

# Il y a cent ans, la naissance du Code de la route

Par Jean Orselli

ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, docteur de l'université Paris I - Panthéon - Sorbonne

La circulation attelée était régie en France par la *Loi sur la police du roulage et des messageries publiques* du 30 mai 1851 et ses nombreux décrets d'application.

Divers textes de 1865-1866 réglementent l'utilisation des « locomotives routières » à vapeur<sup>1</sup>. Celles-ci se miniaturisent pour satisfaire le marché croissant des « voitures particulières » attelées qui sont au nombre de 1,6 million avant 1900.

Contrairement à celle des cycles laissés 30 ans sans réglementation nationale et à la merci de l'arbitraire des décisions municipales<sup>2</sup>, la circulation des véhicules à vapeur ou à moteur reçoit une réglementation nationale précoce avec le *Décret portant règlement sur la circulation des automobiles* du 10 mars 1899<sup>3</sup>, qui fixe les principes suivants :

- ★ des prescriptions techniques concernent les freins, la sécurité des moteurs et réservoirs, la disposition des appareils de conduite, la précision de la direction, etc. ;
- la mise en service du véhicule exige une « autorisation » sur un avis favorable du service des Mines<sup>4</sup> ;
- la conduite nécessite un « permis de conduire »<sup>5</sup> accordé après un « examen » ;

- ★ leur vitesse est limitée à 20 km/h en ville et 30 km/h en rase campagne.

Il fut complété avec la plaque minéralogique en 1901 et la loi sur le « délit de fuite » de 1908. La réflexion se poursuivait dans des commissions créées en 1900, 1903 et 1905.

Un « Code de la route », formulé en 1904 par Jules Perrigot, vice-président de la Fédération des Automobile-Clubs, avait été adopté par ceux-ci au 1<sup>er</sup> Congrès international de tourisme & de circulation automobile sur routes des 11-16 décembre 1905. Il proposait notamment la « priorité à droite ».

Un projet de loi gouvernemental sur le retrait du permis de conduire et l'augmentation des contrôles fut déposé le 12 mars 1908, mais le projet définitif avorta en 1909.

Des décisions de la Cour de cassation supprimèrent, en 1907 et 1908, le droit des communes à imposer des limites de vitesse hors de l'agglomération proprement dite. Les contrôles de la vitesse en rase campagne furent abandonnés et les vitesses supérieures à 30 km/k bénéficièrent d'une tolérance de fait.

<sup>1</sup> Décret du 25 janvier 1865, Arrêté du 20 avril 1866 et Circulaire du 30 avril 1866.

<sup>2</sup> Le vélo apparaît vers 1860 et les arrêtés municipaux le concernant vers 1869. La réglementation nationale sera instaurée par une Circulaire du 22 février 1896.

<sup>3</sup> Il avait été élaboré par une commission constituée le 18 janvier 1897 sur la base d'un règlement de la préfecture de police de 1893. Le parc ne comprend en 1899 que 2 500 « vraies » automobiles plus 8 000 « motocycles ».

<sup>4</sup> L'autorisation pouvait se réduire à une déclaration sur la base d'un « certificat de conformité du type » certifiant que le service des Mines avait déjà approuvé un prototype du véhicule en question.

<sup>5</sup> Celui-ci porte officiellement le nom de « certificat de capacité » parce que le terme « permis de conduire » est déjà utilisé comme équivalent du « livret ouvrier » pour les cochers de voitures publiques. Cependant, les automobilistes et la presse parlent couramment de « permis de conduire » dès 1900.

## L'élaboration du Code de la route (1909-1921)

Un Décret du 1<sup>er</sup> juin 1909 crée alors « *une commission temporaire chargée d'élaborer un Code de la route* ». Celle-ci doit proposer un projet unifiant - « *codifiant* » - les différents textes régissant les circulations attelées, cycliste et automobile.

Ses 18 membres sont des fonctionnaires, des parlementaires, des constructeurs automobiles, des représentants des autres types de circulation et des journalistes.

