

Université Lumière Lyon 2
École doctorale : Sciences sociales
Institut d'Études Politiques de Lyon
Équipe de recherche : Environnement, Ville, Sociétés (IRG)

Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910 – années 1960)

par Sébastien GARDON

Thèse de doctorat de science politique
sous la direction de Gilles POLLET
présentée et soutenue publiquement le 17 juin 2009

Membres du jury : Gilles POLLET, Professeur des universités, Institut d'Études Politiques de Lyon
Jean-Pierre GAUDIN, Professeur des universités, IEP Aix-Marseille Viviane CLAUDE, Professeure des universités, Université Paris 12 Olivier FARON, Professeur des universités, École normale supérieure Lettres et sciences humaines Renaud PAYRE, Maître de conférences HDR, Université Lyon 2 Mathieu FLONNEAU, Maître de conférences, Université Paris 1

Table des matières

Contrat de diffusion . . .	6
[Remerciements] . . .	7
Introduction . . .	9
Gouvernement urbain et analyse des politiques publiques . . .	15
Une sociologie politique des pouvoirs urbains . . .	16
Qui gouverne les villes ? . . .	19
Mise sur agenda et construction des catégories d'intervention publique . . .	23
Gouverner par commissions . . .	27
Les commissions, un impensé de l'action publique . . .	29
Enquêter sur les commissions . . .	40
Enquêter en comparant . . .	41
Construction thématique et mise en perspective chronologique . . .	47
Prologue : L'arrivée d'un nouveau mode de transport en ville . . .	53
Partie I – Identification et construction de la circulation urbaine comme enjeu public local . . .	58
Chapitre 1 – La construction d'un problème public dans le cadre des mondes automobiles . . .	58
Section 1) L'émergence des mondes automobiles pour accompagner le développement du phénomène automobile . . .	58
Section 2) L'Automobile-Club du Rhône, porte-parole des mondes automobiles . . .	69
Section 3) Le passage à un enjeu social et technique comme condition de recevabilité politique et administrative . . .	85
Chapitre 2 – Des scènes de discussion plurielles pour une mise sur agenda transversale des questions automobiles . . .	103
Section 1) De nouvelles pratiques automobiles à encadrer . . .	105
Section 2) Des discussions nationales et internationales comme relais des préoccupations locales . . .	133
Section 3) Une mise sur agenda privée et décisive des enjeux de circulation et de stationnement . . .	155
Partie II – Qui gouverne l'automobile ? . . .	183
Chapitre 3 – Un gouvernement multi-niveaux : des scènes d'action éclatées . . .	184
Section 1) Réglementer et surveiller la circulation, un problème local ou national ? . . .	186
Section 2) Vers une municipalisation des questions de circulation . . .	221
Section 3) La ville au cœur des enjeux de division du travail entre l'Etat et les collectivités locales . . .	237
Chapitre 4 – Gouverner par commissions, confusion ou partage des pouvoirs ? . . .	265
Section 1) Un florilège de commissions pour encadrer la question automobile . . .	267
Section 2) Vers un gouvernement municipal de la circulation urbaine . . .	296
Section 3) Variété et pluralité des modes de gestion et de décision . . .	320
Partie III – Comment administrer et gouverner la circulation urbaine ? . . .	346
Chapitre 5 – La mise en administration des questions de circulation urbaine . . .	346

Section 1) La gestion municipale de la circulation urbaine . .	348
Section 2) La construction du consensus par des instruments d'action publique ? . .	367
Section 3) La progressive mise en place de structures d'études et de recherches . .	394
Chapitre 6 – Des savoirs pour gouverner la circulation urbaine . .	418
Section 1) Une dynamique de circulation des savoirs sur la circulation urbaine . .	424
Section 2) Une dynamique de centralisation des savoirs . .	465
Conclusion . .	503
Gouverner par commissions la circulation urbaine . .	504
Des transformations de l'environnement institutionnel et social à la dilution du gouvernement par commissions . .	507
Bibliographie . .	513
I – Ouvrages . .	513
II – Numéros de revue . .	520
III - Articles . .	521
IV - Ouvrages collectifs . .	527
V – Sections d'ouvrages collectifs . .	530
VI - Communications . .	535
VII - Travaux universitaires . .	536
VIII - Rapports . .	538
Sources . .	541
I - Sources archivistiques . .	541
<i>Bordeaux</i> (décembre 2006) . .	541
<i>Genève (Suisse)</i> (janvier-février 2006) . .	541
<i>Lille</i> (février 2007) . .	543
<i>Lyon</i> (depuis 2002) . .	544
<i>Marseille</i> (juin 2007) . .	549
<i>Nice</i> (décembre 2006) . .	549
<i>Paris</i> (2006-2007) . .	550
<i>Villeurbanne</i> (depuis 2003) . .	555
II - Sources imprimées . .	556
Bibliothèque des Archives Municipales de Bordeaux . .	556
Bibliothèque des Archives Municipales de Lyon . .	556
Bibliothèque des Archives Départementales du Rhône . .	560
Bibliothèque des Archives de la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône . .	561
Documentation des Archives de la Communauté Urbaine de Lyon . .	561
Bibliothèque de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet . .	561
Bibliothèque des Archives Municipales de Nice . .	565
Bibliothèque Municipale de Nice « Dubouchage Romain Gary » . .	566
Palais Masséna / Musée d'art et d'histoire (Nice) . .	566
Bibliothèque Municipale de Lyon . .	566

Bibliothèque municipale de Saint-Étienne . .	567
Bibliothèque administrative de la Ville de Paris . .	567
Bibliothèque Nationale de France . .	568
Bibliothèque des Nations Unies . .	568
Bibliothèque Lesage (ENPC) . .	569
Centre de documentation de l'Institut Français d'Urbanisme . .	571
Centre de Documentation sur l'Urbanisme . .	571
Centre de Documentation de l'Aménagement et des Transports . .	572
Bibliothèque de l'Institut d'Urbanisme de Lyon . .	572
Bibliothèque du Comité d'histoire du Ministère de l'Équipement . .	572
Documentation du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles . .	574
Documentation du Centre d'Études Techniques de l'Équipement (Bron) . .	574
III - Entretiens réalisés entre 2003 et 2007 . .	575
Liste des sigles . .	577
Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (des années 1910 aux années 1960) . .	579
Governing Urban Traffic : French Cities and the Automobile (1910-1970) . .	580

Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité – pas d'utilisation commerciale - pas de modification](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr/) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.

[Remerciements]

J'ai plaisir à remercier les personnes qui m'ont accompagnées tout au long de ce parcours de recherche.

Je tiens à remercier tout d'abord mon directeur de thèse, Gilles Pollet, pour ses conseils et son soutien depuis les débuts de mon parcours en science politique. Je remercie les membres de mon jury pour leur disponibilité et pour avoir accepté de participer à l'évaluation de ce travail.

Au sein du Laboratoire RIVES, j'ai bénéficié d'excellentes conditions de travail. Que ses membres soient remerciés pour leur accueil ainsi que les responsables de l'ENTPE. Le Laboratoire Triangle a été aussi un soutien précieux tout au long de ses années. Dans ces institutions, je remercie tout particulièrement Florence Dejoux et Pascal Allais pour leur très grande disponibilité.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont accueillies dans des centres d'archives et de documentation à Lyon, Villeurbanne, Saint-Étienne, Paris, Genève, Lille, Bordeaux, Marseille ou Nice. Leur gentillesse et leur disponibilité ont véritablement enrichi ce parcours de recherche. Je salue ici tout particulièrement Chantal Chareun, Michel Cateland et les membres de la Fondation Marius Berliet pour leur aide dévouée et leur soutien chaleureux. Je remercie également toutes les personnes qui m'ont accueillies dans le cadre d'un entretien ou d'une rencontre.

Je tiens tout particulièrement à associer Pierre-Yves Saunier à ces remerciements. Sans son soutien et sa patience, ce travail n'aurait pas pu arriver à son terme. Merci aussi à Renaud Payre, pour ses conseils toujours stimulants, et à Gwenola Le Naour. Leur aide bienveillante m'a également permis de bénéficier d'expériences d'enseignement enrichissantes. Merci enfin à Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno qui m'ont permis de côtoyer les mondes « parisiens » des historiens de la mobilité.

L'écriture d'une thèse demande beaucoup d'attention de la part des relecteurs. Que soient ici remerciés dans cette lourde tâche Camilo Argibay, Julie Gervais, Aisling Healy, Harold Mazoyer et Sarah Russeil. Ce travail leur doit beaucoup. A la fin de ce parcours, je peux témoigner de la chance que nous avons à Lyon de côtoyer un groupe de doctorants dynamiques et solidaires.

De nombreuses autres personnes rencontrées à Lyon ou ailleurs m'ont accompagnées au cours d'activités de recherche ou d'enseignement. Je pense ici à Gilles Bentayou, Cécile Candiago, Juan-Felipe Carrillo, Pierre Chamard, Eric Farges, Stéphane Frioux, Violaine Girard, Simon Hupfel, Maxime Huré, Aurélie Morin, Jean Orseilli, Arnaud Passalacqua, Frank Schipper et aux membres de l'ADD. Un merci spécial à Bilel Benbouzid pour nos échanges de « fin de semaine » à Gerland.

Deux compagnons de route, Stève Bernardin et Marie-Clotilde Meillerand, ont partagé les aléas quotidiens de ce travail. Ce fut pour moi un privilège et toujours un plaisir de les avoir à mes côtés.

Je n'oublie pas que ce travail a été aussi inspiré par la « Bron_de_connexion » qui m'a accompagnée pendant toutes ces années de science politique. Merci à Gaëlle pour son aide précieuse.

Je suis enfin reconnaissant envers mes parents, mes beaux-parents, Fabrice, Corinne, Claude, Sophie, Maximus, Stéphanie, Hubert et tous les autres qui m'ont soutenus et supportés toutes ces années. Merci surtout de m'avoir fait oublier les automobiles, les villes et la science politique.

Ce mémoire est dédié à Virginie pour tout ce que nous avons construit ensemble.

Pour réaliser ce travail, j'ai bénéficié d'une allocation de recherche du Ministère de la Recherche. Dans ce cadre j'ai été accueilli au Laboratoire RIVES (Recherches Interdisciplinaires Villes, Espace, Société) de l'UMR CNRS 5600, au sein de l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat. J'ai eu également l'opportunité d'être Attaché Temporaire d'Enseignement et de Recherche à la Faculté de Droit et de Science Politique et à l'Institut d'Etudes Politiques de l'Université Lyon 2. Que ces institutions et leurs responsables soient remerciés pour leur soutien.

Introduction

« (...) Depuis quelques années déjà, à Lyon, comme dans toutes les grandes villes, la circulation est devenue plus intense et la surface dont disposent les véhicules n'est plus en rapport avec leur nombre. Cette disproportion grandit chaque jour. Elle crée un problème très grave par les accidents fréquents et la perte de temps, d'où un ralentissement d'activité dans la cité, qui résulte des embouteillages nombreux. Les solutions à intervenir pour résoudre ce problème de circulation sont de deux sortes : l'extension et la meilleure utilisation de la surface d'encombrement consacrée aux véhicules. Ces deux solutions générales se complètent. Les véhicules se multiplient. Il apparaît bien que d'ici quelques années leur nombre, déjà élevé, sera tel que si parfaitement réglementé que sera leur écoulement, cet écoulement sera trop étroitement canalisé. Il n'est pas moins vrai, par contre, qu'une chaussée très large deviendrait vite insuffisante si une discipline très stricte n'intervenait pas pour assurer l'ordre. (...) »¹

Véritable révolution technique au dix-neuvième siècle, l'automobile constitue surtout une transformation sociale, dont les conséquences se déploient tout au long du vingtième siècle. Bouleversant l'environnement des sociétés urbaines, elle implique des interventions d'importance au niveau des autorités publiques. C'est une révolution à laquelle doivent s'adapter les pouvoirs publics, en développant des projets et des codes pour réguler son développement.

Dans les sociétés occidentales, l'automobile naît donc à la fin du dix-neuvième siècle et un système de transport se construit alors autour de ce nouveau mode de locomotion². A Lyon au début du vingtième siècle, plusieurs centaines de véhicules circulent déjà dans les rues de la ville³. Notre propos ne consiste pas à décrire cette évolution ni les usages de l'automobile en ville. Nous allons plutôt nous attacher à répondre à une question difficile à formaliser, tant pour les responsables locaux, les acteurs des « mondes automobiles »⁴ que pour les conducteurs d'automobiles eux-mêmes. Il s'agit de savoir qui gouverne l'automobile en ville. Cette question est incertaine, voire même incohérente d'autant plus que personne ne se la pose vraiment. Les pouvoirs publics semblent même éviter ce questionnement puisque aucune attribution claire et précise vient signifier comment, à quel niveau et qui s'occupe de ce domaine d'action et de régulation⁵. Surtout de leur point de vue, la

¹ « Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon », Rapport AICA / ACR (1925-1928), cf.

Bibliothèque des AML 1 C 707 305.

² Cf. Bertho Lavenir C., *La roue et le stylo, Comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, Paris, 1999, pp. 157-186.

³ De cinq automobiles roulant dans le Rhône en 1897 on passe à 308 en 1904, puis à 549 en 1905. Voir le tableau du nombre d'automobiles dans le Rhône en annexe.

⁴ Nous reviendrons plus loin sur cette terminologie.

⁵ Enjeu que l'on retrouve dans d'autres secteurs d'intervention publique, cf. Favre P., « Qui gouverne quand personne ne gouverne ? », in Favre P., Hayward J. et Schemeil Y. (dir.), *Etre gouverné, Etudes en l'honneur de Jean Leca*, Presses de Sciences Po, Paris, 2003, pp. 259-271.

gestion des enjeux de circulation ou de stationnement apparaît d'une complexité redoutable. Les acteurs privés, qui favorisent le développement de l'automobile, préfèrent souligner l'inaction des pouvoirs publics ou la trop forte emprise de la fiscalité qui contraignent le développement de ce mode de locomotion. Les utilisateurs quant à eux, ne semblent pas non plus se poser ce genre de question lorsqu'ils se dirigent avec leurs véhicules dans les rues des villes. Dans ce cadre, les conducteurs du début du vingtième siècle et ceux du vingt-et-unième siècle se trouvent dans les mêmes dispositions. Ainsi, ces trois catégories d'acteurs participent indirectement et parfois inconsciemment à un système technique, économique et social, qui a permis avec un certain succès le développement de ce mode de locomotion⁶. Dans notre démarche, qui gouverne la circulation urbaine renvoie donc à l'analyse d'une configuration d'acteurs (locaux), que nous nous sommes efforcé de construire à travers une enquête empirique, basée sur le recueil de sources principalement de première main, sur une problématique et une série de questionnements spécifiques que nous allons présenter.

Ce travail s'articule pour partie autour d'un couple d'acteurs que tout semble opposer, les pouvoirs publics d'un côté et les mondes automobiles de l'autre. C'est entre ces deux pôles que se joue la réponse à la question de savoir qui gouverne l'automobile en ville. Souvent le balancier penche du côté des autorités publiques, parfois il se dirige vers les acteurs privés. On est donc face à une situation complexe si l'on tente de décrire ce système de gestion de l'automobile en ville, qui n'est ni complètement public ni totalement privé.

Sur ce thème du partenariat public-privé⁷ appliqué aux transports, on peut prendre l'exemple du système de fonctionnement des lignes de chemins de fer en France au dix-neuvième siècle. La construction et l'exploitation des lignes étaient assurées par des entreprises privées, les services de l'Etat étant garant du respect des concessions engagées et des réglementations ferroviaires.

Dans le cadre de l'automobile par contre, ce mode de transport est né en dehors de toute régulation publique, sans impulsion ni soutien direct des pouvoirs publics. Ainsi, globalement et même paradoxalement, on peut dire que la question « automobile » va à la fois être au centre d'une certaine capacité auto-organisatrice⁸ des acteurs des mondes automobiles⁹, et ce même dans un pays comme la France parfois très centralisé voire tutélaire sur ce secteur, notamment au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale¹⁰. Parallèlement, ces mêmes acteurs vont chercher nécessairement à mettre en place un

⁶ Voir sur ce point Garçon A.-F. (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1998.

⁷ La notion est complexe et ancienne. Dans l'action publique, les partenariats public-privé sont nombreux et diffus. Ainsi « dans les études concernant l'histoire des services publics locaux en France, il est en effet courant de souligner l'ancienneté des processus de coopération entre acteurs publics et privés, voire la pérennité d'une « coproduction » de services publics locaux », cf. Gaudin J.-P., *Pourquoi la gouvernance ?*, Presses de Sciences Po, Paris, 2002, p. 48.

⁸ Avec un grand rôle des intérêts privés (associations, groupes d'intérêt, industriels...), même lorsqu'il s'agit de prendre la place des acteurs publics, que ce soit en matière d'initiatives et de réflexions sur la circulation, sur le stationnement, la place de l'automobile en ville, la sécurité routière, l'éducation des conducteurs, la construction d'infrastructures...

⁹ Notamment au cours des débuts de l'industrie automobile française, voir sur cette question Loubet J.-L., *L'histoire de l'automobile française*, Seuil, Paris, 2001.

¹⁰ Voir sur cette question Sauvy J., *L'industrie automobile*, PUF, Paris, 1984 ; et *Les organismes professionnels de l'automobile, 1896-1979*, Comité des Constructeurs Français d'Automobile, Paris, 1998.

lien puissant avec les pouvoirs publics¹¹. Cet équilibre toujours fragile entre ces deux perspectives et entre cette capacité d'action ou d'inaction des pouvoirs publics constituera l'un des points d'entrée de notre étude. Il s'agira notamment de s'interroger sur les causes de cette situation problématique en tenant compte de son interférence avec les enjeux plus spécifiquement urbains. Ne pourrait-on pas d'ailleurs émettre l'hypothèse que c'est d'une certaine manière parce que l'automobile conquiert facilement et irréversiblement les villes mais en même temps et surtout d'autres espaces qui la dépassent¹², qu'elle se trouve sous l'emprise des pouvoirs publics tout en leur échappant très largement ? Dans ce sens, la question du territoire conquis par l'automobile et très rapidement, voire en même temps, celle de la contestation de cette conquête a déjà fait l'objet d'investigations¹³. Il faudra alors en filigrane interroger la diffusion de ce mode de transport, à laquelle participent les acteurs privés comme ceux issus de la sphère publique. En même temps, il s'agira d'appréhender les stratégies de maîtrise que mettent en œuvre tour à tour ces deux catégories d'acteurs pour en contrôler le développement¹⁴. Dans cette perspective, l'automobile se présente comme l'un des principaux modes d'ouverture de la ville¹⁵ sur l'extérieur. En ce sens elle est au centre des échanges avec d'autres territoires. C'est à partir de cette situation que naissent principalement les enjeux si conflictuels de l'accessibilité de la ville¹⁶. L'automobile paraît insaisissable pour les pouvoirs publics dans son développement. Dès les années dix, elle dépasse les enjeux de la ville, en particulier en termes d'aménagement urbain (construction de routes, installation d'industries à la périphérie)¹⁷.

Par ailleurs avec l'objet « automobile », on touche à des enjeux socio-économiques concernant la capacité individuelle ou collective des personnes de se mouvoir à l'intérieur et à l'extérieur de la ville. Ainsi vont pouvoir être affirmés des besoins et des revendications individuels que tenteront très vite d'additionner des groupes professionnels ou associatifs (clubs, loisirs), voire les pouvoirs publics. A travers les usages automobiles, se joue donc un équilibre conflictuel entre d'une part des individus, qui vont pouvoir exercer et aspirer à leur « liberté », leur passion puis leur besoin de conduire, et d'autre part des associations, des regroupements et des tentatives de catégorisation par les pouvoirs publics de ces individualités hétérogènes et disparates telles que les chauffards, les jeunes, les pilotes, les professionnels. A partir de ces premières catégorisations et des enjeux individuels de la pratique automobile, la capacité de perception pour l'analyste comme pour les acteurs

¹¹ Avec entre autres, la création d'infrastructures, ou le soutien implicite mais fort au développement socio-économique de l'automobile.

¹² Cf. Dupuy G., *Les territoires de l'automobile*, Economica, Paris, 1995, pp. 7-15.

¹³ Voir notamment sur cette question pour le cas parisien Flonneau M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910 – 1977. Formes urbaines, Champs politiques et Représentations*, Thèse d'histoire, Paris I, 2002, pp. 477-504 et pour le cas lyonnais Perrin E., *Les territoires de l'automobile, Lyon, Lille et Stuttgart*, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 2004, pp. 689-813.

¹⁴ Notamment sur le plan de l'émergence de préoccupations en matière de sécurité routière ou de stationnement.

¹⁵ Après le train et avant l'avion mais avec sans doute encore plus de réussite.

¹⁶ En particulier pour une ville comme Lyon, dont plusieurs voies de communications convergent vers l'Europe du Nord, l'Europe du Sud, le Massif Central ou les Alpes.

¹⁷ Entretien avec Paul Berliet (27-05-05).

eux-mêmes, d'une action collective semble encore plus subtile que dans d'autres domaines d'action publique¹⁸.

Le point de départ de notre enquête s'appuie principalement sur une perspective monographique, même si notre objectif sera d'éviter de faire une simple monographie, c'est-à-dire de ne pas s'enfermer dans une histoire exhaustive et linéaire de la question automobile à Lyon. En ce sens, nous nous efforcerons justement de confronter les échelles d'analyse et les sources. Notre tâche sera facilitée par les enquêtes que nous avons réalisées sur d'autres villes, d'autres associations locales, nationales, internationales, ou professionnelles et au niveau des services étatiques. De même, en assumant ces différences avec une démarche plus classique d'histoire des villes, nous nous efforcerons de tirer des fils thématiques¹⁹ en respectant à travers leur exposition une certaine logique chronologique, plutôt que d'offrir un panorama complet de ces questions à Lyon.

