

La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile

Le rapport Massard de 1910 et la définition des problèmes de la ville moderne

par Mathieu FLONNEAU

Comment et par qui le problème de la sécurité et des accidents fut-il pris en compte à Paris au début du siècle lorsque les automobiles commencèrent à parcourir les rues et les routes ? Quels problèmes concrets se sont alors posés ?

Telles sont les questions essentielles auxquelles s'attache la présentation problématisée ci-après du premier Code de circulation urbaine proposé par un conseiller municipal parisien, plus de dix ans avant la promulgation nationale du Code de la route.

159

Rapport au nom de la 2^e commission sur la circulation générale des voitures et des piétons à Paris présenté par Émile Massard (conseiller municipal) [extraits], conseil municipal de Paris, rapports et documents, imprimerie municipale, Hôtel de ville, 1910.



Légende: « Un encombrement. 11 heures du matin – les embarras sont encore plus compliqués vers 5 heures du soir. »

RÉSUMÉ

des principales mesures proposées dans ce rapport.

Nous énumérons ci-dessous les principales mesures *proposées ou conseillées* dans les cinq parties et vingt-six chapitres de ce rapport :

- Serrer davantage à droite ;
- Rendre la chaussée moins convexe ;
- Supprimer les arrêts facultatifs des voitures publiques ;
- Jalonner et canaliser la circulation à certains endroits par des refuges étroits ;
- Interdire la circulation des haquets, fardiers et voitures à bras, à certaines heures et dans certaines rues ;
- Limiter les poids lourds ;
- Perfectionner les mouvements alternatifs par une manœuvre plus régulière des bâtons blancs ;
- Créer des signaux fixes et mobiles ;
- Réserver une file à droite pour tourner à gauche ;
- Multiplier les carrefours à giration ;
- Empêcher de stationner rue de la Paix et faire stationner place Vendôme ;
- Développer la circulation à sens unique ;
- Dégager les carrefours par la circulation latérale ;
- Augmenter les brigades cyclistes et régulariser la circulation avant d'arriver aux carrefours ;
- Conseiller le déplacement à gauche du siège des conducteurs ;
- Augmenter la vitesse moyenne pour dissoudre rapidement les encombrements ;
- Réglementer les croisements à angles droits ;
- Multiplier les pans coupés ;

- Augmenter le sablage des voies ;
- Modifier le mode d'arrosage et d'asphaltage ;
- Faciliter l'évacuation des marchandises par voie souterraine ;
- Faire cesser la circulation anormale aux portes d'octroi ;
- Placer les stations de voiture dans le sens de la circulation ;
- Expérimenter le stationnement au centre ;
- Modifier l'usage du sifflet des agents ;
- Interdire les longs convois ;
- Défendre la marche arrière ;
- Recommander les châssis permettant de virer rapidement ;
- Exiger qu'on prévienne avant de tourner ;
- Étudier le placement d'un signal sur la voiture ;
- Obliger de garder la droite pour prendre un tournant ;
- Restreindre les stationnements ;
- Interdire les stationnements aux angles ;
- Fixer un itinéraire pour les voitures à marche lente ;
- Réserver la trompe aux automobiles ;
- Aborder toujours le trottoir par la droite de la voiture ;
- Rappeler les chauffeurs à l'ordre pour les excès de fumée ;
- Organiser la circulation des tramways dans le sens de la circulation générale ;
- Faire placer les lanternes à la même hauteur ;
- Disposer les lanternes de l'avant de façon qu'elles soient vues de l'arrière ;
- S'efforcer d'obtenir une circulation silencieuse ;
- Défendre tous les arrêts en pleine voie ;
- Donner chaque semaine ou mois le chiffre global des contraventions ;
- Multiplier les stationnements temporaires des voitures autour des théâtres à l'heure de la sortie ;
- Soumettre les charretiers aux mêmes formalités que les cochers ;
- Apprendre les principes de la circulation aux élèves cochers et conducteurs ;

Rédiger un code de la circulation urbaine ;

Diminuer le nombre des édicules sur les trottoirs ;

Limiter la hauteur des palissades ;

Faire cesser l'exagération des terrasses et des étalages ;

Créer de nouveaux passages souterrains ;

Etablir des bandes de couleur sur les chaussées pour la traversée des piétons d'un trottoir à l'autre ;

Modifier la disposition de certains refuges.

Il est bien entendu que toutes ces mesures ne sont conseillées ou proposées que pour être appliquées seulement dans les centres d'encombrement, à certaines heures et dans certaines voies.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La mise en train des automobiles seulement rapporte 72 millions à l'État, et occupe à Paris 62.000 ouvriers.