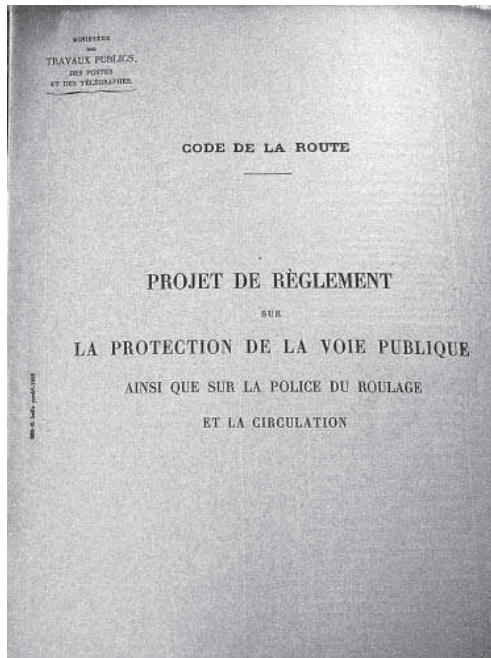
Elle dispose des réflexions des commissions précédentes et procède à des auditions très complètes et à 6 grandes enquêtes, dont 2 sur les poids lourds. Elle utilisera aussi le *Rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris* d'Émile Massard<sup>6</sup>.

Le « *Projet de Code de la Route* », présenté vers la fin 1911 avec un Rapport signé de son secrétaire-rapporteur Albert Mahieu, est « *approuvé par la commission le 16 mars 1912* ».

Il comprend un Projet de loi destiné à remplacer la vieille Loi sur la police du roulage de 1851 et un Projet de décret d'application.

Ce *Projet de décret* est soumis à une vaste et démocratique consultation auprès des conseils généraux et municipaux, des collectivités locales, des chambres de commerce, des entreprises de transport, etc. par une Circulaire du 12 août 1912.

Un *Arrêté* du 21 novembre 1913 établit une Commission spéciale pour examiner les observations recueillies et élaborer un nouveau texte qu'elle adopta le 23 mai 1914. Ce *Projet* devait encore être soumis au Conseil



Couverture du Projet de décret pour le Code de la route, 1912.

d'État, mais son examen fut ajourné sine die du fait de la guerre.

C'est la *Commission centrale des automobiles*<sup>7</sup> qui réalisa l'élaboration finale du Code.

Le *Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique* du 27 mai 1921 promulgue enfin le Code de la Route. Il sera légèrement modifié par un *Décret* du 31 décembre 1922.

Par contre, le gouvernement fit l'économie d'une nouvelle *Loi* dont la discussion au Parlement aurait certainement ralenti la publication du *Code*. Cette décision sera source de difficultés ultérieures.

<sup>6</sup> *Rapport au Conseil municipal au nom de la 2<sup>ème</sup> Commission, n°17, 30 mai 1910.*

<sup>7</sup> *Celle-ci était issue du démembrement en 1911 de la Commission centrale des machines à vapeur, créée avant 1839, et qui traitait notamment des chemins de fer.*

## COMPOSITION DE LA COMMISSION

CRÉÉE PAR DÉCRET DU 1<sup>er</sup> JUIN 1909

POUR PRÉPARER LE PROJET DE CODE DE LA ROUTE.

MM. HÉTIER, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, *président*, nommé par décret du 29 octobre 1910, en remplacement de M. LETHIER, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, décédé.

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;

CHARGÉRAUD, Conseiller d'État, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des Routes et de la Navigation au Ministère des Travaux publics;

JULLIEN, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Président de la Commission des Routes nationales au Ministère des Travaux publics;

DOËRR, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;

BOUCHARDON, Chef de bureau à la Direction des Affaires criminelles au Ministère de la Justice;

TIRMAN, Maître des Requêtes au Conseil d'État;

HELBONNER, Maître des Requêtes au Conseil d'État;

MAX VINCENT, Vice-Président du Touring-Club de France (a);

CHAIX, Président de la Commission de Tourisme et de Circulation générale de l'Automobile-Club de France;

HUMBERT, Sénateur, Président de l'Union vélocipédique de France;|

DESPIREZ, 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 SAUMIER, Publiciste;

MAHIEU, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, *Secrétaire-Rapporteur*;

BÉNÉDICTY, Conducteur des Ponts et Chaussées, *Secrétaire-Adjoint*.

