avril 1900 par le préfet Lépine.
- 140 La Répression vue par les Allemands : « *Ce qui est arrivé au petit Fritz à qui son oncle avait acheté un jouet mécanique.* »
- 141 Les « anges gardiens » de l'A. G. A. à Paris, chargés de prévenir les automobilistes parisiens qu'ils sont en infraction. 1908.
- 142 Le « racket municipal » sur les automobilistes.
- 142 bis Panneaux de danger humoristiques (selon les Allemands).

8 LA PRESSE : PRESSE NATIONALE ET PRESSE AUTOMOBILE.

- 143 Le jeune Baudry de Saunier en 1891. Photographie en page de garde de son *Histoire de la Vélocipédie*.
- 144 Pierre Giffard, le « *défricheur* », fondateur du *Vélo* en 1892, par O'Galop.
- 145 L'accident des notables comme fait divers : M. Hay, avoué, et sa femme en 1898 ; il avait sa voiture depuis 2 jours
- 146 Une histoire précoce de l'automobile, Grand-Carteret, *La voiture de demain, histoire de l'automobilisme*, 1898.
- 147 *La fin du cheval*, de Pierre Giffard illustré par Robida, 1899.
- 148 *Le Vélo* et son concurrent *L'Auto-Vélo*.
- 149 Vente de *Paris-Sport* sur « *Les grands boulevards* » d'après Steinlein, 1902.
- 150 Un grand notable accidenté : le fils du duc de Morny. Et, en plus, ils ont failli se noyer ! 1901.
- 151 Un « bel accident automobile » avec incendie. 1901.
- 152 Henri Desgrange et Victor Goddet, les animateurs de *L'Auto-Vélo*, par O'Galop : la réussite financière de *L'Auto-Vélo* est évidente dès 1903.
- 153 Une autre histoire précoce de l'automobile, Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, 1906.

9 L'INTERNATIONALE AUTOMOBILE.

- 154 1^{er} Congrès international d'automobilisme de 1900 à Paris.
- 155 2^{ème} Congrès international d'automobilisme de 1903 à Paris.
- 156 1^{er} Congrès international de Tourisme et de Circulation automobile sur route de 1905 à Paris.
- 157 3^{ème} Congrès international d'automobilisme de 1906 à Milan.
- 158 Carte de membre du Premier Congrès International de la route, 1908, à Paris.
- 159 Deuxième Congrès International de la route, Bruxelles, 1911. Le pavillon de l'A. I. P. C. R. et l'exposition d' « *Histoire de la Route* ».
- 160 Premier numéro du Bulletin de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, juillet 1911.
- 161 1^{er} Congrès national des transports en commun par automobile sur route, 1912.

10 L'ARMEE, LE VELOCPEDE ET L'AUTOMOBILE.

- 162 Le concours de Vélocipédie militaire organisé par Paul Meyan et *Le Matin*, en 1891. *Le Cycle* ironise sur son « désastre » et se déclare contre les courses sur routes qui viennent de reprendre en 1891.
- 163 Vélocipédie Militaire, le *Règlement de 1895* (préambule, articles, 1 à 3).
- 164 L'Armée est à l'origine d'un renouveau des locomotives routières autour de 1900.
- 165 La réflexion théorique sur l'utilisation militaire de l'automobile est très précoce. Couverture du livre de G. Clément, *L'automobilisme au point de vue militaire*, 1901.
- 166 Annonce d'un Concours de voitures automobiles militaires, 1904.
- 167 Le concours de véhicules industriels et de fourgons militaires de 1905 ; les véhicules sont encore très petits.
- 168 Loi du 15 juillet 1909, Recensement des automobiles en vue d'une réquisition par l'Armée.

11 LA SOCIETE ET L'AUTOMOBILE.

- 169 Les hygiénistes. Rubrique médicale de la *Revue du T. C. F.*, 1893.
- 170 Frontispice de la Chronique de la *Revue du Touring-Club* : l'automobile en gloire domine des crânes de cheval, 1896. L'article s'insurge contre les menées anti-automobiles des « cochers de fiacre qui sont une puissance électorale ».
- 171 La Haute Église – ici l'évêque de Cahors – bénit une automobile durant la Course de Touristes Paris-Madrid en 1903.
- 172 Rapport de Jules Perrigot développant son système de « sanctions sociales », in *1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* de 1905.
- 173 Rapport de Lucien Périssé sur les dispositions pratiques du « *Projet de Code* » de Jules Perrigot, in *1^{er} Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes* de 1905.
- 174 Les hommes politiques adoptent l'automobile. Automobiles dans la Cour du palais de Versailles, le jour de l'élection à la présidence de la république d'Armand Fallières en janvier 1906.
- 175 L'automobile érotique.
- 176 L'accident comme industrie du pauvre.