Au cours de cette étude nous avons fait les deux principales constatations suivantes :

La circulation augmente, par conséquent notre richesse s'accroît ;

Les accidents augmentent, par conséquent notre insécurité grandit.

Mais il résulte surtout de ce travail que, désormais, *la ligne droite n'est plus le chemin le plus court d'un point à un autre.*

L'accumulation des voitures détermine des arrêts forcés. Pour avancer, il ne faut pas attendre que l'obstacle disparaisse, il faut le contourner.

Les règlements sur la circulation sont bons. Du moins, ils sont suffisants dans les rues ordinaires. Ils ont seulement besoin d'être appliqués avec rigueur — et légèrement perfectionnés — dans les voies à circulation de haute fréquence, pour emprunter un terme à la technique de l'électricité.

Malheureusement le nombre des agents n'est pas suffisant.

Les méthodes que nous exposons ont toutes cet avantage de ne pas exiger une augmentation de personnel.

On peut donc les étudier et les appliquer sans nouveaux crédits.

De toute façon, il faut faire quelque chose. On peut mettre un terme aux embarras et aux dangers de la circulation. C'est l'intérêt du travail et du commerce, l'intérêt de Paris tout entier.

On doit défendre les cochers et les conducteurs, car ce sont les premières victimes du désordre ; protéger les piétons, car ils sont continuellement menacés ; distribuer enfin une justice égale à tous, car la circulation vive et rapide est une conséquence de la richesse et une loi du progrès.

Nous estimons que, si la Préfecture de police veut tenir compte des éléments de perfectionnement et de progrès réunis dans ce rapport, si la Préfecture de la Seine veut tenir compte des méthodes nouvelles de circulation dans l'exécution des travaux de voirie, la situation pourra être rapidement améliorée.

Nous croyons qu'avec un peu de bonne volonté et beaucoup de ténacité — avec aussi un peu plus de fraternité et de solidarité entre les travailleurs du monde des transports — on pourra résoudre le problème qui nous occupe.

Nous nous sommes borné à grouper ici quelques matériaux destinés à faciliter la solution ; nous serons heureux si nous avons contribué, d'une façon quelconque, à embellir l'allure de notre jolie cité, et à intensifier la vie de notre grand Paris.

Et maintenant, n'oublions pas que, si Aristote démontrait le mouvement en marchant, aujourd'hui la démonstration doit se faire en courant.

Paris, le 30 mai 1910

Le Rapporteur,

ÉMILE MASSARD.

L'œuvre fondatrice d'Émile Massard : « *maître incontesté de la circulation* » et « *amoureux passionné de l'ordre* »

On peut admettre en effet que le « rapport Massard » de 1910, avec la formulation d'un code de la circulation urbaine qui fut repris, dans ses grandes lignes, en ordonnance par la préfecture de Police [Flonneau, 2005], achève une période de découverte et de définition parfois conflictuelle du rapport de la cité à l'automobile. Ce temps qui, dans l'histoire du produit automobile, correspond à celui d'une mise au point expérimentale délicate d'abord, puis d'une diffusion restreinte et élitiste, n'en comportait pas moins des signes annonciateurs d'un avenir faste, à tel point qu'il est possible de dater de la première décennie de ce siècle un premier tournant démocratique dans les usages, vite diversifiés, de ce moyen de transport. En marge des véhicules particuliers, de « tourisme » disait-on, le parc automobile s'enrichit de véhicules utilitaires et professionnels importants, dans la perspective d'une mise en place cohérente des acteurs du « système automobile ».

L'élu qui fut à la tête de ce mouvement de mise aux normes de la ville sous la pression grandissante de l'automobile reçut du préfet de Police Jean Chiappe le surnom de « croisé de l'ordre public ». Par son rapport de 1910, Émile Massard occupe de fait presque à lui seul l'horizon éditorial des premiers tours de roues du Paris automobile. Il fut le premier à dire les choses telles, supposait-il, qu'elles étaient ressenties concrètement par ses concitoyens. Sans craindre le prosaïsme de l'expression de sa pensée sur un sujet qui n'avait que très épisodiquement retenu

l'attention de ses collègues¹, il manifesta un souci de compréhension, d'information, de réflexion et d'action jusqu'alors inédit.