Concernant le terrain lyonnais, plusieurs recherches ont déjà été identifiées et fournissent un socle solide de connaissances sur notre objet d'étude. En effet, le contexte lyonnais est déjà connu à travers de nombreux travaux. Nous pouvons déjà mentionner les recherches conduites par Bruno Dumons, Gilles Pollet²⁰ et Pierre-Yves Saunier²¹, qui portent principalement sur la III^{ème} République et sur lesquelles nous reviendrons plus en détail. Ces travaux peuvent être complétés par l'utilisation de certaines biographies de Edouard Herriot²² permettant notamment de retracer ses réseaux politiques locaux et nationaux²³. Pour la période pradelienne et les Trente Glorieuses, il faut souligner les travaux de Jean Lojkine²⁴, Laurent Sauzay²⁵, ou Sylvie Biarez²⁶. Ces recherches ont déjà mis en évidence les logiques d'un capitalisme d'Etat sur le plan de l'aménagement urbain, l'existence de réseaux locaux ou la structuration du pouvoir local autour notamment de la figure même de Louis Pradel. Enfin une étude réalisée par Bernard Meuret²⁷ peut également

¹⁸ Voir sur ce point Gusfield J. R., « Action collective et problèmes publics » (entretien avec Daniel Céfai et Danny Trom), in Céfai D. et Pasquier D. (dir.), *Le sens du public, Publics politiques, publics médiatiques*, PUF, Paris, 2003, pp. 63-78.

¹⁹ Comme la circulation, le stationnement, la sécurité routière, l'éducation des usagers, l'aménagement des routes...

²⁰ Cf. Dumons B. et Pollet G. (dir.), *Administrer la ville en Europe (XIX^e – XX^e siècles)*, Ed. L'Harmattan, Paris, 2003 ; Dumons B., Pollet G., Saunier P.-Y., *Les élites municipales sous la Troisième République. Des Villes du Sud-Est de la France*, Éditions du CNRS, Paris, 2002 ; et Dumons B. et Pollet G. (dir.), *Élites et pouvoirs locaux, La France du Sud-Est sous la Troisième République*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1999.

²¹ Cf. Saunier P.-Y., « Changing the city: urban international information and the Lyon municipality, 1900 – 1940 », *Planning perspectives*, 14, 1999 ; et « Au service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20^{ème} siècle », in *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon, XVI^e-XX^e siècles*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, 1997.

²² Voir parmi d'autres : Grosclaude P., *Edouard Herriot, Ecrivain et Homme d'Etat*, Editions La Caravelle, Paris, 1933 ; Suarez G., *Herriot (1924-1932)*, Editions Jules Tallandier, Paris, 1930. Voir surtout les travaux de Berstein S., *Edouard Herriot ou la République en personne*, Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 1986 ; et Soulié M., *La vie politique d'Edouard Herriot*, Armand Colin, Paris, 1962.

²³ Signalons également pour la période du Front Populaire, l'étude de Jean-Luc Pinol : *Espace social et espace politique, Lyon à l'époque du Front populaire*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1980. Voir aussi sur Lyon Pinol J.-L., *Les mobilités de la grande ville*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 1991.

²⁴ Cf. Lojkine J., *La politique urbaine de la région lyonnaise, 1945 - 1972*, Ed. Moutons, Paris, 1974.

²⁵ Cf. Sauzay L., *Louis Pradel, maire de Lyon*, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 1998.

²⁶ Cf. Biarez S., *Le pouvoir local*, Economica, Paris, 1989, dont une grande partie porte sur Lyon.

²⁷ Cf. Meuret B., *Le socialisme municipal, Villeurbanne 1880 – 1982*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1982.

être mobilisée notamment pour montrer un exemple voisin de mise en œuvre des politiques municipalistes, à Villeurbanne.

Plusieurs autres champs ou sous champs de recherche sont liés à notre sujet. Nous aurons l'occasion d'emprunter certaines des pistes développées par ces travaux, soit de manière heuristique soit sous forme de sources secondaires. L'histoire des transports²⁸, puis celle de l'automobile²⁹ et celle de l'automobile en ville retiendra notre attention. En France, les travaux de Mathieu Flonneau³⁰, Sabine Barles ou André Guillaume³¹ font autorité. Pourtant les travaux d'histoire urbaine laissent souvent de côté la question des transports ou de l'automobile³², à tel point que Mathieu Flonneau pose une question redoutable : « Des automobiles roulent-elles en France ? C'est en tout cas la question provocante qu'inspire la lecture de l'*Atlas historique des Villes de France*³³ »³⁴. Du côté des recherches anglo-saxonnes, les travaux ont davantage mis l'accent sur les enjeux de mobilité dans les sociétés contemporaines³⁵ en intégrant plus largement la question urbaine³⁶. Néanmoins, nous pourrions déjà puiser dans les travaux sur les transports parisiens³⁷ à la fois comme grille de compréhension de la question automobile dans les villes françaises et comme point de comparaison avec les autres cas d'étude qui nous occuperont. A Lyon, d'autres

²⁸ Et surtout l'histoire de la mobilité, davantage centrée sur les questions des usages et des pratiques que du côté de l'offre ou de la régulation du transport, cf. groupe de recherche ATIP CNRS « Mobilité Passé Présent » (Paris I Paris IV ENPC), et séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, organisé à Paris I, Paris IV et l'ENPC depuis 2005 et auquel nous participons.

²⁹ Le champ français reste pour l'instant davantage orienté du côté de l'industrie automobile et de son économie. Voir notamment sur ce point : Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P., Laux J. M., *La révolution automobile*, Albin Michel, Paris, 1977 ; ou Loubet J.-L., 2001, op. cit.

³⁰ Voir sa thèse *L'automobile à la conquête de Paris, 1910 – 1977. Formes urbaines, Champs politiques et Représentations*, Thèse d'histoire sous la direction de A. Prost, Paris I, 2002 publié en deux ouvrages : *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette, Paris, 2005 et *L'automobile à la conquête de Paris, chroniques illustrées*, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, Paris, 2003.

³¹ Ils ont surtout traité des enjeux de congestion, voir notamment Barles S., « De l'encombrement à la congestion ou la récurrence des problèmes de circulation urbaine, XIXe-XXe siècle », in Descat, S., Monin, E., Siret, D. (dir.). *Le développement durable au regard de l'histoire urbaine*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Lille, Lille, 2006, pp. 129-143 ; Barles S. et Guillaume A. « Gestion des congestions : *Seculum Miserabile* », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 94, 2000, pp. 4-12 ; *La congestion urbaine en France (1800-1870)*, Rapport pour le Plan urbanisme, construction et architecture, MELT, septembre 1998 ; et Guillaume A., « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Garçon A.-F., *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 1998, pp. 115-134.

³² En témoigne la tenue des conférences biennuelles de l'association européenne d'histoire urbaine, qui laisse peu de place aux questions de transport en ville dans les panels qu'elle organise.

³³ Publié sous la direction de Pinol Jean-Luc, Centre de Culture Contemporania de Barcelone / Hachette, 1996.

³⁴ Cf. Flonneau M., 2002, op. cit., p. 4.

³⁵ Voir Urry J., *Sociologie des mobilités, Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, Paris, 2005 ; ou Castells M., *La société en réseau*, Fayard, Paris, 2008. Pour un point historiographique, on renvoie à l'introduction de Flonneau M. et Guigueno V., in *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009.

³⁶ Voir notamment McShane C., *Down the asphalt path: The automobile and the American city*, Columbia University Press, New York, 1994 ; et Sheller M. and Urry J., "The City and the Car", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, n° 4, December 2000, pp. 889-905.

³⁷ Voir les travaux déjà mentionnés de Mathieu Flonneau et ceux de Arnaud Passalacqua (*L'autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, Thèse d'histoire, sous la direction d'André Gueslin, Paris VII, 2009), ou de Jean Orselli (*Les usages de la route, circulation et sécurité (1866-2000)*, Thèse d'histoire sous la direction d'Annie Fourcaut, Paris I, 2009).

travaux situés principalement dans le champ de l'histoire des transports nous permettront de percevoir le positionnement des pouvoirs urbains à l'égard de ce champ d'intervention³⁸.

Mais ce sont principalement les travaux des géographes et urbanistes, s'intéressant plus particulièrement à la question de l'occupation de l'espace, qui ont défini la question de l'automobile comme un objet central. On retrouve cette perspective largement développée chez Gabriel Dupuy³⁹, Vincent Kaufmann⁴⁰, Jean-Pierre Orfeuil⁴¹ ou Marc Wiel⁴². La dimension historique reste présente dans leurs préoccupations bien qu'il s'agisse pour eux principalement d'adopter un regard prospectif. Dans le cas lyonnais, deux thèses de géographie permettent aussi de rassembler de solides connaissances sur les transports à Lyon depuis les années soixante, avec les travaux de Christian Montès⁴³, et de Emmanuel Perrin⁴⁴, réalisées à partir d'une approche de mise en perspective à visée comparatiste.

En lien avec ces différents travaux, nous nous intéresserons aux formes d'administration et de gouvernement d'une société urbaine en pleine mutation, que ce soit au niveau de ses modes de vie, de ses déplacements ou de la prise en compte de la sécurité. Il s'agira notamment de regarder les capacités de réaction des pouvoirs publics face à une innovation technique, l'automobile, et par rapport aux transformations qu'elle engendre dans la société. Notre interrogation porte donc à la fois sur le « qui gouverne » et le « comment on gouverne ». Nous faisons l'hypothèse, sur un secteur difficile à investir par les pouvoirs publics, celui de la régulation de la circulation automobile, que les pouvoirs urbains gouvernent ce secteur. Ils y parviennent notamment par la mise en place de structures, de modes de faire décisionnels, et d'un système de co-production et de mutualisation de l'expertise para-public et para-municipal. L'organisation de ces lieux d'échanges permet notamment une confrontation entre les pouvoirs publics et les mondes automobiles. Ces perspectives permettent au final de questionner le lien entre les acteurs privés et les acteurs publics évoqué précédemment, à travers la participation des acteurs privés et la place de la société civile dans ce processus de décision.

³⁸ On pense ici aux travaux de Harold Mazoyer (thèse de science politique en cours sur l'expertise économique et le métro lyonnais, sous la direction de Gilles Pollet, Lyon 2), Etienne Faugier (thèse d'histoire rurale en cours sur une comparaison entre le Département du Rhône et la Province de Québec concernant l'arrivée et le développement de l'automobile, Lyon 2 et Université de Québec), Thomas Bourelly (thèse d'histoire en cours sur le chemin de fer à Lyon (1830-1937), sous la direction d'Olivier Faron, Paris IV) ou de Florent Montagnon (thèse d'histoire en cours sur le personnel de la compagnie OTL (1890-1970), sous la direction de Sylvie Schweitzer, Lyon 2).

³⁹ Cf. Dupuy G., *La dépendance automobile, Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Economica, Paris, 1999 ; *Les territoires de l'automobile*, op. cit. ; et *L'auto et la ville*, Flammarion, Paris, 1994.

⁴⁰ Cf. Kaufmann V., *Mobilités, fluidités, liberté ?*, Publications des Facultés Universitaires de Saint-Louis, Bruxelles, 2004 ; « The automobile and its world », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 25, n° 3, 2001, pp. 689-690.

⁴¹ Entre autres : Orfeuil J.-P., *L'automobile en questions*, Problèmes politiques et sociaux, La documentation Française, Paris, 2001 ; et *Je suis l'automobile*, Ed. de l'Aube, Paris, 1994.

⁴² Cf. Wiel M., *Ville et automobile*, Descartes et Cie, Paris, 2002 ; et *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Sprimont, 1999.

⁴³ Cf. Montès C., *Système de transport et système économique en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise de 1960 à 1992*, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 1992 ; et *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Ed. Géocarrefour, Lyon, 2003. Voir aussi *Enquête d'un champ impossible : la géographie historique*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lyon 2, 27 novembre 2007.

⁴⁴ Cf. Perrin E., *L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamique d'un territoire, Une mise en perspective de l'agglomération lyonnaise avec celles de Lille et de Stuttgart*, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 2004.

Dans le cadre d'une sociologie politique des pouvoirs urbains, la question du gouvernement de la circulation urbaine sera organisée autour de deux moments d'analyse. D'une part, nous regarderons la construction, la définition et l'identification d'un problème public, à savoir la question automobile en ville. Cela nous permettra dans un second temps d'analyser plus finement la question de la régulation de ce secteur, c'est-à-dire le gouvernement de la circulation urbaine. Ces deux moments structureront notre démarche pour montrer notamment qu'en fonction d'une certaine présentation, définition ou catégorisation du problème public, on peut repérer une certaine réponse des pouvoirs urbains et donc une manière de gouverner l'automobile, dépendante justement de la définition et de la catégorisation des problèmes publics opérées dans un premier temps. Nous verrons également que si les savoirs développés pour gouverner l'automobile en ville offrent surtout une réponse au problème public, ils contribuent en même temps à le redéfinir et à le construire.

Gouvernement urbain et analyse des politiques publiques

Dans un premier temps, notre analyse emprunte aux travaux portant sur le gouvernement. Sur cette notion, il faut quand même souligner une difficulté quasi-structurelle aux études et analyses menées en science politique. « On a accumulé de nombreuses connaissances sur les circuits de la décision au sein de l'Etat, sur la manière dont les groupes d'intérêts luttent pour s'y insérer, sur l'influence des représentations et des attentes, et sur mille autres mécanismes en jeu dans cette action spécifique qu'est « gouverner ». Somme toute, on travaille toujours beaucoup sur la question de savoir *Qui gouverne ?* (...) ou sur la question de savoir « comment gouverne-t-on ? ». Mais on ne se risque guère à définir ce qu'est « gouverner »⁴⁵. En effet si récemment, par effet de mode ou par contraintes éditoriales, plusieurs ouvrages comprennent dans leur titre le mot « Gouverner »⁴⁶, très peu parmi eux s'attachent à définir et analyser ce qu'ils entendent par gouverner, notamment en introduction. Comme signe révélateur de la méfiance envers cette notion que l'on retrouve dans les travaux d'analyse des politiques publiques, il n'y a pas d'entrée

⁴⁵ Cf. Favre P., in Favre P., Hayward J. et Schemeil Y. (dir.), 2003, op. cit., p. 260 et 261.

⁴⁶ Citons notamment Némery J.-C. et Wachter S. (dir.), *Gouverner les territoires*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1994 ; Borraz O., *Gouverner une ville, Besançon 1959-1989*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 1998 ; Gaudin J.-P., *Gouverner par contrat, L'action publique en question*, Presses de Sciences Po, Paris, 1999 ; Scharpf F., *Gouverner l'Europe*, Presses de Sciences Po, Paris, 2000 ; « Qui gouverne la ville ? », dossier spécial de *Pole Sud*, n° 13, novembre 2000 ; Palier B., *Gouverner la sécurité sociale*, Presses Universitaires de France, Paris, 2002 ; Fassin D. et Memmi D., *Le gouvernement des corps*, Editions de l'EHESS, Paris, 2004 ; Lascombes P. et Le Galès P. (dir.), *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, Paris, 2004 (qui devait s'appeler initialement *L'action publique et ses instruments*, tel que mentionné dans la bibliographie du *Dictionnaire des politiques publiques*) ; Oblat T., *Gouverner la ville, Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Presses Universitaires de France, Paris, 2005 ; Dumons B. et Zeller O. (dir.), *Gouverner la ville en Europe. Du Moyen-Age au XXe siècle*, L'Harmattan, Paris, 2006 ; « Gouverner par les cartes », dossier spécial de *Genèses*, n° 68, septembre 2007 ; Estèbe P., *Gouverner la ville mobile*, PUF, Paris, 2008 ; Pinson G., *Gouverner la ville par projet, Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Po, Paris, 2009 ; ou Payre R. et Pollet G. (dir.), *Gouverner par les savoirs, La construction des cadres de l'action publique*, à paraître en 2009 aux Editions des Archives Contemporaines...

« Gouverner » dans le *Dictionnaire des Politiques Publiques* mais seulement une entrée sur la « Gouvernance »⁴⁷.

Face à cette situation, ce sont plutôt les « ténors » de la discipline, qui se sont hasardés, au détour de travaux pas toujours très visibles, à présenter à une définition de « gouverner ». Pour Jean Leca, « gouverner, c'est prendre des décisions, résoudre des conflits, produire des biens publics, coordonner des comportements privés, réguler les marchés, organiser les élections, extraire des ressources, affecter des dépenses »⁴⁸. De son côté, Jean-Louis Quermonne définit le concept de gouvernement comme « l'exercice du pouvoir régalién [qui] s'inscrit dans un processus qui débouche sur un arbitrage exercé soit par un organe collégial statuant à la majorité des voix (...) soit par un leadership (...). Un tel gouvernement se rencontre principalement au niveau d'un Etat ; mais il existe aussi sous une forme plus atténuée au plan local et régional »⁴⁹.

Les difficultés rencontrées avec le concept de gouvernement ont conduit depuis une quinzaine d'années certains chercheurs à s'intéresser à la notion de gouvernance. En effet selon Patrick Le Galès, « l'utilisation du concept de « gouvernance » a d'abord à voir avec les limites du concept de « gouvernement » et, plus généralement, avec la séparation classique en Etat, société et marché »⁵⁰. D'après lui, elle renvoie à « un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts propres discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés, incertains »⁵¹. Elle est donc liée à la capacité de coordination de l'action collective et d'organisation des échanges⁵². Mais nous n'allons pas pour autant reprendre le concept de gouvernance. Il nous faut en effet tout d'abord revenir sur plusieurs définitions afin d'éclairer notre positionnement.

Une sociologie politique des pouvoirs urbains

Il s'agit dans un premier temps de présenter les caractéristiques du gouvernement des villes en évitant deux impasses. Premièrement, nous tiendrons compte du fait que s'il s'agit de « gouverner », ce n'est pas uniquement le secteur public ou à partir seulement du secteur public. D'autre part, si ce « gouvernement » porte sur un territoire délimité qui comprend des instances compétentes avec des attributions précises, les instances municipales ne fonctionnent pas de manière indépendante, et d'autres niveaux d'action interfèrent avec elles. C'est pourquoi nous serons amené à mettre de côté la catégorie de pouvoirs publics qui renvoie trop strictement à la sphère et aux affaires publiques, à la fois administratives et électives, pour mettre en avant la notion de « pouvoirs urbains », dans son acception plurielle, qui permet de qualifier à la fois la diversité et la complexité du système d'acteurs local que nous analyserons, ainsi que les processus de co-production entre acteurs privés

⁴⁷ Cf. Le Galès P., « Gouvernance », in Boussaguet L. et alii, op. cit., pp. 242-249.

⁴⁸ Cf. Leca J., « Gouvernement et gouvernance à l'aube du XXI^e siècle », note inédite citée par Pierre Favre, in Favre P., Hayward J. et Schemeil Y. (dir.), 2003, op. cit., p. 268

⁴⁹ Cf. Quermonne J.-L., « Gouvernance et gouvernement : deux lectures d'une politique institutionnelle européenne », in Ihl O. (dir.), *Les « sciences » de l'action publique*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble, 2006, p. 122.

⁵⁰ Voir Le Galès P., « Régulation, gouvernance et territoire », in Commaille J. et Jobert B. (dir.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, LGDJ, Paris, 1998, p. 221.

⁵¹ Ibid., p. 225.

⁵² Cf. Le Galès P. et Lorrain D., « Gouverner les très grandes métropoles », *Revue Française d'administration publique*, n° 107, vol. 3, 2003, p. 313.

et acteurs publics, tout comme entre les institutions publiques de différents niveaux, qui l'animent.

En ce sens, nos recherches sont connectées aux réflexions initiales dessinées par Robert Dahl dans son ouvrage devenu classique *Qui gouverne ?*⁵³. Son objectif est « d'étudier en leurs divers aspects telles égalités ou inégalités qui présenteraient un lien avec la plus ou moins forte influence que peuvent exercer, qu'exercent en fait, les citoyens sur les autorités locales »⁵⁴. Notre travail peut donc contribuer à valider certaines des conclusions avancées par le politiste américain quand il met en évidence, dans un système politico-administratif certes fort différent du cas français, l'existence d'un gouvernement pluraliste, qui représente l'équilibre entre plusieurs fractions des responsables locaux⁵⁵.

Il s'agira donc de dépasser les analyses institutionnelles classiques des pouvoirs locaux qui considèrent les autorités locales sans réels pouvoirs puisque dépourvues selon certaines périodes d'attributions et de prérogatives explicites⁵⁶. Ainsi dans ce cadre, l'action des pouvoirs locaux est souvent réduite à des capacités de résistance⁵⁷. C'est à partir de cette perspective que certains chercheurs du Centre de sociologie des organisations ont investi l'institution municipale, en analysant principalement les villes en tant qu'organisation ou système⁵⁸. Leurs travaux avaient permis de mettre en avant les dynamiques du pouvoir périphérique⁵⁹, en montrant les liens d'interdépendance entre les collectivités locales et les services déconcentrés de l'Etat⁶⁰.

De notre côté, nous allons donc plutôt être attentifs aux approches qui permettent de penser un système de relations sur un territoire à gouverner, et qui donnent de l'importance aux scènes de régulation locales⁶¹. Dans cette perspective, Jacques Lagroye analyse comment le Maire de Bordeaux développe, renforce et exploite les logiques sociales et

⁵³ Cf. Dahl R. A., *Qui gouverne ?*, Armand Colin, Paris, 1971 [1961 pour l'édition américaine].

⁵⁴ Ibid., p. 8.