DEUXIEME PARTIE – L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

12 LES ROUTES DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

- 177 Les « chemins de fer sur route » commencent à être très critiqués dès les années 1920 et la plupart disparaîtront dans les années 1930. Carte tirée d'un article extrêmement virulent : « *Le chemin de fer sur route est une erreur* » de 1926.
- 178 Les largeurs des routes nationales sont encore faibles en 1930. On envisage des élargissements à 9 mètres avec l'élimination d'une rangée d'arbres.
- 179 Piste d'essais des chaussées dans le bois de Vincennes. La recherche sur les chaussées s'organise dans les années 1930. Elle débouchera sur des avancées après-guerre.
- 180 La poussière reste une préoccupation des automobilistes « sur la route », même si le traitement des chaussées dans les villes a fait sortir cette nuisance du discours commun.
- 181 La protection des paysages : Le Touring-Club ferraille contre la publicité abusive.

- 182 La protection des paysages : une campagne du Touring-Club pour la protection des arbres de bord de route.
- 183 La première déviation en banlieue parisienne : la route nationale 7 à Villejuif. Les déviations sur les grands itinéraires de rase campagne resteront rarissimes jusqu'en 1939.
- 184 Le programme « *d'aménagement des grands itinéraires* » en France en 1928.
- 185 Le programme de travaux routiers engagé dans le cadre des « *Grands travaux routiers pour la lutte contre le chômage* » en 1935.
- 186 La « vicinalité » est sur le déclin en 1938 lors de la création des « chemins départementaux ». Elle sera supprimée pendant la guerre.

13 LES AUTOROUTES DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES.

- 187 Les autoroutes italiennes en 1940.
- 188 Le programme allemand d'autoroutes en 1928. Il mettra longtemps à démarrer.
- 189 Une des premières actions d'Adolf Hitler dès son arrivée au pouvoir sera de lancer un programme particulièrement ambitieux de construction d'autoroutes, dont il donne le premier coup de bêche le 23 septembre 1933.
- 190 Les projets français d'autoroutes élaborés par Lainé et Pigelet vers 1931-1932
- 191 Plan de « *Jonction des grands itinéraires et des autoroutes étrangères* » établi en 1941. Il est presque superposable au plan du réseau autoroutier en 2008.

14 LE CONTROLE ET LA REPRESSION DES INFRACTIONS.

- 192 La Gendarmerie fait ses relations publiques. Rapprochement avec les grandes associations et abaissement drastique de la fréquence des contraventions sont les grandes lignes d'une politique lui permettant d'obtenir d'exercer « *la police spéciale de la route* » contre les propositions concurrentes.
- 193 Couverture du manuel du colonel Vohl sur le *Code de la route* à l'usage des gendarmes. On remarquera les sous-titres annonçant que le but final de l'action de la gendarmerie est de gagner « *l'estime et le respect des populations* ».
- 194 La gendarmerie se représente en « *secouristes de la route* » dans un manuel consacré en principe au contrôle et à la répression.
- 195 Le premier « *inspecteur de la police des routes* » officie dans le Loiret. Mis à la disposition du département par le ministre de l'intérieur, il échappe au monopole de la gendarmerie.

15 L'INVENTION DE LA SIGNALISATION MODERNE.

- 196 L'État commence à prendre le relais des associations pour la signalisation de danger et de direction. Projet d'implantation de panneaux de signalisation de direction et de danger sur la Nationale 51 près de Pithiviers, par le Service des Ponts et chaussées. 1919.
- 197 Publicité et évergétisme. Les signalisations de direction de Michelin, Renault, Citroën

- sont « *normalisées* » par une Commission dans les années 1930, avec diverses précautions destinées à éviter de soulever des controverses.
- 198 La France hésite encore, en 1926, entre la signalisation par des « symboles » ou par des « textes ». Ici un panneau de « *sens interdit* » en texte à Paris en 1926.
- 199 Les signaux de danger de la convention internationale de 1931.
- 199 bis Les signaux de prescriptions absolues de la convention internationale de 1931.
- 200 Les premières ébauches des signaux lumineux de circulation à Paris. Les feux sont blancs et éclairent par transparence les mentions HALTE et AVANCEZ. La commande est faite manuellement par un agent situé sur une plate-forme surélevée.
- 201 Une autre utilisation archaïque de la signalisation lumineuse : panneau de « *sens interdit* » avec un feu clignotant éclairant la mention par l'intérieur.