Émile Massard put se vanter, à tort – car c'était faire bon marché des travaux d'autres conseillers municipaux comme Paul Escudier ou Louis Achille –, mais à des fins de valorisation personnelle évidentes, d'avoir écrit les premières lignes consacrées au sujet. Au moins la vérité exige-t-elle de dire que son rapport monumental de 1910 – près de 270 pages illustrées dont sont extraites la plupart des citations à venir –, complété la même année par l'important projet de Code pour la circulation urbaine, excédait en nombre de pages le total de ce qui avait pu être présenté jusqu'alors sur le sujet (cf. annexe 1). À maints égards, on trouve dans les travaux qu'il a soumis pour examen à la seconde commission, dont il fut longtemps président², et au comité consultatif de la circulation, l'aboutissement de la réflexion de fond des ingénieurs de la ville ou des particuliers qui, à divers titres, s'intéressaient à cette question. Cette source est donc tout à fait significative, en dépit du désir personnel de l'auteur de se placer stratégiquement dans l'assemblée et de se mettre en avant en s'octroyant un monopole sur un sujet présumé technique.

Son souci, qualifié « *sans fausse modestie* » de « *scientifique* », d'ouvrir la question de la circulation parisienne apparaît particulièrement méritoire : « *Pour m'éclairer, l'Administration n'étant nullement documentée, je me suis adressé à tous les professionnels de la voiture automobile et hippomobile, à toutes les personnes compétentes, compagnies de transport, ingénieurs, mécaniciens, cochers et chauffeurs* » [Massard, 1912]. En cela, ces rapports offrent un diagnostic précieux et collectif sur l'état de la circulation à cette époque.

•••• (1) Sa première intervention sur le sujet datait de 1905.

(2) Il fut aussi vice-président du conseil municipal et du conseil général.

Par cette œuvre, Émile Massard poursuivait une politique d'arrondissement évidente. Élu conseiller municipal, en 1904, sous l'étiquette «Union des républicains nationalistes» dans le très conservateur et très automobile quartier de la Plaine-Monceau, successeur de l'avocat député nationaliste autophile Paul-Joseph Pugliesi-Conti, il défendait les intérêts de ses administrés avec une passion évidente. L'édition de 1911 de l'annuaire *Nos Édiles*³ reconnaissait d'ailleurs de nombreuses capacités de technicien et de nombreux mérites à «*M. Massard [qui] fait plus d'administration que de politique*». Et d'ajouter : «*Son quartier, pour lequel il a déjà beaucoup fait, n'a pas à s'en plaindre*⁴.»

Les compliments de ses collègues d'assemblée sur «*cette très belle vie édilitaire consacrée au bien public*» indiquent le haut degré de compétence qui lui était reconnu. Louis Dausset, rapporteur général du budget, qualifia à l'occasion son travail

d'«*étude complète et définitive de la question*». Réélu jusqu'à son décès en janvier 1932, il devait sa longévité exceptionnelle aux affaires à la confiance placée en lui par le monde de l'automobile, ainsi qu'à la responsabilité stratégique que lui conférait le poste de rapporteur du budget de la préfecture de Police. L'hommage du préfet de Police Jean Chiappe, rendu en 1930 à cet «*amoureux passionné de l'ordre*⁵», attestait cette reconnaissance.

En retour, cet éloge ne lui valait d'ailleurs pas que des amis, puisque certains ne manquèrent pas de rappeler son parcours politique déroutant et, à tout le moins, baroque. Ce journaliste, devenu, pour ses adversaires, «*valet à tout faire de la préfecture de Police*», avait débuté comme communal et guesdiste à la rédaction de *L'Égalité*⁶. Le boulangisme et l'engagement nationaliste avaient ensuite achevé de convertir en franc réactionnaire renégat ce valeureux combattant des deux guerres⁷.

••• (3) Publication du journal municipal *La Cité*, éditions de 1921, 1926, 1933 ; Édouard Combes, Paris, éditions 1935-1941.

(4) À ce sujet, tout indique dans sa propagande électorale qu'il entendait faire de la place Pereire une réplique de la place de l'Étoile en la dotant du dernier cri, ou plutôt de la dernière lumière, en matière d'assistance au trafic ! [Massard, 1912].

(5) Propos extrait de la brochure éditée lors de la commémoration des vingt-cinq années de mandat de Émile Massard, 1930, p. 16-17. De ce même hommage collectif qui lui valut la médaille d'or de la ville de Paris, émergent encore deux appréciations : celle de Fortuné d'Andigné, président du conseil municipal, louant chez Émile Massard son «*sens aigu et profond des conditions perpétuellement changeantes de l'ordre dans l'évolution d'une grande cité moderne*» (p. 6), et celle de Georges Delavenne, président du conseil général : «*Qu'il s'agisse de n'importe quelle question de sécurité, de police ou de circulation – domaine dans lequel vous avez fait triompher, après douze ans de propagande assidue, des méthodes et une réglementation vraiment modernes –, c'est à Émile Massard que l'on songe toutes les fois qu'il y a un progrès à réaliser, une réforme à faire aboutir*» (p. 10).