⁵⁵ Ibid., p. 95 et 96,

⁵⁶ Voir notamment l'entrée « Gouvernement local », in Hermet G., Badie B., Birnbaum P. et Braud P., *Dictionnaire de la science politique et des institutions politiques*, Armand Colin, Paris, 2001, p. 127.

⁵⁷ Voir sur ce point Mabieau A., *Le système local en France*, Montchrestien, Paris, 1991.

⁵⁸ Voir notamment Dupuy F. et Thoenig J.-C., *Sociologie de l'administration française*, Armand Colin, Paris, 1983 ; et *L'administration en miettes*, Fayard, Paris, 1985.

⁵⁹ Voir notamment Worms J.-P., « Le préfet et ses notables », *Sociologie du travail*, vol. 18, n° 3, 1966, pp. 249 – 265 ou Grémion P., *Le pouvoir périphérique. Bureaucrates et notables dans le système politique français*, Seuil, Paris, 1976 et « Introduction à une étude du système politico-administratif local », *Sociologie du travail*, vol. 12, n° 1, 1970, p. 51-73.

⁶⁰ Voir Crozier M. et Thoenig J.-C., « La régulation des systèmes organisés complexes : Le cas du système de décision politico-administratif local », *Revue Française de Sociologie*, Vol. 16, n° 1, 1975, pp. 3-32 ; ou Thoenig J.-C., « La relation entre le centre et la périphérie en France, Une analyse systémique », *Bulletin de l'Institut International d'administration publique*, n° 36, Octobre – Décembre 1975, pp. 77 - 124.

⁶¹ Dont témoignent pour partie les travaux qui s'inscrivent dans une perspective de sociologie urbaine marxiste. Très dynamique au cours des années soixante-dix, ce courant se concentre sur l'analyse de la production des politiques urbaines pour montrer les ressorts d'un capitalisme d'Etat et son influence dans les politiques d'aménagement urbain (transports, logements, développement économique). Voir notamment : Lefebvre H., *La crise urbaine*, Gallimard, Paris, 1970 ; Castells M., *La question urbaine*, Maspero, Paris, 1972 ; Castells M. et Godard F., *Monopolville, Analyse des relations entre l'entreprise, l'Etat et l'urbain*, Ed. de l'EHESS, Paris, 1974 ; ou Lojkine J., « Politique urbaine et pouvoir local », *Revue Française de Sociologie*, Vol. XXI, n° 4, 1980, pp. 633-651.

politiques de la société bordelaise pour asseoir territorialement son pouvoir⁶². Il cherche ainsi à expliquer « l'institutionnalisation et la stabilisation d'un ensemble de relations assurant la position dominante d'un élu dans un espace résultant de rapports économiques, sociaux et politiques enchevêtrés »⁶³. Il rejoint en ce sens les analyses déjà entrevues chez Robert Dahl. En effet selon ce dernier, un leader politique, notamment un maire urbain peut jouer un rôle de catalyseur de la communauté politique, rôle qui dépend surtout de sa capacité à mobiliser des ressources interpersonnelles. Plus explicitement, pour Robert Dahl, le leadership politique se mesure à travers la capacité qu'ont certains acteurs à hiérarchiser les ressources d'un territoire en établissant des compromis au sein des coalitions gagnantes avec les acteurs sociaux locaux avant et après les élections municipales⁶⁴.

Plutôt que de porter notre attention sur la définition de l'activité gouvernementale, ces travaux nous permettent de nous intéresser aux acteurs et aux structures qui gouvernent et administrent les sociétés urbaines. Notre objectif consistera donc à travailler la notion, la définition, le modèle de « pouvoirs urbains ». Au passage nous écartons donc la notion de pouvoir municipal. Nous verrons en effet que l'action publique qui se déploie dans le cadre du gouvernement de la circulation urbaine déborde largement des attributions municipales pour concerner à la fois les services déconcentrés de l'Etat (Préfecture, Police, service ordinaires des ponts et chaussées...), ceux d'autres collectivités locales (Conseil Général, communes suburbaines) ainsi que les acteurs privés et la société civile.

Une dernière distinction est à mettre en place. Nous mettrons de côté la notion de pouvoirs locaux⁶⁵, au profit de celle déjà présentée de pouvoirs urbains pour mieux saisir dans leur complexité et leur spécificité les phénomènes urbains et la question des villes, dont la place sera maintes fois discutée au cours de notre étude. De plus, cela nous permet de nous éloigner des modèles d'analyse centrés sur le rapport centre-périphérie/national-local⁶⁶.

Ainsi dans notre perspective, l'action, le rôle et la position des pouvoirs urbains renvoient en même temps aux enjeux et aux caractéristiques de la décision, l'administration, la gestion, la représentation, le rassemblement, la consultation ou la conception⁶⁷, tous liés à la pratique du gouvernement. Gouverner correspond alors à la capacité de régulation du secteur dans son ensemble, que cherchent à construire ou à détenir les pouvoirs publics, c'est-à-dire le pilotage de l'action publique, de la définition des problèmes publics à la conception puis la mise en œuvre de solutions.

⁶² Cf. Lagroye J., *Société et politique, Chaban-Delmas à Bordeaux*, Pédone, Paris, 1973.

⁶³ Cf. Lagroye J., Lagroye J., « Le leadership en questions, Configurations et formes de domination », in Smith A. et Sorbets C. (dir.), *Le leadership politique et le territoire, Les cadres d'analyse en débat*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2003, p. 49.

⁶⁴ Cf. Dahl R., 1971, op. cit.

⁶⁵ Concernant les autorités locales, Yves Mény considère qu'« il n'est ni possible – ni souhaitable – d'en donner une définition générale. Leur définition obéit à des facteurs contingents dans l'espace et dans le temps » et pour lui « seule l'analyse empirique permettra une telle qualification ». Il présente toutefois des critères pour les distinguer : « la capacité à prendre des décisions, à mobiliser des ressources, à manipuler les éléments du puzzle politique et administratif », cf. Mény Y., « Les politiques des autorités locales », in Grawitz M. et Leca J. (dir.), *Traité de science politique*, PUF, Paris, 1985, Vol. 4, p. 428. Voir aussi Biarez S., « Théorie du pouvoir local en France », *Revue internationale des sciences administratives*, Vol. 54, n° 3, 1988, pp. 425-457.

⁶⁶ Voir sur ce point Sorbets C., « Le pouvoir local : enjeu politique central ? », *Sociologia internationalis*, n° 19, 1981, pp. 233-240.

⁶⁷ Au sens de produire de l'action ou de l'expertise.

Qui gouverne les villes ?

A côté des travaux précurseurs que nous venons de présenter, depuis une quinzaine d'années, une série de travaux a contribué à renouveler en France l'étude des gouvernements urbains. Prolongeant les recherches déjà mentionnées de Bruno Dumons, Gilles Pollet et Pierre-Yves Saunier, celles conduites par Jean Joana⁶⁸ ou Renaud Payre⁶⁹ ont contribué à renouveler les approches portant sur le lien entre pouvoirs périphériques et pouvoir central, soit en décentrant le regard par rapport au développement de l'Etat central, soit à partir d'autres espaces de régulation. En effet, ils s'appuient sur une « perspective socio-historique [qui] conduit à se défaire de ce double carcan consistant à n'envisager le pouvoir municipal qu'à travers une relation verticale nouée avec l'État, à ne considérer son histoire qu'à partir d'un regard rétrospectif et téléologique »⁷⁰. Cette démarche permet de dépasser les conceptions « du local traditionnellement véhiculées par la science politique et la sociologie, notamment au travers d'une reconsidération de la notion clé de « notable » »⁷¹. Dans ce sens, leurs travaux les ont conduit à être attentifs au développement et à l'autonomie des administrations locales, tant du côté des politiques engagées que de celui des personnels mobilisés. En effet « la « grande charte des communes de France » votée en 1884, en codifiant minutieusement les rapports entre l'Etat et les municipalités et en ouvrant à celles-ci un large champ d'initiatives, (...) va (...) garantir une administration stable des « affaires locales » »⁷². Ils montrent ainsi des processus d'étatisation « par le bas » notamment au tournant du vingtième siècle⁷³. Parallèlement, leurs recherches ont pu montrer les capacités réflexives, réformatrices et auto-gestionnaires des acteurs locaux et des organisations municipales à partir de scènes d'échanges et de la constitution de savoirs de gouvernement⁷⁴. Ces deux dimensions seront au cœur de notre analyse, tant au niveau de la mise en place de capacités d'action, de régulation et d'échanges locaux qu'au niveau des réflexions que mènent simultanément les acteurs locaux sur cette propre administration des politiques urbaines. Cela nous permettra enfin d'identifier des moments dans l'histoire où le pouvoir local a semblé être en mesure de mettre en œuvre de véritables politiques ambitieuses en termes d'équipement, d'aménagement et de développement de

⁶⁸ Cf. Joana J., « La sociologie historique face au local. Enjeux problématiques d'une analyse de l'action municipale sous la III^{ème} République », in Bachir M. (dir.), *Les méthodes au concret. Démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, PUF, Paris, 2000, pp. 299-319 ; et « L'action publique municipale sous la III^{ème} République (1884-1939), Bilan et perspectives de recherches », *Politix*, Vol. 11, n° 42, 1998, pp. 151-178.

⁶⁹ Cf. Payre R., *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, CNRS Editions, Paris, 2007 ; et *A la recherche de la « science communale », Les « mondes » de la réforme municipale dans la France de la première moitié du vingtième siècle*, Thèse de science politique, Université Grenoble II, 2002.

⁷⁰ Cf. Payre R. et Pollet G., « Analyse des politiques publiques et sciences historiques : quel(s) tournant(s) socio-historique(s) ? », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 55, n° 1, 2005, p. 150.

⁷¹ Cf. Joana J., 2000, art. cit., p. 300.

⁷² Cf. Nevers J.-Y., « Du clientélisme à la technocratie : cent ans de démocratie communale dans une grande ville, Toulouse », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 33, n° 3, 1983, p. 430.

⁷³ Voir notamment sur ce point : Renard D., « Intervention de l'État et genèse de la protection sociale en France (1880-1940) », *Lien social et Politiques*, n° 33, printemps 1995, pp. 13-26 ; et Pollet G., « La construction de l'État social à la française : entre local et national (XIX^e et XX^e siècles) », *Lien social et Politiques*, n° 33, printemps 1995, pp. 115-131.

⁷⁴ Voir Ihl O., Kaluszynski M. et Pollet G. (dir.), *Les sciences de gouvernement*, Economica, Paris, 2003 ; et Payre R. et Vanneuville R., « « Les habits savants du politique ». Des mises en forme savantes du politique à la formation de sciences de gouvernement », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 53, n° 2, 2002, pp. 195-200.

politiques urbaines. C'est notamment ce qui caractérise la III^{ème} République, où « il en ressort une paradoxale complémentarité entre un État centralisé et une haute fonction publique en voie de constitution, d'un côté et de l'autre, des pouvoirs locaux forts et relativement indépendants et autonomes quant à leurs capacités d'innovation en matière d'action publique »⁷⁵.

Néanmoins, la plupart de ces recherches signalent un moment centralisateur, autour des années trente, qui semble freiner le développement des politiques urbaines⁷⁶. Certains signalent même un coup d'arrêt avec la IV^{ème} République qui correspond « à une période de crise profonde de l'institution municipale où se creuse un énorme fossé entre les luttes électorales auxquelles se livrent les grands partis politiques et les conflits sociaux, les aspirations et besoins de la société civile locale »⁷⁷. En lien avec ces enjeux et les dynamiques centralisatrices⁷⁸, doit-on en conclure que la période de la Reconstruction puis celle des Trente Glorieuses sont marquées par un retour de l'Etat dans les affaires locales qui contraint l'autonomie des pouvoirs locaux ? C'est une question que nous poserons dans notre recherche, dont la période d'étude chevauche ces moments et traverse une partie de la III^{ème} République, la IV^{ème} République et le début de la V^{ème} République. La réponse à cette question est délicate et les travaux déjà réalisés n'ont pas permis de trancher sur ce point⁷⁹. Lors de son intervention dans le cadre d'une soutenance d'Habilitation à Diriger des Recherches⁸⁰, Olivier Borraz mettait justement l'accent sur un impensé dans la science politique française concernant l'organisation, l'activité et le développement des villes au cours des années cinquante et soixante⁸¹. Selon lui, l'importance des villes pendant la période de la III^{ème} République est bien connue du fait des nombreux travaux de socio-histoire que nous venons de signaler. Mais par contre, il reconnaît qu'on analyse ensuite trop rapidement la centralisation, effective ou non, des problématiques urbaines opérée par l'Etat dès les années trente, alors que la période suivante allant des années quarante jusqu'aux années soixante n'est pas analysée comme une confirmation ou non de cette centralisation, qui serait plus ou moins engendrée depuis la fin de l'entre-deux-guerres⁸². Les questions que soulèvent nos terrains empiriques nous permettront d'éclairer certains points concernant cette difficulté. Il s'agira de voir pour nous s'il y a une continuité telle que la met en avant Jean-Yves Nevers : « L'élargissement de l'interventionnisme municipal des années vingt et trente anticipe le *taking off* des débuts des années soixante et l'émergence de la « commune providence », la rationalisation et bureaucratisation de l'administration communale préfigure le développement d'une technocratie locale »⁸³.

⁷⁵ Cf. Dumons B., Pollet G. et Saunier P.-Y., 2002, op. cit., p. 7.

⁷⁶ Voir sur ce point les analyses de Renaud Payre, 2007, op. cit., pp. 228-241.

⁷⁷ Cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 449.

⁷⁸ Voir notamment Thoenig J.-C., *L'ère des technocrates, Le cas des Ponts et Chaussées*, L'Harmattan, Paris, 1987.

⁷⁹ Notamment au niveau des travaux des chercheurs du Centre de sociologie des organisations.

⁸⁰ Cf. Payre R., *Ordre politique et gouvernement urbain*, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lyon 2, 2008.

⁸¹ Voir Borraz O., *Gouverner une ville, Besançon 1959-1989*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1998, pp. 15-24.

⁸² Sur cette problématique de centralisation / décentralisation et ses impasses analysées sur le temps long, voir Burdeau F., *Histoire de l'administration française Du 18^e au 20^e siècle*, Montchrestien, 1994 (2^{ème} édition).

⁸³ Cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 448 et 449.

Mais en même temps il faudra être attentif pour repérer des éventuels moments de rupture dans cette logique⁸⁴. Ainsi Dominique Lorrain⁸⁵ resitue l'évolution des modes de gouvernement urbain dans l'histoire du pouvoir local en France à travers « le passage d'un système d'administration, centré sur l'Etat et des institutions locales, à un système de gouvernement municipal centré sur les élus locaux (en particulier des grandes villes) faisant plus large recours au marché et à la délégation »⁸⁶. Selon lui « gouvernement municipal, régulation et coordination administrative représentent trois catégories adéquates à la nature de ce pouvoir et permettant de rendre compte de plusieurs de ses dimensions. Historiquement, le pouvoir local a connu en France des formes organisationnelles intégrées, plutôt publiques, reposant sur l'Etat et l'Institution Municipale, ce qui posait des problèmes de gouvernance (...) Aujourd'hui le passage à des gouvernements urbains faisant appel aux marchés, aux firmes, pose des problèmes de régulation »⁸⁷.

De plus, au-delà de cette phase où Jean-Yves Nevers situe « historiquement le plein développement de la technostructure locale périphérique entre 1959 et 1971 »⁸⁸, il faudra envisager si l'expansion de cette dernière est amorcée par en haut au niveau de l'Etat⁸⁹, si ce sont plutôt les configurations locales qui en créent les conditions ou si le mouvement est plus complexe et mêle à la fois les deux niveaux d'actions, comme le souligne Dominique Lorrain : « le développement des règles du travail municipal s'est produit entre les années 1920 et 1950, pour ne plus s'arrêter. Ce fut un mélange d'initiatives locales, de coordinations régionales et d'interventions de l'Etat »⁹⁰. Notre objectif sera donc de prolonger les travaux engagés en socio-histoire des gouvernements urbains en faisant le lien notamment entre les années vingt-trente et les années cinquante-soixante⁹¹.

En lien avec ces phénomènes de temporalité ou d'historicité des modes de gouvernement, notre recherche permettra justement de repositionner dans le temps long les analyses en termes de gouvernance⁹², qui permettent d'être attentifs au rôle des acteurs privés, en insistant sur l'ouverture des scènes d'action publique et sur la pluralité des

⁸⁴ Concernant la région parisienne, la rupture semble effective, voir Vadelorge L., « L'Etat face aux communes dans la politique d'aménagement de la région parisienne de la Libération à la décentralisation », in Belanger E. (dir.), *Villes de banlieues, personnel communal, élus locaux et politiques urbaines en banlieue parisienne au XXe siècle*, CREAPHIS, Paris, 2008, pp. 139-147.

⁸⁵ Voir aussi sur ce point Lorrain D., « De l'administration républicaine au gouvernement urbain », *Sociologie du travail*, n° 4, 1991, pp. 461-483.

⁸⁶ Cf. Lorrain D., « Administrer, régler, gouverner », *Annales de la recherche urbaine*, n° 80-81, 1998, p. 86.

⁸⁷ Ibid., p. 87.

⁸⁸ Cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 453.

⁸⁹ Selon la thèse défendue par Pierre Veltz dans *Des lieux et des liens, Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2002, pp. 19-24.

⁹⁰ Cf. Lorrain D., « Les pilotes invisibles de l'action publique, Le désarroi du politique ? », in Lascoumes P. et Le Galès P. (dir.), *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, Paris, 2004, op. cit., p. 191.

⁹¹ Même si les enjeux de centralisation/décentralisation sont différents pour chaque contexte étudié, voir sur ce point Burdeau F., 1994, op. cit.

⁹² Dans une perspective proche de celle développée par Papadopoulos Y., « Gouvernance et transformations de l'action publique : Quelques notes sur l'apport d'une perspective de sociologie historique », in Laborier P. et Trom D. (dir.), *Historicités de l'action publique*, PUF, Paris, 2003, pp. 119-135.

acteurs⁹³. En effet comme le souligne Jean-Pierre Gaudin : « dans la première partie du XXe, il est en France des formes de l'action publique, telle la gestion de l'aménagement des villes à travers les plans d'urbanisme, qui font davantage penser aux situations contemporaines de gouvernance qu'à des modes de commandements hiérarchisés et étatiques. Y prévalait en effet déjà une négociation déléguée des choix, dans la définition de la règle générale comme dans son application locale »⁹⁴.

Parallèlement cela nous conduira à revenir sur les questions de participation et de plasticité des frontières du politique (avec experts, associations, groupes représentés). Notre objectif sera donc de repositionner dans le temps long l'« engouement » actuel pour ces problématiques. Nous pourrions montrer d'autres formes plus anciennes de gouvernement pluriel, telles qu'ont pu déjà le relever les analyses développées par Robert Dahl ou les approches socio-historiques des politiques urbaines.

Pour faire le bilan de ces recherches, plusieurs moments sont venus dessiner des points de rencontre entre la science politique et la ville. En lien avec cette dynamique, des colloques⁹⁵, plusieurs articles⁹⁶ et numéros spéciaux de revues ont déjà esquissé des programmes de recherche sur le gouvernement et les politiques urbaines : « La ville, objet politique, objets de politiques », dans la *Revue Française de Science Politique*⁹⁷, « Qui gouverne les villes ? » dans *Pôle Sud*⁹⁸, « Le temps des maires » dans *Politix*⁹⁹, « Le gouvernement des villes » dans *Esprit*¹⁰⁰. Ces dossiers permettent principalement de faire le point sur les dynamiques récentes des recherches concernant les politiques urbaines¹⁰¹. Dans le numéro de *Pôle Sud* de 2000, on relève également une volonté de théorisation d'un modèle de gouvernement urbain, sur laquelle nous reviendrons.

Ce travail s'inscrit donc dans le programme de la socio-histoire des politiques urbaines et du gouvernement urbain, tel qu'il a été défini par les travaux de Bruno Dumons, Jean Joana, Renaud Payre, Gilles Pollet, ou Pierre-Yves Saunier¹⁰². Il permettra notamment de revisiter les processus d'étatisation et de municipalisation à partir principalement des enjeux locaux ou périphériques que nous mettrons en avant. Toutefois, et bien qu'il soit intimement lié à ces deux mouvements, il ne vise pas à montrer une logique exclusive de l'un ou

⁹³ Les villes étant perçues comme des acteurs collectifs notamment dans les travaux de Bernard Jouve ou de Patrick Le Galès. Voir notamment Le Galès P., *Le retour des villes européennes, Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Presses de Sciences Po, Paris, 2003, pp. 37-41.

⁹⁴ Cf. Gaudin J.-P., 2002, op. cit., p. 45 et 46.

⁹⁵ Qui avait notamment permis de faire un tour d'horizon des mécanismes de fonctionnement du pouvoir urbain et des politiques publiques mises en œuvre au niveau local, cf. *Gouvernement local et politiques urbaines*, actes du Colloque international, 2-3 février 1993, textes réunis et présentés par Sylvie Biarez et Jean-Yves Nevers, Grenoble, CERAT, CNRS Repro, Grenoble, décembre 1993.

⁹⁶ Voir notamment Dumons B. et Pollet G., « Espaces politiques et gouvernements municipaux dans la France de la Troisième République. Éclairage sur la sociogenèse de l'État contemporain », *Politix*, vol. 14, n° 53, 2001, pp. 15 – 32 ; Joana J., 2000, op. cit. et 1998, art. cit.

⁹⁷ Année 1995, vol. 45, n° 1.

⁹⁸ N° 13, novembre 2000.

⁹⁹ Année 2001, vol. 14, n° 53.

¹⁰⁰ Numéro de février 2008.