## Le Projet de 1912

La circulation, à l'époque où la Commission travaille, est très différente de ce que l'on imagine. Le trafic (en véhicule.km) se compose, en 1913, de 65 % de voitures hippomobiles, de 27 % de cyclistes et de 8 % de véhicules à moteur (automobiles et motocyclettes). En 1921, ces proportions seront respectivement de 48 %, 35 % et 17 %.

Cette composition explique des dispositions du *Projet* – et du *Code définitif* – qui paraissent

bizarres ou aberrantes à nos yeux : on n'était pas encore sorti de la civilisation du cheval.

Le *Projet de Code de la route* de 1912 se présente en deux parties, avec les articles sur les pages de gauche et les commentaires de la Commission sur celles de droite.

Il est « *conservateur* » en ce sens qu'il maintient la plupart des dispositions qui convenaient aux voitures attelées.

Il maintient la liberté totale pour le poids de celles-ci.

Il maintient la possibilité de rouler au centre des chaussées en l'absence d'un autre véhicule. Le commentaire précise que c'est la meilleure pratique pour les voitures attelées hautes et instables sur les chaussées fortement bombées des routes d'alors. Cette disposition ne sera supprimée du *Code* qu'en 1933, le cheval ayant alors pratiquement disparu.

Contrairement au *Décret* de 1899, il prévoit la liberté de la vitesse sur route ou en ville, sous réserve que « *le conducteur reste constamment maître de sa vitesse* ». Bien entendu, les communes conservaient la possibilité de limiter les vitesses en agglomération.

★ Par contre, la vitesse des camions et autocars les plus lourds est limitée en fonction de leur poids<sup>8</sup>. Les véhicules avec remorque de plus de 200 kg restent soumis à l'autorisation préfectorale de leur itinéraire.

Il propose de fixer des limites d'âge minimum pour l'obtention du permis de conduire.

Il propose un système de priorité aux croisements basé sur la hiérarchisation de toutes les voies en 6 catégories, chacune ayant la priorité sur la catégorie inférieure ; mais il n'y a pas de règle s'il s'agit de deux voies de même catégorie.

<sup>8</sup> En pratique, les autocars de plus de 6 tonnes à vide sont limités à 25 km/h, les camions de poids total en charge de 7 tonnes à 20 km/h et ceux de plus de 11 tonnes à 12 km/h.

## La « circulation à gauche »

Une des dispositions les plus curieuses du *Projet* de 1912 est qu'il propose de « rouler à gauche » à l'anglaise. À l'époque, les pays circulant à gauche sont déjà très minoritaires<sup>9</sup>.

Il existait en France trois règles différentes :

- ★ la *Loi sur la police du roulage* de 1851 imposait sur les « grandes voiries » (routes nationales ou départementales et chemins vicinaux de grande communication), de se croiser par la droite et de se dépasser par la gauche ;
- ★ le *Code civil* prescrivait seulement de « laisser le passage » sur les autres routes et voies urbaines ;
- ★ dans diverses villes, dont Paris et celles du ressort de la préfecture de police<sup>10</sup>, on devait tenir sa droite en toutes circonstances.

La Commission du Code de la route propose d'imposer la première règle partout, mais en changeant le sens de circulation pour la gauche comme en Angleterre.

« 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 ».*

La Commission, qui ne s'était décidée qu'à la majorité d'une voix, expose dans 6 pages de commentaires les avantages supposés de l'un et l'autre sens de circulation.