(6) À ce titre, il a l'honneur d'une notice biographique, d'ailleurs incomplète, dans le dictionnaire Maitron. Il y est signalé qu'il fut l'un des organisateurs du congrès international ouvrier en 1878 et, pour cela, condamné à un mois de prison et 100 francs d'amende. Il fut ensuite, en 1880, président du congrès socialiste du Centre. [Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier, tome VII et tome XIV, 1871-1914, de la Commune à la Grande Guerre]. Souvenir tardif de ses débuts, il prononça, le 31 janvier 1931, un discours lors de la cérémonie commémorative du centenaire de la naissance du journaliste Henri Rochefort. Sur son évolution vers le nationalisme exclusif, cf. Yvan Combeau [1998].

(7) Incidemment, l'annuaire *Nos Édiles* rappelle qu'il fut, sa vie durant, vainqueur de dix-sept duels ! Il convient en la matière de ne pas confondre, comme le font souvent les liasses d'archives, le père avec le fils, qui fut en 1926 champion olympique d'escrime et successeur de son père dans la circonscription, faisant ainsi de la carrière municipale une affaire de famille, à l'instar des Levée dans le 1^{er} arrondissement ou des Chérioux dans le XV^e arrondissement de la capitale. La confusion entre les deux se rencontre notamment dans les fichiers des Renseignements généraux conservés à la préfecture de Police [Archives de la préfecture de Police (APP), APP GA 66 588 et APP 144 365]. À ce sujet, signalons que la postérité a doté cette dynastie d'élus d'une avenue à leur nom, dans le nord du XVII^e arrondissement, dès 1933 pour le père. Depuis 1976, le nom du fils, Armand, y a été ajouté. Armand Massard [1970] tenta de reprendre, avec cependant moins de talent et d'audience, le flambeau de son père sur ces questions de circulation. Il ne nous a, hélas, pas été possible de trouver de descendance susceptible d'avoir conservé des archives personnelles et une recherche systématique par l'annuaire téléphonique s'est avérée vaine pour Paris.

Dans ce contexte, la charge polémique pouvait sonner clairement : *« M. Massard jouit d'un panier à salade ou plus exactement d'une voiture qui lui est fournie par la préfecture de Police. Révétons à ceux qui l'ignorent que M. Massard, ex-communard (à 13 ans et demi), étaye de rapports toujours favorables les dépenses de la préfecture de Police. [...] M. Massard est un personnage, à l'Hôtel-de-Ville, il détient le record des crachats... aucun Topaze n'est plus décoré que lui. Il eut même l'audace de se dire combattant de 1870 »* [Albert Manteau, 1931, p. 41-43].

Effectivement, porteur de multiples décorations militaires, défenseur de l'armée en tant que fondateur du syndicat de la presse militaire et directeur de *L'Écho de l'armée*, ami de Paul Déroulède, membre des vétérans des armées de terre et de mer, il renia à maintes reprises son passé de militant révolutionnaire. Ainsi s'éleva-t-il en 1929, au cours d'une réunion électorale surveillée par des agents des Renseignements généraux, contre l'accusation portée à son encontre d'avoir été anarchiste. S'il admettait *« que vers 1870, il s'était laissé aller vers les idées de gauche »*, il certifiait *« avoir reconnu vivement son erreur et s'être ressaisi »*... Toujours est-il que, adversaire virulent des forces dites « de progrès », le « commandant-bourreau Émile Massard » était qualifié de « fasciste » dans un article signé « Le Comité central » paru dans *L'Humanité* du 7 septembre 1922.