¹⁰¹ Voir aussi Magri S. et Pinol J.-L., « Municipalismes », *Genèses*, n° 10, 1993.

¹⁰² Voir notamment : Payre R. et Pollet G., 2004, op. cit., pp. 86-93.

de l'autre. L'étatisation peut être décrite comme un processus de mise en administration des sociétés¹⁰³ et en même temps une accentuation de la sphère d'intervention de l'Etat et de ses services. A certains moments, notre recherche nous permettra de décrire des processus de recentrement des questions automobiles au niveau central. A l'inverse, la municipalisation désigne le développement des services et de l'action propres aux municipalités. Elle renvoie aux moments ou aux processus dans lesquels les collectivités locales font preuve d'innovations, et d'accroissement de leurs prérogatives, parfois contre les pouvoirs centraux ou lorsque ceux-ci n'interviennent pas. En effet « les domaines d'action des municipalités ne vont cesser de s'étendre. Les effectifs vont croître et la spécialisation organisationnelle va s'accroître dans les services comme à l'extérieur avec le développement de structures para-municipales : associations, sociétés d'économie mixte et opérateurs de réseaux. La production de normes et de règles entamées au lendemain de la Grande Guerre va s'amplifier. »¹⁰⁴. En lien avec cette analyse d'une montée en puissance des villes¹⁰⁵, notre travail mettra en avant des phénomènes d'autonomie des pouvoirs locaux dans une logique de municipalisation. Mais en même temps, nous verrons que ces moments s'inscrivent également dans une logique d'interdépendance avec les services et les représentants de l'Etat. En cela et pour répondre aux interrogations soulignées par Olivier Borraz, notre recherche devra éclairer les liens entre l'Etat et les collectivités locales, principalement pour la période allant des années trente aux années soixante.

Mise sur agenda et construction des catégories d'intervention publique

En complémentarité avec les analyses sur le gouvernement urbain, notre travail nous a permis de nourrir d'autres pistes de réflexions qui sont au cœur de l'analyse des politiques publiques. A partir du moment où notre enquête consiste à regarder comment se construit puis s'organise un champ d'intervention publique, nous avons repris les travaux centrés sur l'identification et la construction des problèmes publics, qui mettent en avant le couple problématisation/publicisation¹⁰⁶ et l'inscription des problèmes à l'agenda. Dans ce sens nous nous intéresserons à « la capacité de certains groupes à enrôler d'autres acteurs, à les faire en quelque sorte entrer dans le jeu, et à créer ainsi une coalition qui impose l'inscription du problème à traiter sur l'« agenda » (désignation métaphorique des actions à conduire) des gouvernants, des institutions publiques et des organisations politiques »¹⁰⁷. Notre analyse se confronte donc aux problématiques classiques d'analyse des politiques publiques. Ces dernières s'organisent principalement autour de moments, tels que la mise sur agenda, la construction de récits, la mise en administration, l'élaboration et la mise en œuvre de réponses et de politiques¹⁰⁸.

¹⁰³ Ibid., p. 91.

¹⁰⁴ Cf. Lorrain D., 2004, op. cit., pp. 170.

¹⁰⁵ Cf. Lorrain D., « La montée en puissance des villes », *Economie et humanisme*, n° 305, janvier-février 1989, pp. 6-20.

¹⁰⁶ Voir sur ce point l'article de Elizabeth Sheppard : « Problème public », in Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po, Paris, 2004, pp. 347-354.

¹⁰⁷ Cf. Lagroye J., avec François B. et Sawicki F., *Sociologie politique*, Presses de Sciences Po et Dalloz, Paris, 2006 (5^{ème} édition), p. 524.

¹⁰⁸ Voir sur ce point les séquences proposées à travers la grille de Jones, cf. Meny Y. et Thoenig J.-C., *Politiques publiques*, PUF, Paris, 1989, p. 156.

Dans cette approche, plusieurs auteurs peuvent être mobilisés, tant par leur démarche de construction de leur objet, que pour leurs apports heuristiques¹⁰⁹. Sur la notion d'agenda¹¹⁰, les premiers travaux proviennent de l'avancée des recherches américaines en analyse des politiques publiques¹¹¹. Au-delà des premières tentatives de constitution d'un champ d'analyse sur les politiques publiques¹¹², Roger W. Cobb et Charles D. Elder sont les premiers à s'engager dans une perspective de compréhension des mécanismes d'inscription à l'agenda¹¹³, dont la démarche est ensuite systématisée par John W. Kingdon¹¹⁴.

En France, Jean-Gustave Padioleau est l'un de ceux qui a contribué à l'importation de cette notion, en proposant une définition et en revenant sur son usage à partir de terrains empiriques : « L'agenda politique, qu'il s'agisse de ceux des Etats-nations ou de ceux des collectivités locales, comprend l'ensemble des problèmes perçus comme appelant un débat public, voire l'intervention des autorités publiques légitimes. Trois traits délimitent le profil des problèmes inscrits ou candidats au « menu », si l'on peut dire, de l'agenda politique : (i) Des élites (syndicales, administratives, politiques), des citoyens qui peuvent être plus ou moins organisés définissent une situation comme problématique. Il y a problème, dirons-nous, quand des acteurs sociaux perçoivent des écarts entre ce qui est, ce qui pourrait être ou ce qui devrait être. (...) (ii) Cette découverte d'un problème s'accompagne de procédures d'étiquetage qui le qualifient comme relevant de la sphère de compétence des autorités publiques. Enfin, (iii) l'intervention de la société politique est attendue – y compris l'option de ne rien faire. »¹¹⁵.

Il met en avant « quatre moments typiques » dans la carrière d'une controverse : une phase initiale : l'émergence d'un problème, où « celui-ci est reconnu en tant que tel mais sa formulation demeure générale » ; un « mouvement de spécification du problème » ; « la diffusion du problème dans des publics », même si « les élites politiques envisagent parfois de contenir l'extension du problème » ; et enfin l'entrée dans le système formel de décision politique, qui « ne met pas toujours un terme à son déroulement »¹¹⁶.

Toutefois sur notre terrain d'étude, nous verrons que la délimitation de ces différentes phases n'obéit pas forcément à un schéma aussi linéaire et différencié¹¹⁷. En effet, nous aurons l'occasion d'observer que la définition des problèmes publics et leur mise sur agenda

¹⁰⁹ Dans une perspective étatique et nationale, on renvoie notamment à Garraud P., « Politiques nationales : l'élaboration de l'agenda », *L'Année sociologique*, vol. 40, n° 1, 1990, pp. 17-41. Au niveau des autorités locales, voir Mény Y., « Les politiques des autorités locales », op. cit., pp. 442-450.

¹¹⁰ Pour une présentation de la notion de mise sur agenda, voir Garraud P., « Agenda / émergences », in Boussaguet L., et alii., op. cit., pp. 49-57 ; Muller P., *Les politiques publiques*, PUF, Paris, 2003, pp. 29-32 ; ou Muller P. et Surel Y., *L'analyse des politiques publiques*, Montchrestien, Paris, 1998, pp. 67-73.

¹¹¹ Concernant l'histoire de l'analyse des politiques publiques aux Etats-Unis, voir Duran P., « Genèse de l'analyse des politiques publiques », in Boussaguet et alii., op. cit., pp. 232-242.

¹¹² Incarnées notamment à travers Jones C. O., *An Introduction to the Study of Public Policy*, Duxbury Press, Belmont, 1970.

¹¹³ Ils font notamment la distinction entre agenda systémique et agenda institutionnel, cf. Cobb R. W. et Elder C. D., *Participation in American Politics: The Dynamics of Agenda-Building*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1972.

¹¹⁴ Cf. Kingdon J. W., *Agendas, Alternatives and Public Policies*, Longman, Boston, 2003 [1984].

¹¹⁵ Cf. Padioleau J.-G., *L'Etat au concret*, PUF, Paris, 1982, p. 25.

¹¹⁶ Ibid., p. 31 et 32.

¹¹⁷ Voir sur ce point Jacquot S., « Approches séquentielles (stages approach) », in Boussaguet L. et alii., op. cit., pp. 71-78.

n'est jamais véritablement close, stabilisée ou définitive. Il s'agira donc pour nous de questionner cette clôture du problème, qui intervient selon Jean-Gustave Padioleau quand « le système formel de décisions politiques est intervenu ; le problème comme objet de débat disparaît ou il ne tient plus qu'un rang secondaire dans l'attention publique »¹¹⁸. Il met alors en avant deux variables indépendantes qui « assurent des rôles de *modus operandi* dans le développement des controverses sur l'agenda politique » : le caractère saillant du problème (identifié par trois indicateurs : l'attention, l'importance, et l'intensité des jugements), et la dimension de légitimité d'un problème (« la carrière d'un problème risque d'être de courte durée si son objet ou les solutions sont perçus comme inadmissibles »)¹¹⁹.

Par-delà cette typologie parfois statique de la construction des problèmes publics, notre objectif sera donc de montrer la fluidité de cette mise sur agenda et de ses redéfinitions saisies sur le temps long. Cela renvoie également au fait que « l'activité gouvernementale n'est pas constante (...). Elle est discontinue, et parfois même *très* discontinue »¹²⁰. Il apparaît alors nécessaire d'aller au-delà d'une simple inscription à l'agenda public sur laquelle plusieurs auteurs s'arrêtent, pour souligner que le séquençage de l'action publique n'est pas nécessairement linéaire, établi ou repérable¹²¹. En effet la construction des problèmes et des solutions apparaissent le plus souvent en même temps et « s'auto engendrent » : « la formulation d'un problème ne peut être dissociée de l'énonciation des solutions – ou plus exactement des perspectives et des cadres de résolution envisagées – sous peine de créer la fiction d'un ordre séquentiel entre sa définition et son traitement. L'énonciation d'un problème implique déjà un champ de solutions, de même que l'anticipation de ces dernières participe de sa définition »¹²². Notre étude de cas nous permettra donc tout particulièrement de mettre en avant des chevauchements dans les différentes séquences de la construction des politiques publiques¹²³.

Ainsi si ce travail permet donc de montrer la complexité des acteurs impliqués dans le gouvernement de la circulation urbaine, nous pouvons insister sur les difficultés d'établir une temporalité claire et précise dans la production même de l'action publique. En effet, l'identification, la construction du problème public et les solutions proposées perdurent et se chevauchent, s'engendrent et se complexifient. Le débat n'est jamais vraiment clos. Au fur et à mesure, on observe des déplacements et des glissements des enjeux concernant la question automobile¹²⁴.

Toutefois, le travail sur la définition des problèmes publics n'est pas suffisant pour comprendre l'intervention des pouvoirs publics sur un secteur d'action publique. En effet « la seule définition d'un concept ou d'un problème n'offre pas les points d'appui nécessaires

¹¹⁸ Cf. Padioleau J.-G., 1982, op. cit., p. 32 et 33.

¹¹⁹ Idem.

¹²⁰ Cf. Favre P., in Favre P., Hayward J. et Schemeil Y. (dir.), 2003, op. cit., p. 263.

¹²¹ Pour une critique de cette conception séquentielle de l'analyse des politiques publiques et de la distinction entre « politique » et « administration », voir Dubois V., « La sociologie de l'action publique, De la socio-histoire à l'observation des pratiques (et vice-versa) », in Laborier P. et Trom D. (dir.), *Historicités de l'action publique*, PUF, Paris, 2003, pp. 347-364.

¹²² Cf. Zimmermann B., « Eléments pour une socio-histoire des catégories de l'action publique », in Laborier P. et Trom D. (dir.), *Historicités de l'action publique*, PUF, Paris, 2003, p. 247.

¹²³ Voir Hassenteufel P., *Sociologie politique : L'action publique*, Armand Colin, Paris, 2008, pp. 30-34.

¹²⁴ Finalement à l'encontre même d'une certaine historicité de la question automobile dont peut rendre compte une vision plus classique et linéaire en termes de naissance, développement, hégémonie, contestation (de l'automobile).

pour fonder une catégorie de l'action publique (...) La mise en série, fondée sur des techniques précises d'identification, autorise ce passage d'un spectre de significations abstraites à une catégorie opératoire de l'action »¹²⁵. Ainsi en France depuis une vingtaine d'années, au-delà de ces premiers travaux d'analyse des politiques publiques, les recherches se sont orientées depuis du côté des enjeux de mise en administration et de catégorisation des problèmes publics¹²⁶. Dans cette veine, Pierre Lascoumes et Florian Charvolin questionnent l'intervention des pouvoirs publics dans le secteur de l'environnement à partir de l'invention de cette catégorie d'action publique¹²⁷. Leurs travaux permettent de réfléchir à la fois aux enjeux de définition des problèmes publics ainsi qu'à leur mise en administration. Dans ce cadre d'analyse, « le sens attribué à une politique publique résulte ainsi du codage des problèmes pris en charge par telle ou telle institution, par tel ou tel groupe d'agents publics, des règles et des procédures mises en œuvre de ce fait, et des significations données aux actions engagées par l'évocation de valeurs collectives dont l'Etat se présente comme garant »¹²⁸. Dans une perspective liant sociologie de l'action publique et sociologie des sciences, les travaux de Yannick Barthe permettent aussi de revenir sur l'inscription des problèmes publics à l'agenda politique et leur problématisation¹²⁹. En complément des premiers travaux précurseurs, cette approche permet de mieux différencier la mise en politique qui correspond à la construction d'un problème en action politique, de la politisation, c'est-à-dire les usages partisans de ce problème¹³⁰.

Dans une démarche liant analyse socio-historique et sociologie de l'action publique, Vincent Dubois a également questionné la construction d'une catégorie d'action publique sur le long terme¹³¹. Il suggère que les formes stabilisées dans lesquelles l'intervention des pouvoirs publics s'exerce et est donnée à voir sont historiquement construites et situées, comme les catégories sociales¹³². Une analyse de ce type « rend compte à la fois de la construction sociale du politique (l'objectivation et la mise en forme d'une politique), et de la construction politique du social (la production d'un objet par l'action publique) »¹³³. Il invite donc à « ne pas se laisser enfermer dans ces catégories préconstruites, mais plutôt [d'] étudier comment et par quoi elles sont faites : par des mots qui les spécifient, des groupes d'agents qui leur donnent corps, des institutions qui les matérialisent, des discours qui les

¹²⁵ Cf. Zimmermann B., « Eléments pour une socio-histoire des catégories de l'action publique », op. cit., p. 249.

¹²⁶ Avant le développement de travaux « français », le politiste américain Joseph R. Gusfield est l'un de ceux qui a également mis en avant ces enjeux de catégorisation des problèmes publics, à partir d'une analyse de la notion de propriété des problèmes publics, voir notamment : Gusfield J. R., *The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and the Symbolic Order*, University of Chicago Press, Chicago, 1981 [*La culture des problèmes publics. L'Alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Economica, Paris, 2009 (traduction et postface par Daniel Céfaï)].

¹²⁷ Voir notamment Lascoumes P., *L'Eco-pouvoir. Environnements et politiques*, La Découverte, Paris, 1994 ; et Charvolin F., *L'invention de l'environnement en France*, La Découverte, Paris, 2003.

¹²⁸ Cf. Lagroye J., avec François B. et Sawicki F., 2006, op. cit., p. 520.

¹²⁹ Voir Barthe Y., *Le pouvoir d'indécision, La mise en politique des déchets nucléaires*, Economica, Paris, 2006.

¹³⁰ Cf. Lagroye J., avec François B. et Sawicki F., 2006, op. cit., p. 523.

¹³¹ Cf. Dubois V., *La politique culturelle, Genèse d'une catégorie d'intervention publique*, Belin, Paris, 1999.

¹³² Cf. Dubois V., « La sociologie de l'action publique, De la socio-histoire à l'observation des pratiques (et vice-versa) », op. cit., p. 349.

¹³³ Ibid., p. 351.

légitiment. Restituer leur formation, c'est alors rendre compte de ce que ces catégories contribuent à produire : l'ordonnance, la mise en ordre de pratiques et de représentations en une politique relativement unifiée. Plus généralement cette catégorisation de l'action publique participe de la spécification d'un ordre de problèmes, d'une classe d'objets, de groupes sociaux et des relations qu'ils entretiennent, et partant de la mise en ordre de l'espace social et de la formation de sa représentation légitime »¹³⁴. A partir de ces travaux, ce qui apparaît déterminant pour notre cas d'étude, est de percevoir que la réponse aux problèmes publics et à la manière de les réguler est dépendante de la formalisation de ces derniers, à travers donc notamment la construction de catégories et de définition des problèmes publics¹³⁵.

Gouverner par commissions

Dans le processus de mise sur agenda des questions automobiles en ville, l'institutionnalisation de commissions participe à la structuration du champ des réponses aux problèmes de la circulation urbaine. Ainsi une grande partie de notre travail a porté sur les commissions et les groupes de travail ou d'études municipaux en charge des problèmes liés à la question automobile en ville. Nous allons donc nous intéresser plus précisément à la création et au développement de ces dispositifs d'action publique, à leur fonctionnement, à leur rôle ainsi qu'à leurs liens avec les assemblées élues ou les services administratifs et techniques qui les entourent. Ainsi, nous allons nous interroger sur le gouvernement par commissions. Cette perspective renvoie à des questionnements tant analytiques que méthodologiques.

Pour Olivier Borraz, le pouvoir municipal s'appuie sur quatre dimensions : le niveau politique, représenté par les élus locaux, les partis, réseaux et milieux politiques locaux ; l'administration, c'est-à-dire les services municipaux, les équipements para-municipaux, les associations, les sociétés d'économie mixte, et les filiales d'entreprises privées de services urbains ; puis la société urbaine, représentée par les groupes sociaux qui constituent la ville, ainsi que leur capacité de mobilisation et d'action collective ; et enfin le cadre institutionnel et financier, qui peut se résumer pendant longtemps à l'État (puis la région et l'Union Européenne)¹³⁶. Il doit être appréhendé aussi bien dans le contenu de ces quatre dimensions que dans les relations qui se nouent entre elles. En lien avec cette analyse, notre démarche consiste à « sortir l'analyse des politiques urbaines d'une approche opposant systématiquement centre et périphérie »¹³⁷, et donc à s'appuyer sur un modèle d'analyse qui n'oppose pas strictement les collectivités locales et l'État¹³⁸, les collectivités locales entre elles, les techniciens/ingénieurs et les administratifs/attachés, les élus et les fonctionnaires,

¹³⁴ Ibid., p. 350.

¹³⁵ Voir également sur ces questions les travaux de Sylvie Tissot, *L'Etat et les quartiers, Genèse d'une catégorie de l'action publique*, Seuil, Paris, 2007.

¹³⁶ Cf. « Le gouvernement municipal en France, Un modèle d'intégration en recomposition », in « Qui gouverne les villes ? », *Pole Sud*, n°13, Novembre 2000, p. 15.

¹³⁷ Cf. Joana J., 1998, art cit., p. 169.

¹³⁸ Voir également sur ce point les travaux de Emmanuel Bellanger et notamment : « Des municipalités sur tous les fronts ou l'histoire d'une reconnaissance précoce », in Bellanger E. (dir.), *Villes de banlieues, personnel communal, élus locaux et politiques urbaines en banlieue parisienne au XXe siècle*, CREAPHIS, Paris, 2008, pp. 7-18.

les pouvoirs publics et la sphère privée¹³⁹. Avec notre enquête sur les commissions, on observe un mode de gouvernement des villes qui échappe à ces antagonismes, à partir d'un jeu politique ouvert, avec une participation plus large, notamment de la société civile. On retrouve une scène d'action publique éclatée entre plusieurs représentants de structures différentes : élus au Conseil Municipal et au Conseil Général ; ingénieurs de la ville, du département, du service ordinaire des ponts et chaussées ; commissaires de police ; sapeurs pompiers ; administratifs de la ville, du département, ou de la Préfecture ; acteurs de la société civile, acteurs des groupements professionnels représentés.

Finalement dans ce schéma et dans cette configuration d'acteurs, le rôle du maire (Herriot et Pradel pour notre période) apparaît relativement effacé, ce qui révèle l'importance des autres élus, des adjoints notamment. L'analyse de leur rôle à partir des attributions qu'on leur donne ou qu'ils se construisent est alors une clé de compréhension importante du système d'acteurs local¹⁴⁰. Dans notre enquête, ce mode de gouvernement s'élabore et se renforce à partir essentiellement des « mondes automobiles » et des instances publiques locales. Il s'agira donc de montrer comment se construit le gouvernement de la circulation urbaine de manière interactive.

Chaque gouvernement local s'appuie sur un système et des mécanismes de fonctionnement qui permettent d'élaborer et d'accompagner les décisions publiques. Parler de gouvernement par commissions nous conduit à envisager les commissions comme un « dispositif à la fois technique et social qui organise des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont il est porteur »¹⁴¹. Une commission serait ainsi mise en place afin de permettre la réflexion, la production ou la gestion d'une action publique donnée. Au cours de notre travail, notre objectif sera d'examiner le contenu et les implications de ce gouvernement par commissions.

Tous ceux qui travaillent sur l'action publique sont confrontés à l'activité de commissions ou de groupes de travail plus ou moins informels. Pourtant très peu s'arrêtent sur ce mode de fonctionnement et sur la constitution de ces espaces politico-administratifs. Cela sous-entend une connaissance nécessaire de ces dispositifs d'action publique. Dans ce cadre, les commissions peuvent être considérées comme des « pilotes invisibles » de l'action publique¹⁴². Pourtant on peut aussi les appréhender comme des véritables institutions susceptibles de renfermer de nombreux enjeux et se trouvant au centre de la décision publique. Elles s'offrent en effet aux chercheurs comme un espace politique de l'expertise en permettant un lien direct entre les experts et les politiques. A travers leurs activités, on est donc au centre d'un questionnement quotidien, direct et continu du lien entre savoir et pouvoir, à partir duquel Michel Foucault a travaillé¹⁴³. Par contre, il s'agira pour nous de ne pas « enfoncer des portes ouvertes » et de rester lucide par rapport au rôle de ces dispositifs d'action publique. Il existe en effet des commissions et des groupes de travail ad-

¹³⁹ Comme le propose notamment Jean-Pierre Gaudin dans ses premiers travaux, cf. Gaudin J.-P., *L'avenir en plan, Technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Champ Vallon, Seyssel, 1985 ; ou *Technopolis, Crises urbaines et innovations municipales*, PUF, Paris, 1989.