On pourrait penser que la proposition de « circulation à gauche » est purement anecdotique<sup>11</sup>. Il nous faut insister sur l'intérêt de cette question qui justifie la place que nous lui consacrons. L'importance des débats tenus dans la presse puis à la Commission fait que l'historien ne peut les laisser de côté. Surtout, ce débat est *l'exemple princeps* d'un problème fondamental en matière de sécurité

<sup>9</sup> La conduite à gauche ne subsiste qu'au Japon, au Royaume-Uni et dans ses anciennes colonies, à l'exception du Canada. S'ajoutaient alors la Norvège, le Danemark et la Suède et des zones réduites de divers pays (Espagne, Autriche, Italie).

<sup>10</sup> Ordonnance du préfet de police du 7 août 1851

<sup>11</sup> C'est ce que font pourtant la plupart des auteurs qui tiennent ces débats pour bizarres, fumeux ou ridicules. Quand ils n'y voient pas une manifestation des conflits liés à l'introduction de l'automobile (qui existait depuis 30 ans !).

routière : 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.

En fait, le point de départ des questionnements sur le sens de circulation se situait dans la position du conducteur, vers l'extérieur ou vers le centre de la voie.

Les partisans du conducteur « *vers le centre de la voie* », donc à gauche dans le cas de la France, faisaient valoir que la visibilité était bien meilleure en cas de dépassement, de virage ou d'approche d'un carrefour.

Certains constructeurs ajoutaient que le frein à main et le changement de vitesse, manœuvrés par la main droite étaient mieux placés au centre du véhicule. Dans le cas du siège à droite, le frein et le changement de vitesse se trouvaient en bordure de la portière, gênant l'accès du conducteur à son siège et nécessitant une tringlerie supplémentaire pour ramener ces commandes au centre.

Les partisans du siège « *vers l'extérieur de la voie* », donc à droite, avançaient comme unique argument qu'il était alors plus facile de se guider sur le bord de la chaussée.

En fait, c'était une question de « *mode* » ou plutôt de « *dignité* ». Les constructeurs automobiles, représentés à la Commission par le comte de Dion, refusaient catégoriquement que le siège soit à gauche, car leurs clients préféraient le siège à droite.

Le premier exposé de la question est fait en octobre 1904 dans la lettre d'un « *lecteur roannais* » publiée dans *La Vie Automobile*<sup>12</sup> :

« *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" ».*

**[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 [...]* ».

La position traditionnelle du cocher est à droite. C'est indépendant du sens de circulation. L'examen de centaines de représentations d'époque de cochers d'attelage, dans tous les pays, montre toujours cette même situation, que le siège du cocher soit unique ou à deux places.

La raison de ce placement est purement physiologique. Le cocher droitier utilise sa main droite pour manier le fouet car cela demande de l'adresse. S'il se place à droite, le manie-ment du fouet se fait à l'extérieur de la voiture et rencontre ainsi moins d'obstacles dans son mouvement d'armement en arrière ; il ne risque

<sup>12</sup> *La Vie Automobile*, 8 octobre 1904, page 645. C'est certainement Baudry de Saunier, rédacteur en chef, qui a rédigé le Commentaire. Les soulignements indiquent des italiques dans le texte.

pas de toucher un éventuel passager assis sur le siège avant ou derrière le cocher<sup>13</sup>.

Lorsqu'il règle les guides avec les deux mains, c'est la main droite qui les ajuste, la gauche servant de point fixe. S'il y a plusieurs chevaux, la main gauche est mieux placée au centre de l'attelage.

Du fait de cette disposition universellement adoptée, la manivelle ou le levier du frein se trouvent toujours à droite du siège du cocher.

Très rapidement, cette « mode » hippomobile imposa le siège à droite aux automobiles.

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 voiture<sup>14</sup>.

Le charretier conduit ses bêtes à pied. Il se tient à gauche de l'attelage quel que soit le sens de circulation, en France ou en Angleterre. Lorsque la route est dégagée, plate et roulante, le char-

retier 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.