16 L'EDUCATION DES USAGERS ET LA SECURITE ROUTIERE.

- 202 De nombreuses associations (associations touristiques, automobiles, caisses des écoles) participent à l'éducation des écoliers dans l'entre-deux-guerres.
- 203 Un autre aspect de l'éducation des usagers : on recommande le port de pièces de vêtements blanches pour être visible la nuit. Ici un dispositif plus sophistiqué pour randonneur.
- 204 Il existe déjà des associations dédiées à la sécurité routière. La plus importante, « *Les Vieux du Volant* », travaille à l'éducation des conducteurs, mais contribue aussi à l'éducation des enfants.
- 205 Un examen médical est établi en 1933 pour la conduite des véhicules de transport en commun et les poids lourds de plus de 3000 kilos en charge. Il sera ensuite étendu à tous les conducteurs.
- 206 Les anciens sentiments de fatalisme envers l'accident persistent. L'automobile est mise sous la protection de Saint-Christophe par l'Église. Ici le « *rallye* » de Saint-Christophe-le-Jajollet en 1930, manifestation qui existe toujours au 21^e siècle.
- 207 Un système européen de recueil des statistiques d'accident est défini à la fin des années 1930 par le Comité pour l'unification des statistiques relatives aux accidents de la circulation routière de la Société des Nations.

17 LA COORDINATION DES TRANSPORTS.

- 208 Le développement des autocars, déjà bien présents en 1914, devient explosif dès les années 1920, et leur concurrence (avec celle des camions de marchandise) vis-à-vis du chemin de fer sera à l'origine de la « *coordination des transports* » mise en place au début des années 1930.
- 209 Campagne publicitaire de Michelin dans le cadre de la lutte contre la coordination des transports en 1933. On remarquera la reprise tardive des comparaisons dépassées de l'Automobile-Club de l'Ouest sur la dangerosité respective du cheval et de l'automobile.
- 210 La propagande des tenants du rail dans la coordination des transports fait une grande place aux accidents de la route. Ici une réaction – assez médiocre – du milieu automobile.
- 211 Les constructeurs automobiles essaient de mobiliser les usagers particuliers contre les

mesures de la coordination des transports par des publicités « *anti impôts* ». On notera la dialectique de ces deux placards de la Chambre syndicale, entre les possesseurs de voitures particulières, et « *ceux qui n'ont pas d'auto* ».

18 LA SOCIETE D'UNE GUERRE A L'AUTRE.

- 212 L'automobile du 19ème siècle entre au musée. Le marquis de Dion fait don d'un « *vis-à-vis* » de 1899 au Conservatoire des arts et métiers en 1934.
- 213 La voiture populaire est réclamée par une partie du monde automobile. Ici, un des premiers essais de voitures populaires, la « *Simcacing* », présentée par Charles Faroux dans un article de 1936: « *Naissance d'une petite voiture* ».
- 214 Le baron Petiet, comme successeur de de Dion, donne une nouvelle organisation au « *système automobile* ». Il va notamment être à l'origine d'un regroupement dans l'Union Routière de France de toutes les professions de la route : constructeurs et équipementiers, transporteurs, pétroliers, entreprises de génie civil et assurances. Ce système s'épanouira après 1945, au détriment des vieilles associations d'usagers.

TROISIEME PARTIE – DE 1945 A 2008.

- 215 La Juvaquatre Renault connaît un grand succès après-guerre en tant que véhicule utilitaire et particulier dans le contexte des restrictions des années 1945-1955.
- 216 La concentration de l'industrie automobile se poursuit inexorablement. Le Touring-Club célèbre avec nostalgie les 70 ans de l'accord Panhard-Daimler de 1889.
- 217 Roger Coquand, directeur des routes de 1960 à 1967.
- 218 L'autoroute de l'Ouest, commencée en 1935, n'est inaugurée qu'en 1950.
- 219 Les dégâts du gel de l'hiver 1962-1963 vont déclencher les « *Programmes de renforcements coordonnés* » qui permettront la remise en état du réseau national.
- 220 « *Enfin des chantiers d'autoroutes !* » s'exclame François Toché en 1963.
- 221 Le Touring-Club va tenter de développer un service d'assistance aux automobilistes comme en ont, au début des années 1950, les grands Automobile-Clubs étrangers.
- 222 Georges Gallienne va diriger la Prévention Routière créée en 1949 avec un sens aigu des relations publiques.
- 223 Une « *piste de conduite pour enfants* » de la Prévention Routière.
- 224 La Prévention Routière crée l'*Ordre du conducteur* en 1962 ; c'est un succès.
- 225 Robert Buron mène une politique extrêmement active dans le domaine de la sécurité. Il inaugure l'installation de Montlhéry de l'*Organisme national* de sécurité routière (ONSER) constitué en février 1961.
- 226 André Defert, président du Touring-Club se déclare pour la limitation de vitesse dès 1960.
- 227 En 1966, 72 % des sociétaires du Touring-Club ayant répondu à une enquête de celui-ci sont favorables à la limitation de vitesse.
- 228 Henri Cuny, président de la Prévention Routière, va s'opposer jusque dans les années 1970 aux limitations de vitesse.
- 229 Le Touring-Club présente, dès 1957, les travaux américains sur la ceinture de sécurité et les autres dispositifs destinés à limiter les conséquences de l'accident.
- 230 Le Touring-Club continuera inlassablement à préconiser la ceinture de sécurité dans