¹⁴⁰ Comme l'a montré Olivier Borraz dans ses travaux sur Besançon, cf. Borraz O., 1998, op. cit., pp. 71-87 ; et 117-141.

¹⁴¹ Cf. Lascombes P. et Le Galès P. (dir.), *Gouverner par les instruments*, op. cit., p. 13.

¹⁴² Cf. Lorrain D., 2004, op. cit.

¹⁴³ Voir notamment Foucault M., « La gouvernementalité », in *Dits et Écrits 1954-1988*, Gallimard, Paris, Tome 3, 1994, pp. 635-657 ; et « Le pouvoir, comment s'exerce t-il ? », reproduit in Colas D., *La pensée Politique*, Larousse, Paris, 1992, pp. 754-762.

hoc dans de multiples endroits, pour de nombreuses questions, et ce depuis les premières formes de gouvernement. A travers l'analyse de leur fonctionnement, il ne s'agira donc pas de chercher à « inventer » de nouvelles formes de gouvernement. De même, il faudra se méfier de ne pas le réduire à l'exposition de mécanismes implicites et nécessaires, logiques voire automatiques dans le cadre de la construction de l'action publique, comme pourrait l'être le fait de produire des rapports, prendre des décisions ou de se réunir en assemblée.

Les commissions, un impensé de l'action publique

Le *Dictionnaire culturel en langue française* définit une commission comme un : « Acte de l'autorité donnant charge et pouvoir pour un temps déterminé (...) Réunion de personnes (renvoi vers *commissaires*) déléguées pour étudier un projet, préparer ou contrôler un travail, prendre des décisions dans une affaire déterminée »¹⁴⁴. Certains manuels d'histoire des institutions fournissent une lecture assez « moderne » du rôle des commissions, avec la référence au roi qui délivre des « lettres de commission » pour confier des missions ponctuelles et irrégulières : « Le roi s'est toujours réservé la possibilité de confier certaines fonctions délicates de surveillance et de contrôle, en dehors du cadre normal des offices, à des agents librement nommés, déplacés et rappelés »¹⁴⁵.

Les dictionnaires juridiques fournissent quant à eux une définition plus technique : « Groupe de plusieurs personnes chargées (en général par une autorité) d'une même mission (...). Souvent temporaire, la mission est parfois permanente ; très souvent consultative, elle peut aussi consister à prendre une décision ou à la préparer par des moyens divers (information, étude, élaboration d'un avant-projet) (...). Organe auxiliaire d'une assemblée composé d'un certain nombre de ses membres chargés de préparer ses travaux. »¹⁴⁶. Plus loin, on retrouve même une définition des sous-commissions : « Groupe restreint composé de certains des membres d'une commission (dite alors plénière), afin de préparer les travaux de celle-ci »¹⁴⁷.

Assez logiquement, les manuels ou les dictionnaires de Droit Constitutionnel ou d'institutions politiques¹⁴⁸, ne présentent et ne définissent que les commissions en

¹⁴⁴ Cf. *Dictionnaire culturel en langue française*, sous la direction de Rey A., Dictionnaires Le Robert, Paris, 2005, p. 1696.

¹⁴⁵ Cf. Timbal P.-C. et Castaldo A., *Histoire des institutions publiques et des faits sociaux*, Dalloz, Paris, 9^{ème}, 1993 (9^{ème} édition), p. 298.

¹⁴⁶ Cf. Cornu G. (dir.), *Vocabulaire juridique*, PUF, 3^{ème} édition, Paris, 1992, p. 156-157.

¹⁴⁷ Ibid., p. 774.

¹⁴⁸ Voir Duhamel O. et Mény Y. (dir.), *Dictionnaire constitutionnel*, PUF, Paris, 1992 ; ou Pactet P., *Institutions politiques, Droit constitutionnel*, Armand Colin, Paris, 1998 (17^{ème} édition). Parmi ces manuels, l'un d'eux (Prélot M. et Boulois J., *Institutions politiques et droit constitutionnel*, Dalloz, Paris, 1990 (11^{ème} édition)), comprend plusieurs entrées : commissions « ad hoc », « mixte paritaire », « particulière », « permanente », « spéciale » (pp. 822-828) mais également exclusivement dans un cadre parlementaire. Il apporte toutefois une définition intéressante du travail en commissions, qui peut être extensible aux groupes de travail locaux que nous étudions : « A la différence des groupes, qui traduisant seulement une propension au regroupement par affinités politiques, ne sont pas absolument indispensables au fonctionnement des assemblées dont ils ont modifié la structure au détriment de l'indépendance traditionnelle des représentants, les commissions répondent à une nécessité imposée par les exigences de travail de tout corps délibérant quelque peu nombreux. L'analyse des problèmes, la manière de les poser, la recherche des solutions à apporter, l'examen des textes ; en d'autres termes, l'instruction de chaque dossier ne peut être convenablement conduite en séance plénière. La pratique des commissions est ainsi l'une des plus anciennes des assemblées politiques. L'usage du procédé, pour naturel et nécessaire qu'il soit, pose cependant quelques problèmes. S'il est vrai que l'instruction des dossiers en pourrait être confiée à un organe extérieur à

rapport avec l'activité parlementaire¹⁴⁹ et le fonctionnement des institutions sous la Vème République, telles que les « Commissions d'enquête » ; « Commission mixte paritaire » ; « Commission nationale de contrôle » ; « Commissions parlementaires » ou « Commissions ad hoc », « Commissions d'enquête et de contrôle » ; « Commissions législatives » ; « Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques » ; « Commission pour la transparence et le pluralisme de la presse »...

Plus étonnant, plusieurs manuels ou dictionnaires d'institutions ou de sciences administratives font l'impasse sur ces définitions¹⁵⁰. Quand ils mentionnent le rôle des commissions, c'est uniquement pour évoquer le rôle et le fonctionnement des commissions mixtes, permanentes et spéciales à l'Assemblée Nationale ou au Sénat ou les commissions législatives, les commissions parlementaires et les commissions d'enquête et de contrôle¹⁵¹. Une entrée sur « commission consultative » dans un manuel de science administrative renverse cette tendance : « Administration consultative et groupes de pression. Le développement d'un processus consultatif associant les groupes de pression à l'action administrative favorise l'aboutissement des pressions. Avec un tel système, le loup se trouve dans la bergerie. Dans la plupart des cas les groupes proposent eux-mêmes les noms des membres des commissions ou les nomment directement. Même lorsque ces commissions n'ont qu'un rôle consultatif elles tendent à confisquer le pouvoir de décision »¹⁵². Cette définition renvoie à de nombreuses caractéristiques inhérentes au fonctionnement du gouvernement par commissions que l'on a observé.

C'est donc du côté des manuels qui portent sur les collectivités locales que nous pouvons trouver trace d'une plus grande prise en compte du fonctionnement et du rôle des commissions qui ont fait l'objet de notre étude¹⁵³. Nous trouvons ainsi des entrées sur les commissions extramunicipales et les commissions permanentes en rapport avec l'article L. 2143-2 du Code des Collectivités Locales : « Le conseil municipal peut créer des comités consultatifs sur tout problème d'intérêt communal concernant tout ou partie du territoire de la commune, comprenant des personnes qui peuvent ne pas appartenir au conseil, notamment des représentants des associations locales. »¹⁵⁴. On retrouve donc « plusieurs types de

l'assemblée sans porte atteinte à la souveraineté de celle-ci, l'histoire enseigne que les commissions peuvent acquérir une autorité et une puissance redoutable non seulement pour le Gouvernement mais aussi pour l'Assemblée elle-même dont elles ne sont cependant que l'émanation » (p. 822).

¹⁴⁹ Dans cette perspective, on peut également souligner les études de sociologie politique qui portent sur les commissions parlementaires, même si la plupart des études sur le Parlement n'abordent pas frontalement la question du fonctionnement des commissions, voir sur ce point Costa O. et Rosenberg O., « Parlamentarismes », in Belot C., Magnette P., Saurugger S., *Science politique de l'Union européenne*, Economica, Paris, 2008, pp. 249-283.

¹⁵⁰ Il n'y a pas d'entrée « commissions » dans Aubry J.-M. et Aubry J.-B., *Institutions administratives*, Dalloz, Paris, 1996 (7^{ème} édition). Dans Chevallier J., *Science administrative*, PUF, 3^{ème} édition, Paris, 2002, on ne retrouve pas non plus d'entrée « commissions », seule est mentionnée la « commission administrative paritaire ».

¹⁵¹ Voir Duverger M., *Le système politique français*, PUF, Paris, 1990 (20^{ème} édition), p. 348, 351 et 388.

¹⁵² Cf. Debbasch C., *Science administrative, Administration publique*, Dalloz, Paris, 1989 (5^{ème} édition), p. 58.

¹⁵³ Deux entrées « commission départementale » et « commission permanente » (comme « émanation du Conseil Général » pour cette dernière), concernent notamment le Conseil Général (sans véritable définition), p. 349, 350 et 352, dans Rivero J. et Waline J., *Droit administratif*, Dalloz, Paris, 1996 (16^{ème} édition). Plusieurs passages sont également consacrés à la définition du rôle et des attributions des commissions permanentes des conseils généraux dans Verpeaux M., *Les collectivités territoriales en France*, Dalloz, Paris, 2002, p. 73, 85, 86 et 90.

¹⁵⁴ Cf. Aubry J.-B., Aubry J.-F. et Noguellou, *Droit des collectivités locales*, PUF, Paris, 2004 (3^{ème} édition), p. 127.

commissions extramunicipales. Certaines de ces commissions sont expressément prévues par la loi. (...) D'autres commissions résultent d'un phénomène d'institutionnalisation de pratiques informelles. Ces commissions extramunicipales permettent une concertation entre les élus et des catégories de citoyens spécialement concernés par une série de questions données. (...) Ces différentes pratiques demeurent légales aussi longtemps que les autorités locales ne se déchargent pas sur la population des décisions qu'elles sont habilitées à prendre »¹⁵⁵. Une dernière précision revient sur ces dispositifs : « de nombreuses communes ont créé des commissions extramunicipales, ou des comités de quartier, ou des conseils municipaux d'immigrés, ou des conseils municipaux d'enfants, voire des conseils d'anciens, dans lesquels figurent des personnes étrangères au conseil municipal. Cela reste légal aussi longtemps que le conseil municipal ne se sent pas lié par l'avis de ces organismes, dont le rôle est purement consultatif. En outre, ces comités ne peuvent intervenir que pour des questions d'« intérêt municipal ». La création de ces organes relève de la seule compétence du conseil municipal. »¹⁵⁶.

Toutefois toutes ces précisions s'inscrivent dans le cadre des Lois de décentralisation de 1982-1983 ou 1992 et du Code des collectivités locales¹⁵⁷. Même si elles soulignent des phénomènes d'institutionnalisation des pratiques de concertation entre les élus et la société civile, ces définitions ne reviennent pas vraiment sur la période antérieure, notamment celle qui nous intéresse et qui va de la III^{ème} République aux Trente Glorieuses¹⁵⁸. Le retour sur la période précédant la décentralisation ne concerne que la commission départementale mise en place dans le cadre des conseils généraux¹⁵⁹. D'un point de vue juridique on peut donc dire que les commissions que nous avons étudiées sont en dehors du champ législatif et institutionnel. Elle semblent donc relever davantage de pratiques politiques et administratives locales, confinées, et empiriques, issues des modes de concertation progressivement institutionnalisés sous la III^{ème} République. Notre étude montrera toutefois une certaine homogénéité dans ces pratiques, avec quelques différences significatives entre villes et périodes étudiées.

¹⁵⁵ Ibid., p. 350.

¹⁵⁶ Cf. Auby J.-B., Auby J.-F. et Noguellou, *Droit des collectivités locales*, PUF, Paris, 2008 (4^{ème} édition), p. 138.

¹⁵⁷ Sur la période encore plus contemporaine, à partir des années quatre-vingt-dix, certains travaux montrent qu'émerge un nouveau mode de concertation et de réflexion liant élus, fonctionnaires, experts et société civile, qui se distingue des « anciennes » commissions locales, par son fonctionnement et son influence sur la production de l'action publique : les comités de pilotage, voir sur ce point les travaux de Bilel Benbouzid, thèse en cours de géographie sur l'émergence du champ de la sécurité urbaine, sous la direction de Bernard Jouve, Lyon 2.

¹⁵⁸ Toutefois les particularités historiques ou mises en place par les Lois de décentralisation concernant les grandes villes sont mises en avant : « L'organisation des communes de Lyon et Marseille présentait traditionnellement quelques particularités, que la même loi du 31 décembre 1982 est venue renforcer. (...) Les conseils d'arrondissement sont composés pour un tiers de conseillers municipaux et pour deux tiers de conseillers d'arrondissement élus selon les règles qui président à l'élection des conseils municipaux. Le conseil d'arrondissement fonctionne d'ailleurs selon des modalités comparables à celles prévues pour les conseils municipaux. », Cf. Auby J.-B., Auby J.-F. et Noguellou, 2008, op. cit., p. 139.

¹⁵⁹ « Avant 1982, existait une commission départementale, qui avait pour fonction de surveiller l'action du préfet (qui était l'exécutif départemental) dans l'intervalle des sessions du Conseil Général. La loi du 2 mars 1982 lui avait substitué un bureau, censé surveiller l'action du président du conseil général (...) La loi du 6 février 1992 (...) a substitué à ce bureau une commission permanente. Les commissions permanentes sont composées du président du conseil général, de quatre à quinze vice-présidents, et éventuellement un ou plusieurs autres membres, les uns et les autres étant élus par le conseil général, selon les mêmes modalités et pour la même durée que le président (CGCT art L 3122-4) », cf. Auby J.-B., Auby J.-F. et Noguellou, 2008, op. cit., p. 139.

Si l'espace juridique et institutionnel qui leur est consacré est faible, les pouvoirs publics en général et les collectivités locales en particulier, ont pourtant une longue tradition de fonctionnement par groupes de travail et commissions. Mis en place souvent volontairement par les élus et les fonctionnaires, ce mode d'organisation répond à plusieurs objectifs. Tout d'abord d'un point de vue fonctionnel, c'est un cadre de travail qui permet la discussion et l'examen de dossiers ou de rapports sur des questions politiques, administratives et techniques routinières ou spéciales. Il peut résulter également d'une prise de conscience délégative et représentative du pouvoir avec la participation de plusieurs organisations représentées ou d'experts. On pourrait ainsi déjà questionner ici les modalités de la concertation et de la participation de certains acteurs sous un angle historique. Ce serait l'occasion notamment de montrer que la consultation des intérêts sociaux témoigne de pratiques anciennes et diverses malgré les débats contemporains virulents sur ces questions¹⁶⁰.

Pour analyser ces processus, l'absence de travaux rendant compte du mode de fonctionnement technique et administratif des pouvoirs locaux et des relations qui les lient avec les acteurs privés est problématique. Ce constat vaut particulièrement pour le cas français¹⁶¹. Lorsque l'on s'intéresse aux commissions et aux groupes de travail qui préparent et encadrent les décisions des instances publiques locales, le manque de repère dans la littérature existante est encore plus frappant, que ce soit pour comprendre leur rôle, leur fonctionnement ou leur poids dans les prises de décision. En effet concernant le développement et la structuration de l'appareil municipal, extra et para-municipal¹⁶² et l'appareil de délégation¹⁶³, on recense très peu de travaux. C'est ce que révèle un rapide sondage parmi les manuels plus généralistes de la discipline. En effet, le *Dictionnaire de*

¹⁶⁰ Sur les enjeux de la participation, consulter Blondiaux L. et Sintomer Y., « L'impératif délibératif », *Politix*, Vol. 15, n° 57, 2002, pp. 17-36 ; et Sintomer Y., *Délibérer, participer, représenter. Vers une théorie de la délibération politique*, Economica, Paris, 2008. Sur la question de la consultation des intérêts représentés, voir Grossman E. et Saurugger S., *Les groupes d'intérêt. Action collective et stratégies de représentation*, Armand Colin, Paris, 2006 ; ou Offerlé M., *Sociologie des groupes d'intérêt*, Montchrestien, Paris, 1998.

¹⁶¹ Contrairement à d'autres pays où la question de la structuration du pouvoir politico-administratif local a davantage été questionnée, voir sur ce point Dagenais M., Maver I. et Saunier P.-Y. (dir.), *Municipal services and employees in the modern city: new historical approaches*, Ashgate publishers, Aldershot, 2003. Dans leur bilan des travaux réalisés, ils soulignent que les recherches sur l'administration municipale, le gouvernement local et les politiques urbaines sont beaucoup plus développées en Italie et en Allemagne (où pour ces deux pays, les communes sont de taille assez importante) comparativement à la France, voir notamment Dagenais M. et Saunier P.-Y., « Tales of the periphery: an outline survey of municipal employees and services in the nineteenth and twentieth centuries », pp. 1-30.

¹⁶² Certaines recherches se sont intéressées à l'organisation et au fonctionnement du pouvoir municipal. C'est le cas de l'étude de Bruno Dumons, Gilles Pollet et Pierre-Yves Saunier qui revient sur la structuration des bureaux et des services municipaux dans six villes du Sud Est de la France sous la IIIème République, cf. Dumons B., Pollet G. et Saunier P.-Y., 2002, op. cit., pp. 37-58. Sur l'administration municipale lyonnaise, voir aussi Dumons B. et Pollet G., « Fonctionnaires municipaux et employés de la ville de Lyon (1870-1914) : légitimité d'un modèle administratif décentralisé », *Revue historique*, n° 581, 1992, pp. 105-125 ; et Maury S., *L'administration municipale à Lyon XIXème - XXème siècles. Des structures et des hommes*, Mémoire de DEA d'Histoire contemporaine, réalisé sous la direction de Yves Lequin, Université Lyon 2, 1993.

¹⁶³ Sur le plan des transports et de la réglementation de la circulation, nous verrons que les travaux de Jean Orsell (mémoire de DEA d'histoire de 2003 et *Les usages de la route, circulation et sécurité (1966-2000)*, Thèse d'histoire sous la direction d'Annie Fourcaut, Paris I, 2009) font un inventaire très utile des principales commissions nationales et parisiennes s'occupant de la réglementation de la circulation urbaine, de signalisation ou de sécurité routière en revenant sur les enjeux de leur composition, leur production et sur les luttes ministérielles qui accompagnent leur développement.

¹⁶⁴ *la science politique et des institutions politiques* propose seulement une entrée sur les « commissions parlementaires ». De même, le lexique thématique proposé par Philippe Braud dans son *Manuel de sociologie politique* ¹⁶⁵ n'aborde pas cette terminologie. Enfin dans son index, l'incontournable *Sociologie politique* ¹⁶⁶, ne comporte pas la notion de commission.

Du côté des travaux portant sur l'analyse des politiques, il n'y a pas non plus de prise en compte de ces espaces de construction de l'action publique. Pour exemple, dans l'index thématique du volume quatre du *Traité de science politique* paru en 1985 et coordonné par Jean-Claude Thoenig sur « Les politiques publiques » ¹⁶⁷, les termes de « commission », « comité » ou « groupe de travail » n'apparaissent pas. Dans le *Dictionnaire des politiques publiques de 2004* ¹⁶⁸, il n'y a pas non plus d'entrée sur ces objets. Les autres manuels de politiques publiques français ¹⁶⁹ ne nous informent pas davantage sur ces espaces de discussion et de formulation des politiques publiques. Pourtant la plupart des chercheurs qui ont travaillé sur les politiques publiques se sont intéressés nécessairement plus ou moins directement à des commissions ou des groupes de travail portant sur l'action publique qu'ils observent et analysent.

Deux exceptions ont pu être repérées ¹⁷⁰. Tout d'abord, dans une perspective d'étude des pouvoirs locaux, les travaux de Caroline Maury reviennent sur les commissions municipales (de noms de rues) de Perpignan ¹⁷¹. Toutefois son cadre d'analyse centré sur les enjeux de mémoires et d'identités locales et frontalières l'éloigne des questionnements sur l'histoire, le fonctionnement et le rôle politico-administratif des dispositifs sur lesquels elle enquête presque « indirectement ».

¹⁶⁴ Cf. Hermet G., Badie B., Birnbaum P. et Braud P., 2001, op. cit.

¹⁶⁵ Cf. Braud P., *Sociologie politique*, LGDJ, Paris, 2002 (6^{ème} édition).

¹⁶⁶ Cf. Lagroye J., avec François B. et Sawicki F., 2006, op. cit.

¹⁶⁷ In Leca J. et Grawitz M. (dir.), *Traité de science politique*, PUF, Paris, Vol. 4, 1985.

¹⁶⁸ Cf. Boussaguet L. et Aliii, op. cit.

¹⁶⁹ Voir Meny Y. et Thoenig J.-C., *Politiques publiques*, Presses Universitaires de France, Paris, 1989 ; Muller P., *Les politiques publiques*, Presses Universitaires de France, Paris, 1990 ; Muller P. et Surel, *L'analyse des politiques publiques*, Montchrestien, Paris, 1998 ; Massardier G., *Politiques et action publiques*, Armand Colin, Paris, 2003 ; Gaudin J.-P., *L'action publique, Sociologie et politique*, Presses de Sciences Po, Paris, 2004 ; Lascombes P. et Le Galès Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Armand Colin, Paris, 2007 ; ou Hassenteufel P., *Sociologie politique : L'action publique*, Armand Colin, Paris, 2008.