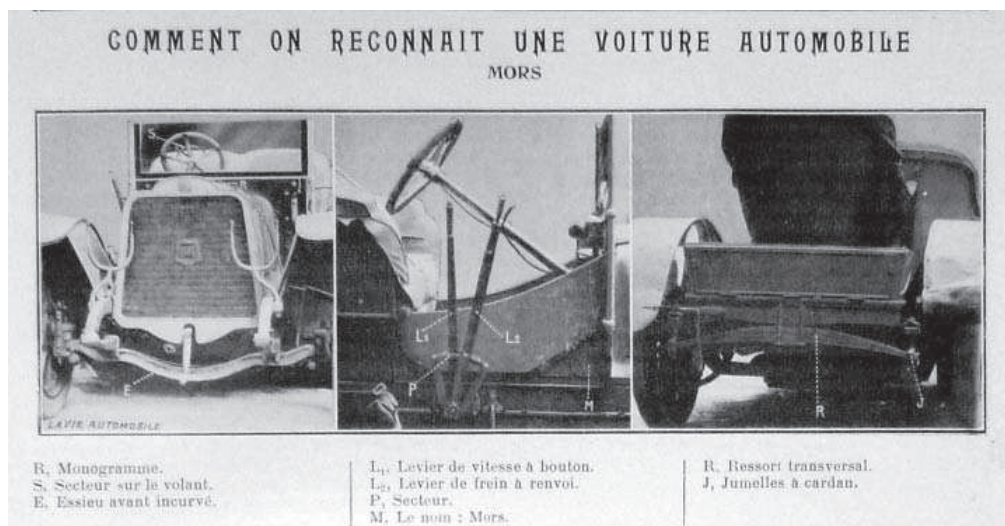
Le postillon est toujours monté sur le cheval de gauche le plus proche du véhicule, le limonier, lorsqu'il y a deux chevaux de front. Il contrôle du fouet le cheval de droite dit pour cela « sous-verge ».

Seul, le cocher est à droite, côté le plus noble.

Après le « lecteur roannais » que nous avons cité, nombre d'experts se prononcent pour le siège à gauche. Un des premiers est Ernest Archdeacon, dès 1905<sup>15</sup> :

« 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" ».

À partir de 1907, de nombreux articles traitent de la question dans les revues automobiles<sup>16</sup>; ils se



Les commandes du frein et de la boîte de vitesse encombrant la portière du conducteur qui se situe à droite comme sur presque toutes les automobiles en 1910. La marque Mors, où travaille déjà André Citroën, sera rachetée par lui après la guerre. *La Vie automobile*, 1910, page 479.

<sup>13</sup> Dans le cas de véhicules étroits du type cabriolet, le siège unique peut être au centre car la manœuvre du fouet se fait facilement hors du véhicule. Sur les voitures larges, du type diligence, le siège unique reste généralement placé à droite.

<sup>14</sup> Voir des illustrations dans Joseph Jobé, *Au temps des cochers, Histoire du voyage en voiture attelée du XV<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècle*, qui couvre une longue période et des pays variés, ou Jean-Louis Libourel, *Les voitures hippomobiles, Vocabulaire typologique et technique*.

<sup>15</sup> E. Archdeacon, *Après la fête*, in *La Vie Automobile*, 14 janvier 1905, pages 17-18.

<sup>16</sup> L'article *La direction à gauche* de Baudry de Saunier dans *Omnia* du 21 septembre 1907, en est le prototype.

multiplient pendant les travaux de la Commission. La quasi totalité sont pour le siège à gauche.

Les arguments opposés, de la meilleure visibilité sur la route dans les dépassements, tournants ou carrefours pour le siège à gauche contre une meilleure vision de la bordure de la chaussée et donc de pouvoir « serrer à droite » en cas de croisement (ou lorsqu'on est dépassé) étaient difficiles à départager.

La comparaison avec la Grande-Bretagne n'était nullement pertinente. En effet, on y pratiquait comme la France le siège à droite, mais, comme on roulait à gauche, le siège des cochers était au centre de la voie. La bonne disposition pour les automobiles était établie d'emblée. Aucun anglais n'imagina jamais de transférer le siège à gauche pour améliorer la visibilité du bord de la chaussée, ce qui était le seul argument des pro-siège-à-droite en France.