Au moins en matière de circulation, son engagement ne prêtait-il pas trop le flanc à la critique et ce, malgré sa proximité avec la préfecture de Police. Bien évidemment, par la suite, Émile Massard fit partie du groupe municipal de l'automobile qui existait en 1930 et qui se composait de quarante et un membres⁸, parmi lesquels figuraient, outre son président Maurice Levillain, élu du quartier Charonne dans le XX^e arrondissement⁹, des représentants de chaque arrondissement dans un souci visible d'équité et de couverture de l'ensemble de la capitale. Sur le fond, cela conforte l'idée, déjà entrevue, selon laquelle le traitement politique de cette question intéressant le quotidien des Parisiens, n'était pas l'occasion de polémiques politiciennes. Fort de ce souci concret de l'intérêt public, au-delà des clivages partisans, Émile Massard rédigea une œuvre fondatrice destinée à rendre la ville de Paris plus « circulaire¹⁰ » et également plus sûre. Au cours de ces débuts tout à fait fondamentaux de l'automobile, l'intérêt pour la Ville de Paris d'établir un nouvel équilibre ressortait très clairement des deux conclusions majeures du rapport : *« La circulation augmente, par conséquent notre richesse s'accroît; les accidents augmentent, par conséquent notre insécurité grandit. »*

Pour y remédier, telles étaient les préconisations de l'édile : *« On doit défendre les cochers et les conducteurs, car ce sont les premières victimes du désordre; protéger*

•••• (8) C'est là un chiffre tout à fait significatif, Paris comptant quatre-vingt quartiers et autant d'élus. Nos recherches sur ce groupe informel (non mentionné dans les différentes éditions de l'annuaire *Nos Édiles*) sont restées très lacunaires. Conclure qu'il y avait là, en marge des commissions et comités reconnus, un « lobby » actif serait sans doute exagéré. Il n'en demeure pas moins que les auteurs de rapports visant à faciliter la circulation dans Paris au cours de l'entre-deux-guerres appartenaient tous à ce groupe : Noël Pinelli, Victor Buaille, Fortuné d'Andigné, Ambroise Rendu, Fernand Laurent, Adolphe Chérioux, Georges Prade, etc.

(9) Maurice Levillain exerçait la profession d'ouvrier mécanicien.

(10) Ce néologisme apparaît dans sa bouche lors d'un débat en 1922 [BMO Débats, séance du 12 décembre 1922, p. 611] et est repris dans son rapport (p. IX) précédant l'*Ordonnance générale réglementant la circulation sur les chaussées et voies publiques de la Ville de Paris et des communes du ressort de la préfecture de Police*, du 15 mars 1925.

les piétons, car ils sont continuellement menacés; distribuer enfin une justice égale à tous, car la circulation vive et rapide est une conséquence de la richesse et une loi du progrès¹¹.»

Ajoutons au bilan final que, d'après l'auteur, les campagnes restaient de toute façon plus «accidentogènes¹²» et que, aussi, satisfaction relative, l'on mourait moins à Paris qu'à Londres...

Le «manuel» Massard et le Code de la rue

Point d'aboutissement du premier âge des usages de l'automobile, le rapport Massard de 1910 aborda tous les problèmes. Une décennie avait-elle véritablement suffi à tous les poser? «*Toutes les mesures sans exception*» ont-elles été effectivement envisagées dans ce travail? Telle était, en tout cas, la conviction de son auteur et, à vrai dire, malgré son caractère autoproclamé, cette exhaustivité reste difficile à prendre en défaut, y compris pour un expert actuel. Il nous a été donné de constater que celui-ci est encore connu, lu et critiqué, à défaut d'être véritablement utilisé, dans certains services techniques de la ville par les professionnels de l'aménagement urbain. L'œuvre de synthèse qui y fut accomplie avait heureusement mêlé les acteurs du monde premier et du monde

second de l'automobile. «*Soumis à des personnes compétentes, susceptibles de nous donner un avis éclairé*», ce projet de code prit en compte les résultats d'une enquête menée auprès de vingt-sept personnes physiques ou morales interrogées sur les problèmes concrets rencontrés par les conducteurs. Furent par conséquent invités à s'exprimer des industriels de l'automobile ou des techniques de pointe (De Dion-Bouton, Louis Blériot, «*MM. Farman, spécialistes de l'aéronautique*»), des mécaniciens, des commerçants, un «*Américain de Washington*», des représentants de compagnies de transports collectifs, des journalistes et parmi eux, surreprésentés, des chroniqueurs sportifs – comme celui de *L'Auto*.