¹⁷⁰ Dans une perspective liant sociologie du travail et sociologie de l'action publique, on peut également mentionner l'analyse que fait Gilles Jeannot du travail en commissions introduit par les Plans d'aménagement Ruraux, institués par la Loi d'Orientation Foncière en juin 1970. Mais encore une fois, les commissions thématiques étudiées dans ce cadre restent à la marge de sa démonstration. Elles ne sont pas analysées en tant que telles comme des dispositifs d'action publique, ni même seulement appréhendées dans une perspective organisationnelle ou fonctionnelle, voir Jeannot G., « Des technologies d'enquête participative dans le développement rural », in Ihl O. (dir.), « Les « sciences » de l'action publique », Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble, 2006, pp. 219-239. Dans ces travaux sur la mise en politique des déchets nucléaires, Yannick Barthe a également étudié la mise en place des commissions locales d'information prévues par la loi sur le traitement des déchets nucléaires de 1991, cf. Barthe Y., 2006, op. cit.

¹⁷¹ Maury C., *L'identitaire comme ressource politique transfrontalière. Entre architecture multiniveaux éclatée et « fenêtre d'opportunité » : Perpinyà la catalana*, Thèse de science politique, IEP d'Aix-en-Provence, 2006 ; voir aussi « Une sélection peut en cacher une autre : Derrière l'expertise, le militantisme institutionnalisé. Les commissions municipales à Perpignan », communication au colloque *Sélection des acteurs et des instruments de l'action publique*, IEP de Lyon, juin 2008.

D'autre part, sur un terrain plus éloigné de l'étude des municipalités, soulignons les travaux d'Hélène Michel sur la commission nationale des rapports locatifs (CNRL)¹⁷². C'est sans doute l'un des auteurs qui prend le plus au sérieux ces dispositifs d'action publique¹⁷³. Elle souligne d'ailleurs que les analystes des politiques publiques occultent la dimension historique de la commission :

« la commission est soit un moment dans un processus plus large d'élaboration et de mise en œuvre de politique publique, soit un lieu de l'action. Dans le premier cas, la commission n'a pas d'autre histoire que celle du développement des institutions en charge de problèmes publics. Son rôle est essentiellement déterminé par les circonstances de sa mise en place et par ses missions institutionnelles (faire des propositions, émettre des avis, exercer un contrôle, négocier des accords...) définies en amont. En aval, elle est évaluée à l'aune de ce qu'elle produit (rapport, avis, recommandations, contrôles, amendements, propositions...) et de l'impact de ces outputs dans le processus de formulation et de légitimation de l'action publique. Dans le second cas, la commission n'a plus d'histoire. Une fois mise en place, elle se présente comme un cadre défini une fois pour toute et littéralement arrêté, ainsi que l'indiquent si joliment les textes administratifs relatifs à sa composition et ses attributions. Même pour les analystes qui se proposent d' « ouvrir la boîte noire » et d'y pénétrer pour observer de manière ethnographique ce qui s'y passe, la commission reste un cadre donné et nullement interrogé. L'objet commission subit alors une double réduction : l'une spatio-temporelle, qui ramène le lieu de production à un moment dans le processus plus large de production de l'action publique ; l'autre métonymique, dans la mesure où la commission, instance de production, est réduite à ses productions. Dans les deux cas, on occulte l'épaisseur historique de la commission, s'interdisant ainsi de comprendre ce qu'est une commission et ce qui s'y joue. »¹⁷⁴

La mise en perspective que propose Hélène Michel, à partir du lien entre analyse de l'action publique et histoire, permet d'envisager plus frontalement ce qui se joue dans les commissions. Mais en dehors de cette réflexion¹⁷⁵, la situation dans laquelle se trouve l'objet « commission » apparaît comme représentative d'une science politique trop longtemps

¹⁷² Voir notamment Michel H., « Histoires croisées et usages concurrents d'un dispositif public : la commission nationale des rapports locatifs 1982-1986 », in Laborier P. et Trom D. (dir.), *Historicités de l'action publique*, PUF, Paris, 2003, pp. 183-206 ; et *Propriété, propriétaires. Politiques publiques et groupes d'intérêts dans le secteur immobilier en France*, Thèse de doctorat en sciences sociales, EHESS, Paris, 2000.

¹⁷³ Sur l'analyse de la création et de la composition d'une autre commission nationale, voir aussi Franguiadakis S., « « Le droit à horreur du vide... » A propos de la commission nationale de déréglementation dans le secteur du bâtiment », in CRESAL, *Les raisons de l'action publique, Entre expertise et débat*, L'Harmattan, Paris, 1993, pp. 183-198.

¹⁷⁴ Cf. Michel H., 2003, *op. cit.*, p. 183 et 184.

¹⁷⁵ Si l'on fait une recherche à partir des sites internet de revues de sciences sociales numérisées (Persee et Cairn), un seul article contient dans son titre le terme même de « commission municipale », celui de Nathalie Heinich (« Les frontières de l'art à l'épreuve de l'expertise. Politique de la décision dans une commission municipale », *Politix*, 1997, vol. 10, n° 38, pp. 111-135), alors même que l'intérêt et le contenu de l'article ne portent pas directement sur cette commission.

ournée vers l'objet « Etat »¹⁷⁶. En effet pour trouver trace d'observation et d'analyse sur ce sujet, il faut notamment se tourner vers les travaux portant sur les politiques urbaines. Les plus emblématiques d'une attention portée à ces dispositifs d'action publique sont ceux développés par Dominique Lorrain. Son analyse sur le temps long lui permet de comparer l'évolution des appareils administratifs municipaux du début jusqu'à la fin du vingtième siècle¹⁷⁷. Il distingue en effet une période où « en 1900, lorsqu'un problème survient dans la ville de Lorient, le Maire réunit le conseil municipal ; il expose la situation, les élus débattent et délibèrent pour prendre une décision. S'ils ont besoin d'un complément d'information, une commission est nommée, souvent composée de trois membres, et un ou deux mois plus tard, elle revient devant le conseil. Elle expose le résultat de son enquête et une décision est prise. (...) cette prééminence accordée au conseil s'explique par l'absence d'autres dispositifs de préparation : formes organisationnelles et instruments du travail municipal. Le Maire n'est épaulé que par deux ou trois adjoints. Avant 1897, il n'existe pas de commission municipale permanente et pendant longtemps leur rôle est limité, faute d'élus impliqués. Les services municipaux restent à l'état embryonnaire. (...) Ce sont les années de l'enfance de l'action publique locale [car] ce type de fonctionnement va se modifier après la Première Guerre Mondiale. Cette mairie sort de la gestion en bon père de famille, avec son principe individuel et réactif, pour élaborer des règles de fonctionnement. Le travail du conseil municipal est désormais préparé grâce aux commissions et aux adjoints. De nouvelles commissions sont créées en 1912 ; les premières commissions extra-municipales apparaissent en 1919. »¹⁷⁸

Dans ses travaux, Jean-Yves Nevers souligne également l'importance du rôle des commissions : « En réalité, l'instance de gestion et de décision fondamentale est la commission dont l'exécutif est assuré par un adjoint. Les commissions préparent les dossiers, proposent des projets et contrôlent la gestion des services. Les méthodes de travail des élus sont caractérisées par le sérieux et l'application »¹⁷⁹. Jean-Pierre Gaudin revient lui aussi sur la mise en place de commissions ou de conférences intercommunales à partir de la loi de 1884¹⁸⁰ visant à concilier autonomie communale et phénomène d'agglomération. Il présente la mise en place difficile et le rôle des commissions ad-hoc départementales¹⁸¹, sous contrôle d'une commission centrale d'aménagement ou commission supérieure d'aménagement¹⁸², censées valider et contrôler les projets de plans d'extension qui leur sont soumis suite à la Loi Cornudet de 1919, modifiée en 1924¹⁸³. Son analyse témoigne d'un certain recul historique¹⁸⁴, qu'on ne retrouve pas chez beaucoup

¹⁷⁶ Et notamment moins attentive aux villes (cf. Payre R., 2008, op. cit.) ou aux politiques des autorités locales (cf. Mény Y., « Les politiques des autorités locales », op. cit., pp. 423-426).

¹⁷⁷ Cf. Lorrain D., *La naissance des grandes organisations locales, La mairie de Lorient, 1884-1990*, Paris, CEMS, dactylo, 1992.

¹⁷⁸ Cf. Lorrain D., 2004, op. cit., p. 167-169.

¹⁷⁹ Cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 446.

¹⁸⁰ Cf. Gaudin J.-P., 1985, op. cit., p. 142 et 143.

¹⁸¹ Ibid., p. 159 et 161.

¹⁸² Voir aussi Gaudin J.-P., 2002, op. cit., p. 46.

¹⁸³ Voir sur ce point Claude V., *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940) : Sources et questions*, Délégation à la Recherche et à l'Innovation, Dossier des séminaires Techniques, Territoires et Sociétés, Paris, 1990.

¹⁸⁴ Jean-Pierre Gaudin ouvre ensuite son questionnement aux enjeux de démocratie locale consultative ou participative. Citant un jeune architecte urbaniste américain (cf. Ford G.-B., *L'urbanisme en pratique*, Leroux, 1920), qui propose suivant les expériences

d'auteurs, mais il se range à son tour derrière les phénomènes de rupture et les enjeux contemporains introduits par les nouvelles formes de participation et de consultation :

« Mais la consultation, hormis de rares procédures, n'était initialement proposée ou concédée qu'en réponse à des mobilisations collectives. Le mouvement néanmoins a tendu à s'institutionnaliser : associations devenues les relais des politiques publiques ; leaders de groupes d'habitants intégrés dans des commissions extramunicipales ; mais aussi comités de quartier qui tout en restant profondément contestataires cherchaient à s'affirmer comme autant de mini-conseils municipaux à mesure que leur vocation pouvait s'élargir aux différents aspects possibles de la vie résidentielle »¹⁸⁵.

Ainsi, dans son cadre d'analyse, tout comme Jean-Yves Nevers, il semble situer uniquement les commissions extra-municipales à partir des années soixante-dix, en tant que représentatives des mouvements sociaux, associatifs, liés notamment au cadre de vie ou aux enjeux environnementaux : « les procédures de contrat paraissent en effet réaliser ce que les modes de concertation explorés avec les associations ne pouvaient assurer, à l'exception parfois des commissions extramunicipales dans les années 1970 ; c'est-à-dire la consécration d'un partenariat, public mais limité, avec des interlocuteurs dont la caractéristique est pourtant de s'intéresser à des problèmes locaux restreints et de se considérer comme dégagés des partis politiques et des idéologies »¹⁸⁶. Pour lui, les logiques d'autonomie locale réapparaissent justement quand l'Etat-providence entre en crise, pour proposer de nouvelles manières de coopérer localement, avec notamment les procédures de contractualisation qui se développent depuis la décentralisation¹⁸⁷. Dans ce cadre, les quartiers se présentent comme de bonnes échelles d'application des politiques publiques, notamment dans un contexte qui fait suite à une période d'influence jacobine pour les pouvoirs et les territoires locaux (en dehors de la III^{ème} République)¹⁸⁸.

Ainsi selon Jean-Yves Nevers, « à la fin des années soixante, à Toulouse comme dans les autres grandes villes, apparaissent les germes d'un renouveau de la démocratie communale. Ceux-ci sont bien connus. Il s'agit d'abord du développement des luttes urbaines et de l'émergence d'un nouveau tissu associatif : comité de défense, association de quartiers et d'usagers, mouvement écologiste, etc. A Toulouse, l'Union des comités de quartiers, créée en 1970, est devenue un protagoniste à part entière du débat politique local, sans pouvoir cependant s'imposer comme une alternative pertinente aux formes

municipales américaines, qu'en France, à côté de chaque municipalité urbaine soit créé un « comité représentant tous les éléments de la ville, une force vive, coopérante, agissante, qui dans certains cas élaborerait lui-même le projet d'urbanisme, mais qui dans la plupart des cas serait un conseiller précieux pour commission officielle d'urbanisme ». Ce comité devrait inclure les « personnalités dirigeantes de la ville » et permettrait un équilibre des pouvoirs entre comité officieux et commissions municipales. Cette perspective renvoie au rôle des maires-managers (en référence au modèle du « city managers », Jean-Pierre Gaudin cite Renard S., « L'organisation des villes sous la direction d'un *city manager* en Californie », *La vie urbaine*, 1926) qui cherchent « à mobiliser et impliquer des acteurs économiques, des organisations associatives, des groupes de citoyens publiquement situés par rapport à telle ou telle question ; soit dans des commissions extramunicipales, soit par toute forme de débat préalable à la définition d'objectifs collectifs (...) Lorsque le notable devient manager, sa capacité n'est plus fonction de sa seule stature ou de son savoir-faire personnel ; sa compétence procède également de sa faculté à insérer diverses forces vives dans le débat politique » (cf. Gaudin, J.-P., 1989, op. cit., p. 155).

¹⁸⁵ Cf. Gaudin J.-P., 1989, op. cit., p. 140.

¹⁸⁶ Ibid., p. 158.

¹⁸⁷ Cf. Gaudin J.-P., 1999, op. cit.

¹⁸⁸ Cf. Gaudin, J.-P., 1989, op. cit., pp. 150-166.

traditionnelles de représentation politique »¹⁸⁹. Nous devons donc revisiter les analyses développées par d'autres auteurs¹⁹⁰ sur les comités de quartiers et la démocratie locale pour retracer les différences ou les similitudes entre ces formes de concertation et de participation locales et celles que nous avons rencontrées dans les commissions que nous avons étudiées.

Au détour de leur objet d'études, plusieurs auteurs se sont confrontés à l'analyse plus fine d'une ou plusieurs commissions. On peut citer les travaux de Pierre-Yves Saunier sur la commission municipale du Plan d'Aménagement d'Extension et d'Embellissement, comme vecteur de production de savoirs et de pratiques sur l'urbanisme¹⁹¹. Il analyse entre autres la difficile émergence de la commission extra-municipale d'urbanisme de la Ville de Lyon à la fin des années cinquante. Parallèlement, au détour de ses recherches sur l'Union Internationale des Villes, Renaud Payre a également abordé la question du rôle et de la place de la commission extra-municipale d'urbanisme de Grenoble¹⁹². Dans la même perspective, les recherches de Stéphane Frioux sur les échanges entre villes françaises concernant les questions de l'environnement urbain lui permettent d'être aux prises avec le fonctionnement de plusieurs commissions municipales¹⁹³.

Dans sa thèse¹⁹⁴, le géographe Emmanuel Martinais a travaillé sur la commission des Balmes créée à Lyon en 1930¹⁹⁵ suite à la catastrophe de Fourvière pour surveiller les risques naturels dans la région lyonnaise (au départ chargée de la surveillance des immeubles)¹⁹⁶. Dans ses recherches, Marie Charvet rend compte du rôle et du fonctionnement de la commission municipale (ou mixte) des fortifications dans le cadre de la question des fortifications de Paris au début du vingtième siècle¹⁹⁷. Enfin dans une

¹⁸⁹ Cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 453 et 454.

¹⁹⁰ Voir notamment Amzert M., « Les comités d'intérêts locaux de l'agglomération lyonnaise. Grandeurs et incertitudes d'une forme associative », *Annales de la recherche urbaine*, n° 89, juin 2001, pp.70-78 (ainsi qu'un rapport de recherche réalisé sur cette thématique pour le Plan Urbain) ; Joliveau T., *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880-1983)*, Ed. du CNRS, Paris, 1987 ; ou Biarez S., 1989, op. cit.

¹⁹¹ Notamment dans son article « Au service du plan, hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20^e siècle », in *Forma Urbis, Les plans généraux de Lyon du XVI^e au XX^e siècle*, Archives Municipales de Lyon, Lyon, 1997.

¹⁹² Cf. Payre R., *La prise de la bastille ! Territoire et légitimation du politique à Grenoble (1919-1935)*, Mémoire de fin d'études, IEP de Grenoble, Université Pierre Mendès-France, 1997.

¹⁹³ Thèse en cours. Voir aussi « Villes et entreprises : acteurs de l'assainissement urbain en France, *Histoire urbaine*, n° 18, vol. 1, 2007, pp. 125-140.

¹⁹⁴ Cf. Martinais E., *Les sociétés locales à l'épreuve du risque urbain. Un siècle de gestion du danger dans deux contextes de l'agglomération lyonnaise, fin XIX^e – fin XX^e siècle*, Thèse de géographie, Université Jean Monnet, Saint-Étienne, 2001.

¹⁹⁵ Après un parcours mouvementé, ses activités se poursuivent aujourd'hui à travers les travaux de la commission géotechnique du Grand Lyon (Direction de l'eau).

¹⁹⁶ Depuis, ses travaux se poursuivent du côté du rôle et du fonctionnement des Commissions Locales d'Information (CLI) mises en œuvre dans le cadre de Loi Bachelot de 2004 sur la prévention des risques technologiques ou naturels. En collaboration avec Violaine Girard, Françoise Lafaye et Magali Nonjon, plusieurs programmes de recherches ont été engagés pour étudier, dans une perspective ethnographique, les enjeux de concertation et de participation dans ces nouveaux dispositifs.

¹⁹⁷ Cf. Charvet M. « La question des fortifications de Paris dans les années 1900. Esthètes, sportifs, réformateurs sociaux, élus locaux », *Genèses*, Vol. 16, n° 1, 1994, pp. 23-44. Sur Paris voir aussi Casselle P., « Les travaux de la Commission des embellissements de Paris en 1853 : pouvait-on transformer la capitale sans Haussmann ? », *Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, Vol. 155, n° 2, 1997, pp. 645-689.

perspective plus synthétique, Sylvie Biarez a étudié le mode de consultation, de participation et de délégation de l'administration municipale lyonnaise, renouvelé à partir du début des années quatre-vingt avec les Lois de décentralisation et la Loi PLM¹⁹⁸.

Plus récemment, à travers la littérature sur les comités d'experts¹⁹⁹, de sages, les forums hybrides ou les groupes de travail²⁰⁰ et comités²⁰¹ qui gravitent autour de l'Union Européenne, il a été question d'aborder le mode d'organisation et la constitution de ces structures « ad hoc » ou para-publiques. Dans une perspective de sociologie des sciences ou de questionnement sur la place et le rôle de l'expertise dans la production de l'action publique, ces travaux ont cherché à renouveler les rapports entre les sphères publique/privé, profanes/experts²⁰². Ces recherches permettent notamment d'envisager une ouverture des scènes de décisions publiques vers la société civile et vers les experts. Elles mettent en débat le fonctionnement des démocraties modernes et discutent notamment des liens entre science et politique. Néanmoins, les liens avec les pouvoirs publics semblent plus distendus que ceux que nous pouvons observer avec nos commissions. De plus ce type d'approche ne permet pas encore d'observer et d'analyser au quotidien la construction des décisions publiques à partir de ces organes administratifs, techniques et routinisés. Les terrains qui sont mis en avant montrent davantage la mise en place de structures exceptionnelles voire exemplaires sur des sujets d'action publique sensibles. Les plus proches des commissions que nous étudions sont sans doute les « groupes d'experts ou comités consultatifs, dont la composition est extrêmement mouvante en fonction des domaines d'action publique : certains rassemblent uniquement des représentants d'Etats-membres, d'autres exclusivement des représentants d'intérêts organisés, d'autres encore sont mixtes. Ils correspondent à la catégorie la moins formalisée sur le plan juridique (leur principal point commun étant l'absence de prérogatives formelles), la plus hétérogène (aux plans du recrutement et du fonctionnement) et ils ont connu une croissance exponentielle »²⁰³. Ainsi comme les commissions, ils constituent un objet mal identifié du fait de l'opacité et du manque de transparence des arènes européennes, mais pourtant essentiel dans le processus de décision.

A partir de la littérature existante et de la représentation de l'exercice du pouvoir qu'en ont les élus et les fonctionnaires, un autre enjeu de taille apparaît : comment désigner et définir ce mode de gouvernement, que certains dénomment « gouvernement par commissions »²⁰⁴ ? Est-ce qu'il correspond au registre d'un gouvernement classique,

¹⁹⁸ Cf. Biarez S., 1989, op. cit., pp. 260-269.

¹⁹⁹ Voir sur ce point Lequesne C. et Rivaud P., « Les comités d'experts indépendants : l'expertise au service d'une démocratie supranationale ? », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 51, n° 6, 2001, pp. 867-880.

²⁰⁰ Voir aussi Fouilleux E., Maillard J. de et Smith A., « Les groupes de travail du Conseil : nerf de la production des politiques européennes ? », in Lequesne C. et Surel Y., *L'intégration européenne. Entre émergence institutionnelle et recomposition de l'Etat*, Presses de Sciences Po, Paris, 2004, pp. 143-183.

²⁰¹ Voir Maillard J. de et Robert C., « Gouvernement par comités », in Belot C., Magnette P. et Saurugger S., *Science politique de l'Union européenne*, Economica, Paris, 2008, pp. 312-334.

²⁰² Voir notamment Callon M., Lascoumes P. et Barthe Y., *Agir dans un monde incertain, Essai sur la démocratie technique*, Le Seuil, Paris, 2001 ; ou Fassin D. et Memmi D., 2004, op. cit.

²⁰³ Ibid., p. 313 et 314.