- des articles successifs et par des publicités dans sa *Revue*.
- 231 La Prévention Routière fait faire « *une enquête sur la ceinture de sécurité* » par le « *cascadeur* » Gil Delamare,.
- 232 Jacques Chaban-Delmas et Jacques Baumel qui présida les *Tables Rondes* de 1969-1970 et 1971-1972.
Jacques Eisenmann, chef la *Mission interministérielle de sécurité routière* en 1970.
- 233 Carte de l'expérience de limitation de vitesse de 1970 et couverture du dossier préparé pour la *Table Ronde* en décembre 1970 par Jacques Eisenmann.
- 234 Pour lutter contre la congestion des villes, on utilisera la *zone bleue* puis le *stationnement payant* malgré l'opposition du lobby automobile de 1960 à 1970.
- 235 Le début des années 1970 voit le lancement d'une « *politique d'exploitation des voiries urbaines* ». Ici, la zone piétonnière de la rue du Gros Horloge à Rouen.
- 235 bis Un des premiers postes de « *coordination des feux* » dans l'agglomération lilloise.
- 236 Le début des préoccupations concernant les « *pollutions automobiles* » arrive en France vers 1970, après leur apparition aux États-Unis vers 1965.
- 237 Christian Gerondeau, « *délégué à la sécurité routière* » depuis 1972, aux côtés du premier ministre Raymond Barre en fin 1977. Il va bientôt publier *La mort inutile*.
- 238 La nouvelle politique de sécurité routière décidée par Pierre Mauroy en 1981 se propose de « *responsabiliser les usagers* ». Elle sera mise en route par Pierre Mayet, « *directeur de la circulation et de la sécurité routière* ».
- 239 Le slogan « *La France, mauvais élève en matière de sécurité routière* » met du temps à s'imposer. Ce type de comparaison est critiqué à juste titre par la *direction de la circulation et de la sécurité routière* en 1985.
- 239 bis En 2000, la déléguée interministérielle stigmatise sans état d'âme « *L'insoutenable "exception française"* ». La leçon de 1985 est bien oubliée...
- 240 La *Communication* fait largement appel à la comparaison des résultats d'un mois par rapport au même mois de l'année précédente. Qu'importe que la variabilité aléatoire rende ces comparaisons illégitimes, elles permettent de communiquer 12 fois par an.
- 241 Un autre thème classique de la *Communication* consiste à relier les petites variations à la baisse de la courbe du nombre de tués à des « *événements* », mesures réglementaires ou campagne de communication, supposés les avoir déclenchées.
- 242 Le *Livre Blanc* de 1989 rompt avec le dogme de la « *responsabilisation* » des usagers et prône l'augmentation de la répression.
- 243 Le « *Traffipax* » enregistrant les infractions sur photographie apparaît en 1957.
- 244 En 1994, « *Gendarmes et policiers pratiquent, dans la mesure du possible, davantage de contrôle avec interception* ». Un *Rapport* montrera que l'opération prend, à la Gendarmerie, deux heures et demie par procès-verbal.
- 245 Le premier « *radar automatique* » est expérimenté par les CRS de Lyon en 1993.
- 246 Le « *radar automatique* » présenté en couverture de la *Revue du Comité de la Sécurité Routière* de juillet 2002, anticipe sur la « *décision* » du président Jacques Chirac de faire de la sécurité routière « *une grande cause* » de son second mandat.
- 247 La « *victimisation* », sentiment nouveau des années 1990, jouera son rôle dans l'abandon de la politique de « *responsabilisation* » de 1981 et dans l'apparition d'une nouvelle politique basée sur l'augmentation des contrôles et des sanctions.
- 248 « *La sécurité aéronautique ne s'améliore plus depuis plus de 20 ans* ». Article illustrant la question de « *l'asymptote de sécurité* » dans le trafic aérien civil.
- 249 L'avenir : traiter les accidents sur les obstacles de bord de route et diminuer la dangerosité des poids lourds.