Il n'est pas anodin de constater que, pour objectif qu'il désirait être, le champ de l'expertise circulatoire demeurait aussi un espace étroit de déploiement du nationalisme. L'«*Américain de Washington*», à savoir William Phelps Eno, avait été interrogé par politesse diplomatique, si l'on peut dire. Sa présence revêtait, certes, une importance dans la mesure où le *leadership* de la «révolution automobile» était depuis peu passé outre-Atlantique mais, plus encore, c'est le regard sévère que cet étranger portait sur la capitale depuis quelques années qui fut interrogé. La raison de la présence de M. Eno tenait donc à sa qualité reconnue de «traficien». La science du trafic était une nouvelle matière ignorée en France comme ailleurs, notamment par

•••• (11) On remarquera que la question des assurances inspirait à Émile Massard le commentaire suivant, heureusement démenti depuis : «*Il faut aussi retenir ce fait : l'assurance contre les accidents constitue une véritable prime à l'imprudence.*»

(12) Il n'est pas question de livrer ici une analyse détaillée du phénomène que l'on qualifie aujourd'hui de «sécurité routière», bien que le rapport d'Émile Massard propose des analyses très pertinentes sur «les lois de production» des accidents. Nous renvoyons pour cela aux recherches prochainement publiées du groupe de recherche «Conduites urbaines. France-Égypte» (cf. <http://conduites-urbaines.ens-lsh.fr>), aux travaux réalisés et en cours de Jean Orselli (doctorat d'histoire en cours, université Paris I Panthéon-Sorbonne, Centre d'histoire sociale du XX^e siècle) et au dossier que nous avons coordonné, à paraître dans *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, «Accidents, sécurité routière et usages de l'automobile. Historiographie et recherches en cours».

l'enseignement des Ponts-et-Chaussées. En ce domaine, W.P. Eno était un pionnier, volontiers donneur de leçons, ce qui en agaça beaucoup. Auteur du premier traité américain de régulation de la circulation, il fit de Paris son terrain d'observation privilégié dès son premier ouvrage [W.P. Eno, 1909]. Une version française d'un autre texte, rédigé à dessein pour le cas parisien, fut publiée en 1912 [W. P. Eno, 1912]. Par la suite, comme tout riche mécène new-yorkais, il créa pour diffuser ses idées une fondation affiliée, en novembre 1933, au Bureau of Highway Traffic Analysis de la prestigieuse université de Yale dans le Connecticut [John A. Montgomery, 1988]¹³.

Investi d'une mission nationale – défendre le rang parisien en matière de circulation –, Émile Massard présentait, pour sa part, des solutions adaptées à la capitale, à son rythme et à son esthétique. *«Il manque aux agents, aux cochers et conducteurs, il manque à tout le monde un code pratique de la circulation urbaine [...]; alors que l'on a fait le Code de la Route¹⁴, on n'a pas fait le Code de la Rue.»* Étonné du *«peu de place que tiennent dans les ordonnances de police les principes fondamentaux de la circulation»* et constatant que les règles essentielles étaient souvent indiquées incidemment¹⁵, il concluait qu'*«une refonte de toutes les ordonnances s'imposait»* à son avis. Il pointa dans un premier temps, de façon désordonnée et non numérotée, plus d'une cinquantaine de données normatives que nous livrons en annexe.

Pour faire bon poids, ces mesures juxtaposaient des conseils donnés aux construc-

teurs, aux conducteurs – particuliers ou professionnels – et au préfet de Police. Dans un second temps justement, Émile Massard formalisa dans deux projets de délibération, soumis au conseil, des requêtes précises auprès de l'autorité exécutive, qui résultaient de sa propre tentative de synthèse à l'intérieur d'un projet de code en quatorze articles (cf. page suivante le résultat de la consultation du comité d'experts dont a fait l'objet l'article 1 du code de circulation urbaine):

- «Article premier: tenir sa droite;*
- article 2: doublements;*
- article 3: dépassements des tramways;*
- article 4: croisements;*
- article 5: pour tourner;*
- article 6: arrêt;*
- article 7: stationnement;*
- article 8: maraude;*
- article 9: fardiens, voitures à bras;*
- article 10: lanternes;*
- article 11: circulation à sens unique;*
- article 12: circulation giratoire;*
- article 13: carrefours;*
- article 14: signaux sonores.»*

Il s'ensuivit une présentation stratégique du rapport par son auteur, dans un *meeting* à la Bourse devant trois mille cochers. Il était primordial de bénéficier de l'assentiment de *«cette intéressante corporation»*, afin d'espérer une application des dispositions proposées¹⁶. Sans aucun doute, des motifs de séduction électorale accompagnaient alors ces préoccupations *«désintéressées»*, formulées au nom de l'intérêt général.

•••• (13) En 1920, Eno publia aussi *The Science of Highway Traffic Regulation 1899-1920*.

(14) Émile Massard fait ici évidemment allusion à la loi sur la police du roulage de 1851 et non au code de 1922.