²⁰⁴ C'est une terminologie que l'on retrouve également dans les discours de certains élus, la plupart du temps dans un sens péjoratif quand il s'agit de critiquer le mode de fonctionnement de la municipalité Herriot lorsque ce dernier se trouvait trop souvent à

à celui du gouvernement municipal, ou s'inscrit-il plus particulièrement dans le cadre des pouvoirs urbains que nous avons mis en avant ? Anticipe-t-on déjà les nouvelles formes de gouvernance, avec la participation de plusieurs acteurs provenant de sphères différentes ? Rejoint-on des formes de participation proches de celles que de nombreuses études mettent à jour aujourd'hui²⁰⁵ ? Est-ce une forme de néo-corporatisme à l'échelon local ? Une telle posture nécessite que l'on regarde plus en détail la nature des commissions observées. S'agit-il de commissions municipales ordinaires, de commissions extra-municipales, de commissions para-municipales, de commission spéciales, de commissions émanant uniquement des conseils élus ? Y trouve-t-on des élus ? De quelles assemblées proviennent-ils ? Retrouve-t-on des fonctionnaires, de quels services proviennent-ils ? Surtout sont-ils issus de services internes à la structure qui met en place la commission, comme par exemple la Ville de Lyon ? Ou bien proviennent-ils de services extérieurs à cette structure, comme des sapeurs-pompiers ou des services de l'Armée ? De même, ces commissions permettent-elles l'intégration de membres extérieurs à l'exercice du fonctionnement strict et quotidien du pouvoir urbain, c'est-à-dire en dehors des élus et des fonctionnaires ? Et sous quelle forme est permise cette intégration ? Est-ce une participation informative, une collaboration effective voire véritablement délégative de la prise de décision dans le cadre de ces commissions ? Ainsi retrouve-t-on des experts extérieurs, des membres de la société civile, des membres de groupements organisés, des membres du monde associatif, avec quel poids et quelle fréquence dans la participation à ce type de structures ? Nous devons nous efforcer de répondre à toutes ces interrogations au cours de notre travail par une enquête sur l'organisation et le fonctionnement des commissions que nous avons rencontrées dans le cadre des politiques locales de transport et dans celui de la gestion municipale des problèmes de circulation et de sécurité routières.

Ainsi nous verrons si ces dispositifs d'action publique correspondent à ce que Patrick Le Galès et Dominique Lorrain considèrent comme un oubli dans le pilotage de l'action publique, c'est-à-dire l'« invention » et la « mise au point » d'institutions qui ont une dimension politique : « les acteurs doivent construire des institutions qui incitent les élus, les professionnels et les populations à se mettre d'accord sur des modalités de l'action collective : choix des institutions de pilotage des réseaux (intégrées ou séparées des services municipaux), solutions en termes de financement, mécanismes de contrôle, réflexions en termes de conséquences sur les modes de vie. Si gouverner veut bien dire délibérer des choix de la cité, alors le pilotage des réseaux techniques en représente une modalité »²⁰⁶. En effet d'après eux, « les problèmes urbains ont posé des défis pratiques dont la résolution a nécessité la construction d'institutions. »²⁰⁷. Ils proposent donc un détour par les institutions de pilotage des réseaux pour travailler sur les « mécanismes de la construction des institutions politiques »²⁰⁸ étant donné que les grands choix techniques sont assujettis à des accords des autorités politiques et administratives. En cela, ils rejoignent les analyses de Jean-Yves Nevers qui considèrent qu'à partir de 1884, l'analyse du fonctionnement interne de la municipalité renvoie à un « processus d'apprentissage et

Paris, dans le cadre de ses fonctions politiques nationales, et donc gouvernait parfois par délégation avec certains adjoints à travers la mise en place de commissions.

²⁰⁵ Cf. Blatrix C., « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », *Politix*, Vol. 15, n° 57, 2002, pp. 79-102.

²⁰⁶ Le Galès P. et Lorrain D., 2003, art. cit., p. 315.

²⁰⁷ Ibid., p. 316.

²⁰⁸ Idem.

d'invention de nouvelles pratiques de décisions et d'administration après des décennies d'instabilités et d'autoritarisme centralisateur »²⁰⁹.

Enquêter sur les commissions

Lorsque l'on travaille sur les commissions, on est face à un mode d'enquête particulier. Surtout lorsque, comme dans notre cas, les commissions, les membres ou même les prérogatives de ces instances n'existent plus ou ont été modifiés. Notre investigation a donc essentiellement porté sur les comptes-rendus des travaux ou des rapports des commissions, parus dans la presse, dans les revues de l'ACR ou reversés aux archives municipales ou départementales. Avec ce type de matériaux, nous avons des sources de première main utiles pour déchiffrer la construction d'une action publique municipale vis-à-vis de l'automobile. Mais malgré ces traces fidèles et régulières de l'activité de ces commissions, il s'avère finalement difficile de suivre ce qui se joue vraiment dans les commissions, au-delà des comptes-rendus dactylographiés, validés, officiels et limités que nous avons retrouvés. Le recours aux sources de seconde main ne nous permet pas de questionner davantage ce qui se joue à travers la tenue de ces séances.

Il est difficile de savoir à partir de quel moment on peut retrouver la trace de l'existence de commissions. Si l'on considère que l'exercice du pouvoir, pour être durable et efficace, nécessite une certaine forme de délégation et de concertation, il y a sans doute toujours eu d'une manière ou d'une autre, des groupes de travail, des réunions formelles ou informelles pour préparer et valider les décisions politiques, administratives ou techniques. Quel poids et quelle différence établir alors entre de nombreuses structures plus ou moins proches ? Quel écart, quelle graduation retrouve-t-on vraiment entre le groupe de travail informel et l'assemblée décisionnelle et officielle ?

Un autre type de démarche permet de réfléchir à ce que pouvait être le fonctionnement des commissions dans l'entre-deux-guerres ou après 1945. Il s'agit de regarder le fonctionnement actuel et quotidien de ce type de structures qu'on retrouve encore sous certaines formes dans la plupart des assemblées élues et des collectivités locales. Il s'agit en quelque sorte de commencer l'histoire par la fin ou par ce que seraient advenues aujourd'hui ces commissions. Ce questionnement permet de mettre en rapport le fonctionnement actuel des pouvoirs urbains avec ceux que l'on a pu observer pour les périodes que nous allons étudier. Plusieurs problèmes se posent avec une telle démarche. D'une part la nature et le fonctionnement du gouvernement local ne sont plus les mêmes. D'autre part, bien souvent le cadre législatif et politique a évolué. Ainsi des commissions qui peuvent porter la même appellation voire comporter le même type de membres que celles que nous étudions, ne s'occupent pas forcément des mêmes prérogatives. De même en quelques décennies, leur pouvoir de décision et leur poids politique et institutionnel, peuvent s'être fortement amoindris. Sous l'apparence de la même constitution, elles peuvent n'être aujourd'hui que de simples observatoires ou chambres d'enregistrement de décisions prises ailleurs et dans un autre cadre que celui que nous avons observé pour les années précédentes.

Pour pallier ces difficultés, nous avons essayé de faire quelques entretiens semi-directifs avec des personnes qui ont participé à des commissions dans les années soixante

²⁰⁹ Cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 442.

ou soixante-dix, c'est-à-dire à la fin de notre période d'étude²¹⁰. Cela nous a permis d'avoir une vue plus « internaliste » du fonctionnement réel et surtout de l'impact de ces commissions. Dans un second temps, nous avons mené aussi d'autres entretiens avec des élus ou des fonctionnaires qui sont membres de commissions depuis les années quatre-vingt ou qui peuvent l'être encore aujourd'hui²¹¹. De même, nous avons complété notre investigation par l'étude de documentations et de ressources accessibles sur internet qui concernent la partie informative et visible du mode de fonctionnement actuel de ces institutions. En miroir, cela permet déjà de comparer les élus ou fonctionnaires que l'on a étudiés avec ceux qui sont plus ou moins censés jouer le même rôle aujourd'hui. Cette démarche peut être instructive pour observer le fonctionnement et les mécanismes de production de l'action publique locale.

Enquêter en comparant

Notre enquête nous a poussé à réaliser une monographie « élargie » du cas lyonnais. D'une part, elle se comprend non pas dans un rapport « macrologique / microscopique », à partir duquel le terrain présenté serait « conçu comme une société ou une culture en miniature qu'il s'agit simplement d'étudier en profondeur », mais plutôt du côté d'une perspective « micrologique / microscopique », où « celui-ci est appréhendé comme une configuration originale par rapport à laquelle il faut comprendre les logiques des acteurs locaux »²¹². Naturellement cette monographie s'inscrit dans une étude des relations entre toutes les institutions locales qui entrent en relation d'une manière ou d'une autre avec la municipalité lyonnaise. De même, nous serons aussi conduit à envisager la Ville de Lyon en rapport avec l'Etat et ses services centraux ou extérieurs ainsi qu'en interaction avec d'autres villes ou instances nationales voire internationales. Ainsi il ne s'agit pas d'étudier le pouvoir local à Lyon et la politique municipale automobile lyonnaise comme isolés et fonctionnant en indépendance avec son environnement²¹³. Au contraire il s'agit de mettre en perspective et de comparer la situation lyonnaise au cœur d'un système de relations, et de forces de propositions et d'initiatives sur le plan de la circulation urbaine, système qui peut être régional, national voire international²¹⁴. Dans ce sens, même si l'avantage

²¹⁰ Entretiens d'une durée de soixante à cent vingt minutes avec des élus lyonnais « historiques », comme Félix Rollet (02-07-2003), Frédéric Dugoujon (22-07-2003), Paul Feuga (28-11-2005) ou Robert Batailly (11-01-2006). Voir en annexes la présentation des entretiens.

²¹¹ Entretiens d'une durée de trente à quatre-vingt-dix minutes avec des élus ou anciens élus lyonnais comme Colette Olivero (14-09-2004), Jeanne D'Anglejan (07-10-2004), Christian Philip (13-12-2004), Nicole Bargoin (16-01-2006), Guy Frond (18-01-2006), Françoise Mermoud (29-08-2007) ; ou des techniciens comme David Herquelle (05-04-2006), Marine Bareille (06-04-2006), Claire Gaillard (18-12-2007). Voir en annexes la présentation des entretiens.

²¹² Cf. Sawicki F., « Les politistes et le microscope », in Bachir M. (dir.), *Les méthodes au concret. Démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, PUF, Paris, 2000, pp. 143-164.

²¹³ En somme le cœur du travail a été constitué autour d'une étude de cas portant sur le territoire et les institutions de la région lyonnaise, mais il a été nourri par d'autres exemples, d'autres dimensions (nationales, transnationales....).

²¹⁴ Notre protocole de recherche a été guidé par l'idée de construire une monographie en perspective et d'enquêter en comparant pour mieux voir les différences, les précocités, le système du gouvernement urbain de la question automobile dans son ensemble. Nous nous sommes efforcé de partir d'un cas d'étude pour l'élargir ensuite, le comparer et le nourrir par d'autres cas d'études plus périphériques.

d'une étude monographique « réside précisément dans cette connaissance approfondie qui permet de tester un grand nombre d'interprétations »²¹⁵, nous nous efforcerons de valider ces hypothèses entrevues dans ce cadre à partir d'autre cas d'études. Cette dimension peut nous permettre de comprendre le rôle et la place de la Ville de Lyon, des structures et des acteurs qui la représentent dans un cadre plus large. Ainsi mesurer la place et le rôle des commissions municipales dans une ville comme Lyon nous pousse à envisager le positionnement de ce genre de structures dans d'autres villes françaises. Cette perspective comparatiste permet notamment d'analyser les éventuelles disparités, originalités, décalages ou précocités d'un système de gouvernement municipal par rapport à celui développé dans d'autres villes²¹⁶.

Nous avons donc choisi de conduire plusieurs recherches dans d'autres centres d'archives municipales à Bordeaux, Lille, Marseille, Nice, Saint-Étienne et Villeurbanne, ou sein d'autres centres d'archives départementales (Alpes-Maritimes, Loire, Rhône). Ces villes ont été choisies en fonction de leur taille²¹⁷, de l'importance du nombre d'automobiles y circulant²¹⁸ et des enjeux de gouvernement par commissions que nous avons repérés. Par ailleurs, Saint-Étienne et Villeurbanne constituent deux terrains où l'enquête a été facilitée « géographiquement » et qui nous permettent de compléter notre analyse du fonctionnement des commissions municipales à partir de deux villes de taille différente.

²¹⁵ Cf. Sawicki F., 2000, op. cit.

²¹⁶ Pour exemple, à Toulouse, Jean-Yves Nevers souligne la centralité du rôle du maire malgré un système de commissions en développement : « isolés et en situation de concurrence, les conseillers municipaux ne parviennent pas à se constituer, au sein du conseil municipal ou des commissions, en une véritable structure de pouvoir et de décision, ni même en instance collective d'élaboration de propositions et de projets globaux. Cette incapacité structurelle confère à la fonction de maire un rôle stratégique, elle fait du maire l'élément unique de coordination, d'agrégation, de sélection des demandes parcellaires véhiculées par les conseillers municipaux et la seule instance d'élaboration des projets globaux », cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 442. Cette centralité et cette personnalisation du pouvoir du maire, via notamment le contrôle des institutions politico-administratives locales, sont également confirmées par les études sur Bordeaux, voir Lagroye J., 1973, op. cit. ; et Fernandez A., 1999, op. cit.

²¹⁷ Ces villes sont selon plusieurs recensements les six plus importantes après Paris dans la première moitié du vingtième siècle (dans l'ordre Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Saint-Étienne et Nice).

²¹⁸ Le Rhône, le Nord, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes sont parmi les départements les plus motorisés de France.



Carte des villes étudiées

Echelle : 1cm = 80 km

Dans la même optique, nous nous sommes appuyé sur des études produites sur le plan national ou à partir d'enquêtes entre villes qui permettent de saisir à la fois qualitativement et quantitativement la place et le rôle des commissions municipales dans les grandes villes françaises. Certains cartons du Centre des Archives Contemporaines de Fontainebleau nous ont permis d'identifier des recensements descriptifs sur la situation des villes face au problème automobile (place et nombre de gares routières, stationnement, caractéristiques des rues, problématiques routières...). Enfin quelques fonds nationaux et internationaux ont pu être mobilisés pour montrer comment les villes s'inscrivent dans un processus plus vaste de production d'expertise sur le champ des transports. Nous avons été amené dans ce cadre, à consulter les archives de la SDN et de l'ONU à Genève, dont certains cartons de l'Union Internationale des Villes, les archives de l'Association des ingénieurs des villes de France en cours de transfert à Lyon, ou les archives de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route à Paris. Par ailleurs, certains centres de ressources donnent aussi à voir par leurs fonds documentaires, par leurs revues de presse, ou par

certaines ouvrages de littérature grise des éléments permettant de repérer les questions de circulation urbaine en ville et de comprendre comment cet enjeu a été traité dans certaines villes. On pense ici au centre de documentation de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, au centre de documentation de l'Institut d'Urbanisme de Paris, à la bibliothèque de la Société des Nations, au centre de ressources du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, à la bibliothèque du Comité d'Histoire du Ministère de l'Equipeement, au Centre de Documentation sur l'Aménagement et les Transports (CDAT), au Centre de Documentation sur l'Urbanisme (CDU), à la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris, à la bibliothèque de l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris²¹⁹ ...

Néanmoins l'ossature de notre travail s'articule autour des enjeux lyonnais concernant la compréhension et la régulation des questions automobiles à partir d'un espace délibératif para-municipal. Dans ce sens nous sommes plutôt dans une démarche de mise en perspective des commissions lyonnaises à la lumière du poids et du positionnement local propre aux autres commissions municipales. Nous ne cherchons pas à entrer dans une dynamique de comparaison classique de termes à termes du mode de gouvernement des villes françaises. Notre travail, nos recherches et nos enquêtes n'ont pas été pensés dans une telle perspective. Il s'agit surtout de comprendre la réalité et le besoin que développent parfois certaines villes et qui les conduisent à adopter ce mode de gouvernement.

Dans ce sens, les enquêtes que nous avons pu mettre en place, nous ont permis à la fois de constater des tendances générales pour les villes françaises comme la naissance de nombreuses commissions sur le thème de la circulation dans les années vingt (Lyon, Bordeaux), ou le développement important de ces commissions dans les années cinquante et soixante (Nice, Saint-Étienne, Marseille, Villeurbanne)²²⁰. En même temps, certains problèmes n'échappent pas à la collecte archivistique. Citons le problème du manque de sources laissées par les commissions dans l'entre-deux-guerres à Nice, Lille, ou Marseille, qui contraste avec l'omniprésence des documents sur ces dernières dans l'après Seconde Guerre Mondiale. Cela peut s'expliquer en partie par le recueil et la nature des fonds d'archives municipales qui sont apparus très peu développés dans les villes de Nice ou Lille, contrairement à ceux des villes de Lyon, Bordeaux ou Marseille. Dans certains cas, comme pour Nice, cela a pu être contrebalancé par l'importance de certains fonds aux archives départementales²²¹ comme celles de la Loire, du Rhône ou des Alpes-Maritimes.

Sur le champ des transports, cette dynamique de recherche s'inspire notamment de celle élaborée par Christian Montès ou Emmanuel Perrin dans leurs travaux de thèse²²².

²¹⁹ Sur tous ces points voir la présentation des sources ainsi qu'un récapitulatif des sources présentées en annexe.

²²⁰ D'autres analyses fournies par d'autres auteurs pourraient également à cette occasion être approfondies. Ainsi Jean-Yves Nevers s'engage lui aussi dans une comparaison des maires des grandes villes françaises pendant les années soixante (Lazerque à Toulouse ; Fréville à Rennes ; Pradel à Lyon, Defferre à Marseille ; Pfimlin à Strasbourg ; ou Médecin à Nice). Selon lui, dans les mairies des grandes villes s'installe « un type de « personnalités politiques » qui, tout en ayant une assise locale forte, partagent des valeurs et des pratiques communes. Celles-ci apparaissent moins comme celles du parti politique, de la classe ou du milieu social qui dominant au niveau local, que le produit de la fonction et du rôle dirigeants qu'assument ces agents politiques dans la gestion de ces organisations complexes que sont devenues les grandes municipalités urbaines. En dépit d'un discours très localiste (...), les maires des très grandes villes ont été les agents actifs d'un vaste processus de rationalisation technico-bureaucratique de l'administration et de la politique municipale, et du développement d'un type nouveau de domination et de direction politique. », cf. Nevers J.-Y., 1983, art. cit., p. 452 et 453.

²²¹ Qui contiennent par ailleurs de nombreuses sources sur la Ville de Nice, ce qui peut alors confirmer l'hypothèse d'une certaine tutelle de l'Etat sur la gestion des affaires municipales, problématique sur laquelle nous reviendrons au cours de notre travail.

²²² Voir Montès C., 1992, op. cit. ; et Perrin E., 2004, op. cit.

Ils sont notamment partis du cas lyonnais pour « glisser » vers une comparaison qui leur permettait de contextualiser les dynamiques qu'ils observaient à Lyon. Il ne s'agissait pas d'une véritable comparaison mais plutôt d'une mise en perspective à partir d'une monographie locale.

Ces mises en relief et en perspective du terrain lyonnais nous permettront notamment de montrer certaines différences entre le fonctionnement des différentes commissions : présence ou non du maire, composition, présence de membres extérieurs à la municipalité, fréquence des réunions, poids politique et technique, production de rapports, de mémoires et de codes sur la circulation urbaine, opérations mises en œuvre (journée sans voiture, journée de lutte contre les accidents, mise en place des plans de circulation...).

Au-delà des archives publiques et des enjeux du gouvernement municipal, notre terrain d'étude concerne également les acteurs privés connectés à l'industrie ou aux usages de l'automobile. Une des difficultés de notre travail a été de trouver des sources et des liens relatifs aux mondes automobiles et aux pouvoirs publics urbains. Nous avons rencontré déjà certains problèmes pour retrouver des sources sur ces mondes automobiles. L'Automobile-Club du Rhône, acteur central de l'interface entre monde associatif et pouvoirs publics, comme nous le verrons plus loin, n'a pas pu conserver des archives privées. Aux Archives Départementales du Rhône (ADR) ou aux Archives Municipales de Lyon (AML), il y a très peu de traces de sources concernant ce Club. Les renseignements les plus utiles proviennent de sa revue, le bulletin de l'Automobile-Club du Rhône, créée en septembre 1902 et publiée tous les trois mois. A partir de février 1905, il devient la Revue de l'Automobile-Club du Rhône, qui est publiée tous les deux mois à partir de février 1905 puis tous les mois à partir de avril 1906. Tirée au départ à 800 exemplaires, elle passe à 3000 exemplaires dès janvier 1906 puis à 6000 exemplaires en 1932 pour culminer à plus de 10 000 exemplaires dans les années 1950. La revue s'interrompt avec la Première Guerre Mondiale, pour reprendre en août 1920. Après la Seconde Guerre Mondiale le tirage reprend avec des noms et des formules différents, notamment à partir de novembre 1951 : *Le Carnet de l'automobile*, adressé toujours aux membres de l'Automobile-Club du Rhône mais non directement centré sur l'activité de l'association. A partir de janvier 1957, la collaboration entre le Club et le Carnet de l'automobile est interrompue²²³ et c'est une revue nationale, *L'Action automobile et touristique* déjà distribuée aux membres de l'ACR, qui va publier des encarts correspondant à l'activité de l'ACR. Cette revue, qui existe de 1945 à 1994 est publiée en collaboration avec l'Automobile-Club de France et la Fédération des Automobiles Clubs de France. Elle va comprendre une édition lyonnaise²²⁴ avec des pages sur l'ACR de janvier 1957 à 1983. De son côté *Le Carnet de l'automobile* continue à être publié et à refléter l'activité du monde automobile lyonnais et donc de l'ACR. Les différents numéros de ces revues nous ont permis d'accéder à une masse d'informations considérables sur des domaines très variés, tant sur le plan du fonctionnement et des activités internes à l'Automobile-Club du Rhône, du point de vue de la connaissance des mondes automobiles français et lyonnais, qu'au niveau de leurs liens avec les pouvoirs publics locaux²²⁵.