Il n'existait pas en France de statistiques détaillées d'accidents qui auraient permis de comparer les deux types de positions.

À Paris, par contre, la comparaison « sur le terrain » avait été rendue possible par la coexistence de flottes de taxis à siège de conduite à gauche et à droite. Émile Massard, fervent partisan du siège à gauche, donne les résultats suivants dans son Rapport de 1910<sup>17</sup> :

« 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 % ».

Le champion du siège à gauche parmi les constructeurs est Fernand Charron<sup>18</sup>, qui expose longuement sa position dans le Rapport Massard, et avait fait une démonstration à Massard et Joltrain (de la préfecture

<sup>17</sup> Rapport Massard, op. cit. Son chapitre VIII « Le siège à gauche », pages 126-137, est un document absolument capital sur la question. Il y a en 1910 près de 5 000 fiacres automobiles à Paris. La Compagnie générale possède 500 voitures, dont 200 à siège à gauche et 300 à droite et, en 1910, les commandes en cours de taxis et omnibus sont presque toutes à siège à gauche. Massard précise que, 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. »

<sup>18</sup> Fernand Charron (1866-1928), célèbre champion cycliste et jockey, puis coureur automobile, avait remporté Paris-Amsterdam-Paris en 1898 et la première coupe Gordon-Bennett en 1900. Il fut un constructeur automobile très innovant. Outre le siège à gauche, il fut le principal promoteur des indicateurs de freinage et de changement de direction.

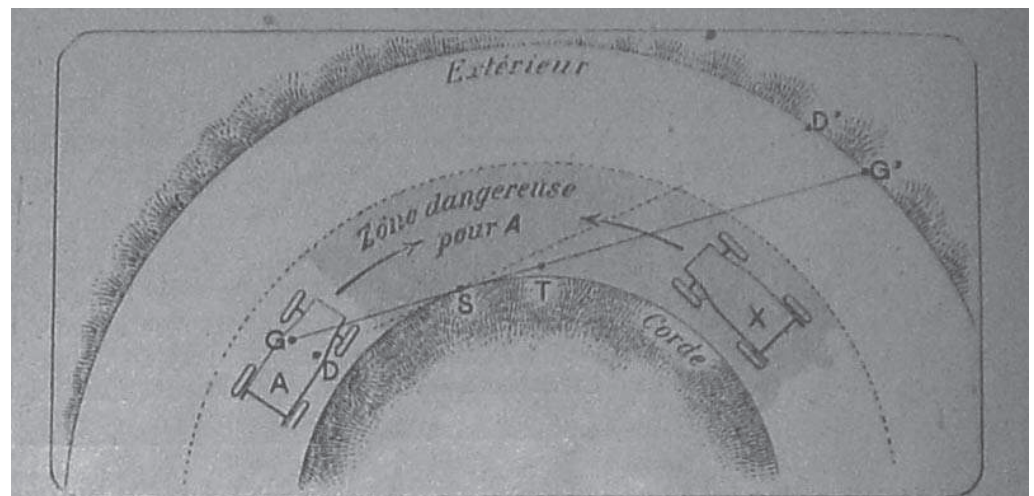


Fig. 2. — L'automobile A vire sur sa droite, à la corde, ainsi que le veut le règlement français. Le personnage situé en D (le conducteur, selon la mode actuelle) n'aperçoit pas une autre automobile X qui vire abusivement à la corde, quoique venant en sens contraire, et qu'aperçoit cependant en ce même instant le personnage assis en G.

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 ».

Mais, la majorité des constructeurs automobiles en tenaient inébranlablement pour le siège à droite. Il semble que de Dion eut un rôle déterminant en faveur du siège à droite et de la circulation à gauche, comme le soutient Lucien Périssé dès 1910<sup>19</sup> :

« Il n'y a qu'une autre solution pour résoudre la difficulté en conservant le conducteur à droite : il faut changer le sens de circulation générale [...] Le comte de Dion [...] s'est fait le protagoniste de cette théorie [...] ».