(15) L'absence de hiérarchie dans les règles est particulièrement évidente dans l'ordonnance de 1900.

(16) Intervention d'Émile Massard, BMO Déb., rapport sur la circulation générale des voitures et des piétons, p.2624-2928, séance du 10 juillet 1910.

Projet de code de la circulation urbaine.

Tenir sa droite.

169

Article premier. — Toute circulation se fait à droite, qu'il s'agisse de voitures, véhicules quelconques, animaux ou piétons.

2^o Les conducteurs doivent tenir rigoureusement le côté droit de la chaussée, et non le milieu, sous peine de contravention immédiate.

3^o Pour prendre les tournants, la droite devra toujours être conservée.

Association générale automobile.	Approuvé. Les virages à la corde à gauche sont rigoureusement interdits.
Société des mécaniciens, conducteurs d'automobiles.	Approuvé.
Société de secours mutuels des mécaniciens-conducteurs d'automobiles.	Approuvé.
Compagnie des tramways de l'Ouest-Parisien.	Approuvé.
Duc d'Uzès.	Quel que soit le côté adopté, il devrait y avoir obligation absolue de le tenir, et non le milieu de la chaussée. A Paris, cette règle ne sera jamais appliquée. Les charretiers seront toujours sur la chaussée où il leur plaira d'être ainsi que les malfaiteurs.
Étienne Giraud, du comité de l'A. C. F.	Approuvé.

Marquis de Chasseloup-Laubat.	La circulation se trouve souvent interrompue par des charrettes qui marchent en files : j'estime qu'il serait nécessaire d'interdire aux charretiers de se suivre ainsi sans solution de continuité et de les obliger, au contraire, à laisser entre chaque charrette un intervalle de 20 à 30 mètres.
F. Charron, constructeur d'automobiles.	Approuvé.
F. Litou, mécanicien-constructeur d'automobiles.	Les premières contraventions devraient être pour les conducteurs d'omnibus qui encombrement continuellement.
Compagnie parisienne des taxautos électriques.	Approuvé.
Prince Pierre d'Arenberg.	Approuvé. J'atténuerai le terme « contravention immédiate ».
G. Grus et L. Cabarrus, constructeurs d'automobiles.	Nous sommes absolument d'accord avec cet article premier, mais pour tenir le côté droit de la chaussée et non le milieu, il serait essentiel que le stationnement des voitures se fasse d'une autre manière qu'actuellement.
Compagnie des voitures l'Abeille.	Approuvé.
Georges Longuemare, ingénieur.	Approuvé.
Philippon.	Approuvé.
La Banlieue, messageries.	Approuvé.
Comte Récopé.	Sans observation.
Compagnie parisienne l'Urbaine.	Pas d'observation.
Automobiles Bondis.	Approuvé.
Chambre syndicale des transports, 10, rue de Lancry.	1° Approuvé ; 2° C'est trop rigoureux et souvent impossible à mettre en pratique. Il en découlera l'impossibilité de doubler à gauche, d'où une file interminable ; 3° Approuvé.

Compagnie française de tramways, 3, rue Moncey.	Approuvé.
M. Price, directeur Maison Dunlop.	Approuvé.
Office d'aviation (de Baeder).	Approuvé.
Georges Richard.	Approuvé.
H. Krenner.	Il faut insister beaucoup sur la question de la droite et surtout sur le doublement à gauche. Il faut obliger les agents de police à faire respecter ce règlement.
Automobile-club de France.	Les conducteurs de tous véhicules, de bêtes de trait ou de charge, montées ou non, de troupeaux, de cavaliers, doivent, toutes les fois qu'aucun obstacle s'y présente, prendre la partie de la chaussée qui se trouve à leur droite alors même que le milieu en serait libre. Lorsque l'intensité de la circulation obligera les conducteurs à raser les trottoirs, ils devront très sensiblement ralentir leur vitesse. Aussitôt que l'obstacle qui aurait pu les obliger à dévier à gauche sera dépassé, ils devront reprendre leur droite. A l'exception des tramways, tous les véhicules franchiront les grilles de l'octroi en gardant la droite de la chaussée. Pour prendre les tournants, la droite devra toujours être conservée. <i>Note :</i> La Commission de Tourisme propose qu'à titre de témoin il soit établi au milieu de chacune des voies aboutissant aux carrefours, sur le pavage, une plaque de couleur vive qui pourrait, au besoin, être lumineuse la nuit. Les véhicules ayant à parcourir un carrefour devront en toutes hypothèses laisser à leur gauche les plaques établies sur les voies qu'ils utilisent.
La France hippique.	1° Approuvé ; 2° Absolument impossible tant que les chaussées seront bombées ; 3° N'est possible que si les angles des trottoirs sont considérablement abattus.

Le socle de l'édifice étant posé, il restait à la préfecture de Police à agir, ce qu'elle fit par le biais d'une campagne massive d'affichage en

1912. Ainsi la circulation automobile entra-t-elle de plain-pied dans le domaine public avant la Première Guerre mondiale.

■ **Mathieu FLONNEAU**

maître de conférences, université Paris I,
Panthéon-Sorbonne

ANNEXE 1

L'ensemble de ses travaux majeurs doit être pris en compte : bulletin municipal officiel (BMO) de la ville de Paris, rapports et documents, 1910, rapports n° 17 « *sur la circulation générale des voitures et piétons, historique de la question, photographie et graphique* » et n° 41, « *complémentaire sur un projet de code de la circulation urbaine* » ; 1911, rapport n° 35, « *proposition relative à l'installation de signaux et poteaux indicateurs destinés à faciliter la circulation* » ; 1913, rapport n° 1 « *rapport et diverses propositions relatives à la circulation dans Paris* » ; 1918, rapport n° 116, « *proposition tendant à la suppression des sifflets, sirènes, et tout bruit anormal pendant la nuit* » ; 1921, rapport n° 100, « *sur les systèmes et projets soumis au concours en vue d'améliorer la sécurité et la commodité de la circulation* » ; 1921, rapport n° 157, « *note sur diverses questions intéressant la circulation* » ; 1922, rapport n° 141, « *sur la création d'un groupe de gardiens de la paix à cheval en vue d'améliorer la circulation* » ; 1922, n° 145, « *organisation d'expériences de signalisation sur la voie publique* » ; 1923, rapport n° 103, « *1° sur le compte rendu du congrès de la route à Séville ; 2° la protection des piétons ; 3° le problème de la vitesse ; 4° le problème des croisements ; 5° la question des poids lourds ; 6° la signalisation dans les voies publiques ; 7° questions diverses* » ; 1924, rapport n° 132, « *sur le voyage d'études relatives à la circulation à Londres* » ; 1926, rapport n° 151, « *sur le congrès de la route à Milan* » ; 1927, rapport n° 174, « *sur les opérations du jury du concours pour l'établissement de passages et garages souterrains* » ; 1928, rapport n° 93, « *sur 1° les mesures récentes prises pour améliorer la circulation ; 2° les réalisations à l'étranger ; 3° les projets et suggestions pour l'avenir* ». Il faudrait y ajouter aussi les multiples interventions en séance et les importants rapports annuels sur le budget de la préfecture de Police dont il avait la charge.

172

BIBLIOGRAPHIE

Commémoration des vingt-cinq années de mandat de Émile Massard, 1930, Paris, imprimerie municipale.

COMBEAU (Y.), 1998, *Paris et les élections municipales sous la Troisième République. La scène capitale dans la vie politique française*, Paris, L'Harmattan.

DICIONNAIRE BIOGRAPHIQUE DU MOUVEMENT OUVRIER, 1973, tome VII et tome XIV, 1871-1914, *De la Commune à la Grande Guerre*, Paris, Les éditions ouvrières.

ENO (W.P.), 1909, *Street Traffic Regulation. General Traffic Regulations*, New York, The Rider and Driver publishing.

ENO (W. P.), 1912, *Le problème de la circulation*.

ENO (W.P.), 1920, *The Science of Highway Traffic Regulation 1899-1920*, Washington/New York, Brentano's.

FLONNEAU (M.), 2005, « Circulation » in AUBOUIN (M.), TEYSSIER (A.), TULARD (J.), *Histoire et dictionnaire de la police. Du Moyen-Âge à nos jours*, Paris, Robert Laffont.

MANTEAU (A.), 1931, *Les comptes de Topaze et de l'administration*, Paris, Argo.

MASSARD (A.), 1970, *Faits et méfaits divers, confessions d'un vieil enfant du siècle*, Paris, Pierre Charron.

MASSARD (É), 1912, *Quatre ans à l'Hôtel de ville, les intérêts de Paris, les intérêts du quartier* (compte rendu de son mandat - 1908-1912 - rédigé par Émile Massard à l'attention de ses électeurs), publié à compte d'auteur.

MONTGOMERY (J.A.), 1988, *ENO, the Man and the Foundation, a Chronicle of Transportation*, Westport Connecticut, ENO Foundation of transportation.