Le *Commentaire* accumule des arguments fantaisistes supplémentaires pour justifier de rouler à gauche. Parmi ceux-ci, il va jusqu'à dire que cela améliorerait la sécurité des charretiers (qui constituaient la majorité des tués sur la route) tout en signalant le démenti virulent des Sociétés hippiques qui représentaient la circulation attelée.

Devant l'opposition des constructeurs, la Commission finit par se résigner à proposer de rouler à gauche, ce qui permettait d'avoir le conducteur vers le centre de la voie.

Certains de ses membres 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 1910<sup>20</sup>.

Il est probable que les fonctionnaires responsables de la Commission acceptèrent la proposition de rouler à gauche en pensant qu'elle avait d'ailleurs bien peu de chances d'aboutir. De fait, les conseils municipaux consultés sur le Projet en 1912 repoussèrent à une majorité écrasante la conduite à gauche. Dans le Loiret, 287 communes sur 307 votèrent contre la circulation à gauche<sup>21</sup>.

## 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.

Le *Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique* est enfin promulgué du 27 mai 1921. Il est envoyé aux préfets par le ministre des travaux publics, Yves Le Trocquer, avec une Circulaire du 30 mai.

Certains auteurs se sont emparés de la formule curieuse que Le Trocquer emploie dans sa *Circulaire*, parlant d'un « *texte auquel on s'est communément plu à donner le nom de "Code de la Route"* ». 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,

<sup>19</sup> L. Périssé, *Le Code de la route, croisements et dépassements*, in *La Vie automobile*, 1910, pages 250-251.

<sup>20</sup> *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. Ajoutons que Baudry, directeur d'une revue automobile, dépendait de la publicité des constructeurs... »

<sup>21</sup> Archives départementales du Loiret, 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.



par principe même, œuvre de législateur<sup>22</sup> ». Deux semaines après, le 16 juin<sup>23</sup>, il appellera lui-même « *Code de la route* » son *Décret* du 27 mai !

Le *Code* de 1921 est très *proche du Projet* de *Code* de 1912, et probablement du *Projet de Code* du 23 mai 1914<sup>24</sup>.

On abandonne évidemment l'idée farfelue de rouler à gauche. On conserve donc la circulation à droite, mais il restera permis de rouler au centre jusqu'en 1933.

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 *Code* prescrit :

- ★ 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 bifurcations,
- ★ les mêmes règles en agglomération, sauf prescriptions des autorités locales.

Les règles de priorité varieront encore plusieurs fois et ne seront stabilisées qu'en 1932.

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.

## La limite d'âge pour le permis de conduire (1922)

Le 31 décembre 1922, le *Décret* est modifié. Certains articles historiques prétendent qu'il y avait eu une « *révolte* » contre le texte de 1921, lequel aurait subi des grandes modifications. En fait, les ruraux protestaient contre toutes les nouveautés. Quelques modifications tout à fait mineures furent donc faites en leur faveur.

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 terme de « *permis de conduire* » remplace celui de « *certificat de capacité* » qui était usité depuis 20 ans, sans qu'il y ait d'autre modification que la limite d'âge et l'obligation d'insérer dans l'examen une épreuve sur la connaissance du *Code*.

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 modifié par arrêté, ce qui offrira plus de souplesse pour son évolution ;
- ★ on leur impose un « *retroviseur* », dont c'est l'apparition dans la réglementation. ★

<sup>22</sup> *Rapport de la Commission chargée d'élaborer un Code de la route, 18 décembre 1911, page 35. Archives départementales du Loiret 4 S 9.*

<sup>23</sup> *Circulaire : Certificat de capacité pour la conduite des automobiles. Interrogation des candidats sur le code de la route, 16 juin 1921.*

<sup>24</sup> *Nous n'avons pas pu retrouver ce texte qui se trouve peut-être dans les archives du Conseil d'État.*