²²³ Voir les débats en comité directeur de l'ACR du 16 octobre et du 6 novembre 1956 sur la collaboration entre l'ACR et *Le Carnet de l'automobile*. Auparavant dans le numéro 58 d'octobre 1956 du *Carnet de l'automobile*, un référendum avait été adressé aux membres de l'ACR sur l'opportunité de continuer à distribuer deux revues aux membres de l'ACR : *Le carnet de l'automobile* et *L'Action automobile et touristique*.

²²⁴ Au même titre qu'elle comprend d'autres éditions régionales, comme celle pour Marseille.

²²⁵ Nous avons consulté ces revues aux Archives Municipales de Lyon (AML), aux Archives Départementales du Rhône (ADR), à la Fondation de l'Automobile Marius Berliet (FAMB) ou à la Bibliothèque Municipale de Lyon.

Pour ce qui concerne les archives « privées », il faut aussi prendre en compte les archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (A CCL) qui nous ont données certains renseignements sur l'implication des milieux économiques dans le traitement du problème public automobile et des transports en général. Nous avons pu suivre notamment certains débats sur la construction des parkings dans les années cinquante et soixante. De manière générale à partir des informations disponibles dans cette structure, nous avons étudié la mise en place de commissions, offices, et groupes de travail sur la question des transports, de la circulation ou du stationnement, sur lesquels nous reviendrons plus loin. Puis surtout, c'est du côté de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet (FAMB), que nous avons pu obtenir le plus d'informations, notamment avec les comptes-rendus du syndicat lyonnais de l'automobile, ou à partir des revues ou des ouvrages recensés sur l'automobile dans ce fond.

Du côté des pouvoirs publics urbains, notre enquête commence à partir de la Ville de Lyon. Notre point de départ est constitué des documents que nous avons trouvés aux Archives Municipales de Lyon (AML) concernant le traitement de la question automobile par les élus ou les services administratifs et techniques de la Ville. Parfois, cette démarche nous a conduit à tirer des fils problématiques à partir des comptes-rendus des délibérations au Conseil Municipal ou à travers certains rapports produits par les services de la Ville. A d'autres moments, notre enquête s'est déroulée de manière plus exhaustive et plus systématique, notamment pour suivre les travaux de la commission municipale de circulation de Lyon. Enfin, nous avons également consulté pour la fin de notre période d'étude les archives de la Communauté Urbaine de Lyon (A COURLY) pour appréhender le transfert et la naissance des commissions dans cette institution intercommunale mise en place en 1969.

Les Archives Départementales du Rhône (ADR) nous ont ensuite permis de travailler sur les comptes-rendus des commissions départementales de circulation. Nous avons pu également consulter certains dossiers du personnel, suivre certains projets routiers ainsi que le positionnement des services de l'Etat par rapport à la question automobile. Enfin, nous nous sommes rendu aux Archives de Direction Départementale de l'Équipement du Rhône (A DDE R). Nous avons pu notamment consulter certains rapports des ponts et chaussées et quelques dossiers du personnel. Ce lieu a été aussi l'occasion de regarder en détail l'ensemble des délibérations du Conseil général du Rhône pour la période 1910-1970.

En dehors de Lyon, nous avons pu consulter les archives nationales à Paris (pour celles concernant le début du vingtième siècle) et à Fontainebleau (AN) pour la période plus contemporaine. Nous avons pu ainsi repositionner les débats automobiles au niveau des services de l'Etat. Dans les documents reversés par les services de l'Etat, nous avons repéré de nombreuses informations et données sur les villes françaises et les questions de circulation ou de stationnement. Parmi elles, plusieurs concernaient directement Lyon et n'étaient pas forcément accessibles sur place. Nous avons été amené à nous rendre dans plusieurs autres lieux d'archives municipales : Archives Municipales de Lille (AM Lille), Archives Municipales de Bordeaux (AMB), Archives Municipales de Marseille (AMM), Archives Municipales de Nice (AMN), Archives Municipales de Saint-Étienne (AMSE), et Archives Municipales de Villeurbanne (AMV). Nous avons également consulté plusieurs centres d'archives départementales : Archives Départementales du Rhône (ADR), Archives Départementales de la Loire (ADL), Archives Départementales des Alpes-Maritimes (ADAM). Enfin, nous avons consulté certaines archives d'associations : Union Internationale des Villes (IUV), Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (OTA) ou Association des Ingénieurs

des Villes de France (AIVF) à Paris, Lyon ou Genève, principalement à partir des Archives de la Société des Nations (A SDN) ou des Archives de l'Organisation des Nations Unies (A ONU).

Parallèlement, nous avons consulté certaines revues, parfois de manière exhaustive (*Technica*)²²⁶ et pour d'autres de façon plus épisodique notamment pour les numéros spéciaux sur les questions de transports, sur Lyon ou d'autres villes (*Arts et Manufactures*²²⁷, *Transmondia*²²⁸, *La Vie du rail*²²⁹, *Urbanisme*²³⁰, *Travaux*²³¹, *Revue des ingénieurs des Villes de France*²³²) ou en fonction des articles recensés concernant les enjeux routiers ou circulatoires (entre autres *Travaux*, *Revue des ingénieurs des villes de France*, *Le Monde souterrain...*)²³³. Cela nous a permis de réfléchir sur les enjeux ou les projets routiers ou d'aménagement de la circulation dans certaines villes à partir du point de vue développé par les acteurs eux-mêmes, qu'ils soient ingénieurs, administratifs ou élus. En même temps, ces articles nous ont donné accès à certains savoirs développés et véhiculés pour gérer la circulation urbaine.

Cette enquête s'insère dans un contexte précis que nous allons expliciter et circonscrire. Sa restitution obéit à une problématisation qui a fait l'objet d'une présentation théorique dans cette introduction. Elle renvoie à une construction thématique dont nous allons exposer les enjeux.

Construction thématique et mise en perspective chronologique

Concernant la périodisation de notre travail d'enquête, celui-ci débute principalement au tournant des années dix. L'enquête sur les mondes automobiles remonte jusqu'au début du vingtième siècle mais le traitement principal de la question automobile et sa mise en administration à travers le fonctionnement de commissions commencent dans les villes françaises que nous avons étudiées au début des années dix. Par ailleurs dans la restitution de ce travail, nous avons volontairement cherché à ne pas distinguer des périodes historiques précises correspondant à l'arrivée, au développement, ou à la contestation de l'automobile en ville. Cette absence d'historicisation de la question automobile nous permet au contraire de souligner, au-delà d'une perception quantitative, que l'automobile constitue autant un problème pour les pouvoirs urbains, dans les années vingt que dans les années

²²⁶ Les numéros de la Revue *Technica* (revue de l'Ecole Centrale de Lyon) ont été systématiquement dépouillés à la Bibliothèque Municipale de Lyon pour la période 1933-1972.

²²⁷ Numéro spécial sur Lyon, n° 138, janvier 1964.

²²⁸ Numéro spécial sur Lyon, N° d'avril 1956, n° 100 (avril 1962), n° 114 (mars 1964).

²²⁹ Numéro spécial « Bimillénaire de Lyon », n° 656, 20 juillet 1958.

²³⁰ Numéro spécial sur Lyon, n° 85 de 1964.

²³¹ N° spécial sur les tunnels routiers, n° 428 Bis, 1970 ou sur Lyon n° 480 de mars 1975.

²³² N° spécial sur Nice, n° 216, mai 1975.

²³³ Voir en annexe la présentation des revues urbaines et techniques. Voir également la présentation des textes recensés concernant les enjeux routiers ou circulatoires.

cinquante ou soixante. Cette approche qualitative nous permet par ailleurs de relativiser les grandes opérations de catégorisation de la place de l'automobile dans les villes et les sociétés occidentales. Nous verrons ainsi que la période qualifiée de démocratisation de l'automobile²³⁴ et celle de « tout automobile »²³⁵, stabilisées dans l'imaginaire automobile occidental, sont au final plus difficiles à repérer. De même le lien entre pouvoirs publics, acteurs privés et usagers est largement à nuancer voire à déconstruire, notamment s'il s'agit de souligner les caractéristiques d'un lobbying automobile²³⁶. Ainsi, si notre restitution ne conduit pas à respecter une histoire linéaire de l'automobile en ville, nous nous efforcerons de respecter la plupart du temps l'intégralité de notre chronologie dans le développement de chacun des chapitres. Cette construction plus thématique de notre objet implique en retour une moins grande attention à certains enjeux locaux ou nationaux que traverse notre période d'étude (guerres, enjeux socio-politiques nationaux et locaux) sur lesquels nous ne pourrions pas revenir en détail.

Concernant la fin de notre enquête, nous bornerons celle-ci au début des années soixante-dix. Au niveau du contexte lyonnais, cette période marque une évolution importante du système politico-administratif local de prise en charge des questions de transports. En effet la Société d'Etudes du Métro de l'Agglomération Lyonnaise (SEMALY) est créée en 1968, alors que la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY), la Police Municipale et la Société d'Economie Mixte Lyon Parc Auto (LPA) sont mises en place en 1969. Ces institutions marquent un tournant dans la régulation des questions de circulation urbaine avec le positionnement de nouveaux acteurs et l'émergence de nouvelles questions (sociales, environnementales...). Elles confirment un changement d'échelle territoriale qui se répercute dans la mise en place de nouvelles commissions débordant le cadre communal. Par ailleurs, il faut aussi noter que de nombreux travaux commencent leur investigation par les années soixante ou soixante-dix. Ainsi au niveau des enjeux de transports lyonnais, notre étude fait la jonction avec les recherches déjà mentionnées de Christian Montès et Emmanuel Perrin sur l'automobile, et avec celles de Harold Mazoyer ou Jean-Marc Offner²³⁷ sur les transports urbains. Notre objectif a pu en ce sens consister à proposer une genèse de cette première série de travaux sur les transports en ville, partant du principe que les conditions de réalisation d'une thèse nous offrait l'occasion de revenir plus en détail sur cette période historique. Enfin sur le plan national, comme au niveau des autres villes françaises²³⁸, les années soixante-dix constituent également une période de renouvellement et d'éclatement des réflexions sur la question des transports et de la place de l'automobile en ville, tant sur le plan social, politique qu'administratif²³⁹. Ainsi cette période est marquée notamment par le rapatriement d'une expertise en matière de circulation urbaine au niveau des services centraux de l'Etat, via les procédures de

²³⁴ Voir sur ce point Flonneau M., « Rouler dans la ville au XXe siècle : automobilisme et démocratisation de la cité, Surprenants équilibres parisiens », *Articulo Revue de Sciences Humaines*, à paraître en 2009.

²³⁵ Voir notamment Flonneau M., « Georges Pompidou, Paris, le « tout automobile » : mythes et réalités », in *Pleins phares sur l'automobile*, Médiathèque Hermeland, Saint-Herblain, 2000, pp. 82 – 87.

²³⁶ Voir sur ce point Sauvy A., *Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968.

²³⁷ Cf. Offner J.-M., « L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelle », *Politiques et Management Public*, Vol. 6, n° 1, 1988, pp. 81-102.

²³⁸ Voir Flonneau M., 2005, op. cit.

²³⁹ Voir notamment Offner J.-M., 1988, art. cit.

réalisation des plans de circulation²⁴⁰, et la prise en compte de nouvelles aspirations sociétales²⁴¹.

La question du gouvernement urbain de la circulation urbaine sera au cœur de notre enquête. Elle se déclinera en trois moments. Nous reviendrons dans un premier temps sur la mise sur agenda des questions automobiles à partir des sphères privées et publiques, dans un cadre local, national et international. Dans un second temps, il sera question d'analyser le système d'acteurs et les dispositifs d'action publique qui concourent au gouvernement de la circulation urbaine. Enfin dans un dernier temps, nous regarderons comment s'organise cette régulation de la question automobile à partir notamment de la mise en place d'instruments d'action publique et du développement de savoirs.

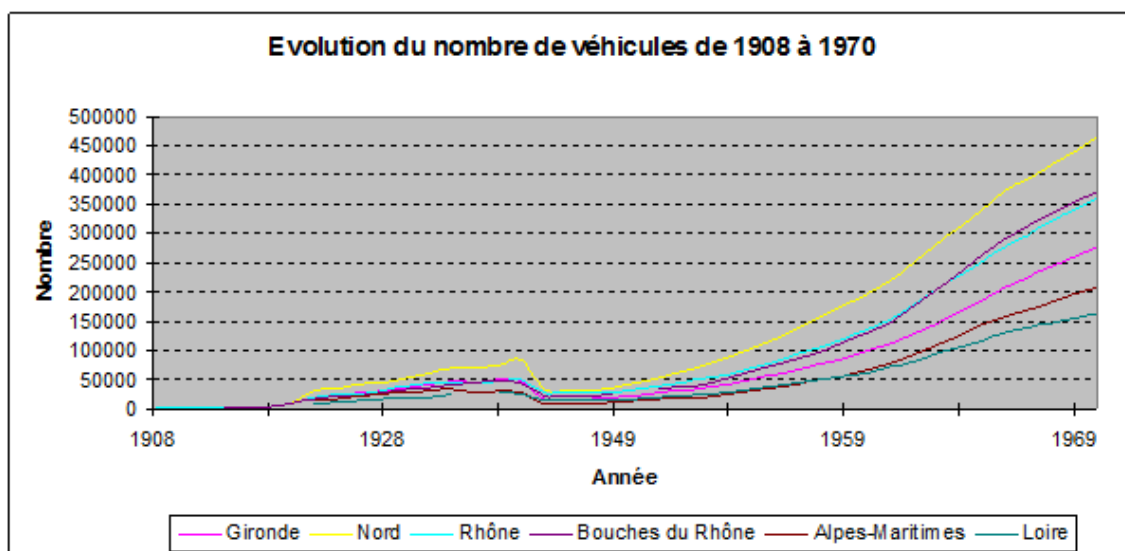
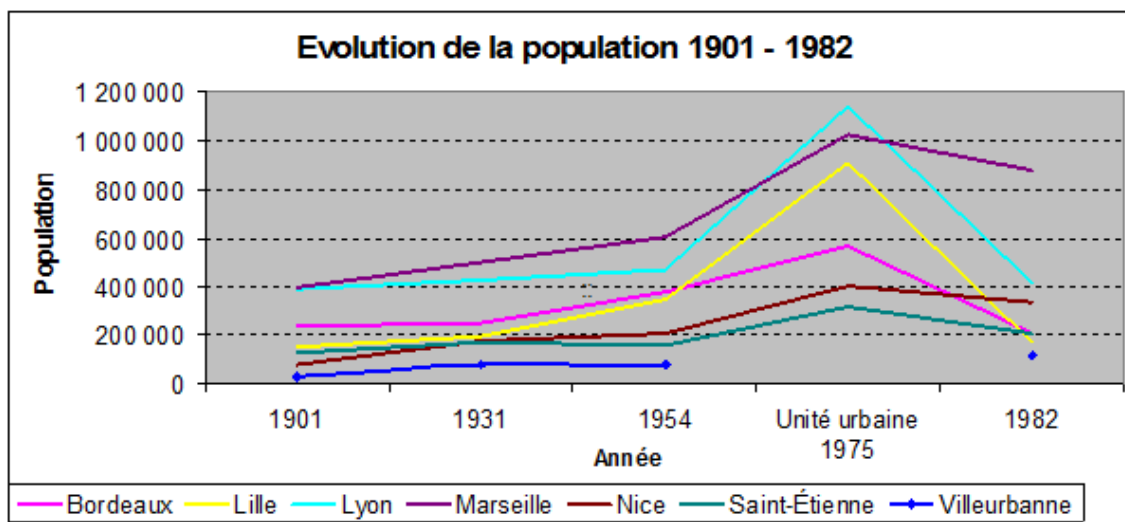
Notre première partie portera sur la construction et l'identification de la circulation urbaine comme problème public. Il s'agira d'analyser la mobilisation de différents acteurs et institutions, tant privés que publics, à travers leur participation à la définition et à la structuration d'un nouveau champ d'intervention. Le chapitre un portera sur les mondes automobiles. Nous regarderons à travers plusieurs thématiques (circulation / stationnement ; éducation des usagers / acceptation / propagande ; sécurité routière) comment ces acteurs se mobilisent et se positionnent sur ces nouveaux champs d'action publique. Le chapitre deux reviendra sur la mise sur agenda transversale des questions automobiles. A partir de l'analyse des débats politiques locaux, de la mobilisation des acteurs privés et des discussions nationales et internationales des questions automobiles, il s'agira de montrer comment les enjeux de circulation urbaine sont construits et identifiés comme nécessitant une intervention publique. Au final, cette première partie sera l'occasion de montrer les différentes définitions à travers lesquelles se décline la question automobile.

Notre deuxième partie sera consacrée à la régulation de ce secteur d'intervention publique et au gouvernement de l'automobile en ville. Nous verrons ainsi comment s'organisent les pouvoirs urbains, à travers les attributions qu'ils cherchent à contrôler et les actions qu'ils mettent en place. Au cours du chapitre trois, nous reviendrons sur le système d'acteurs qui gravite autour de la gestion de la circulation urbaine. Il s'agira de montrer comment on passe d'une gestion privée à une gestion mixte des problèmes automobiles. Nous analyserons également les relations entre l'Etat et les collectivités locales à partir des questions automobiles et à travers certains parcours (ingénieurs des villes et ingénieurs de l'Etat). Puis le chapitre quatre nous permettra de mettre en avant un gouvernement par commissions, que nous identifierons principalement au niveau municipal mais également à partir d'autres niveaux d'action. Nous reviendrons en effet sur le fonctionnement par commissions au niveau privé ou départemental, dans les associations ou dans les services centraux des ministères. Cette troisième partie nous permettra de mettre en évidence un mode de faire, un mode de gouvernement et d'organisation para-municipal, au-delà même de la mise en place des structures en tant que telles.

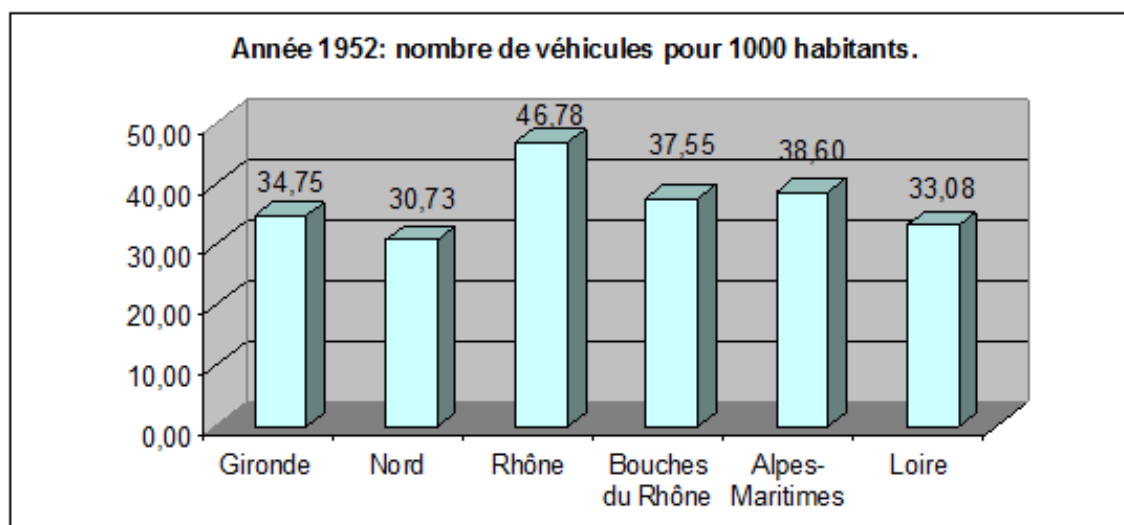
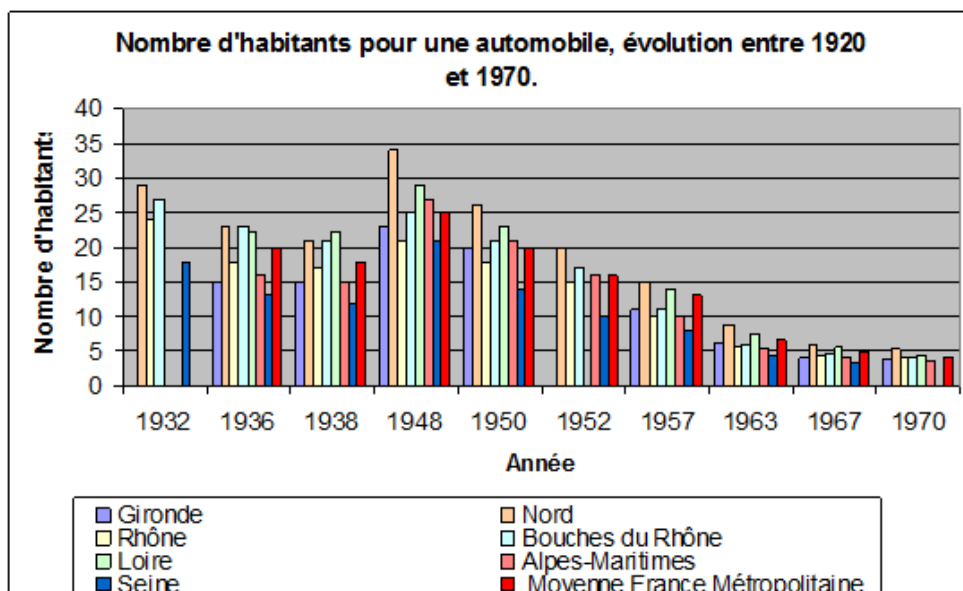
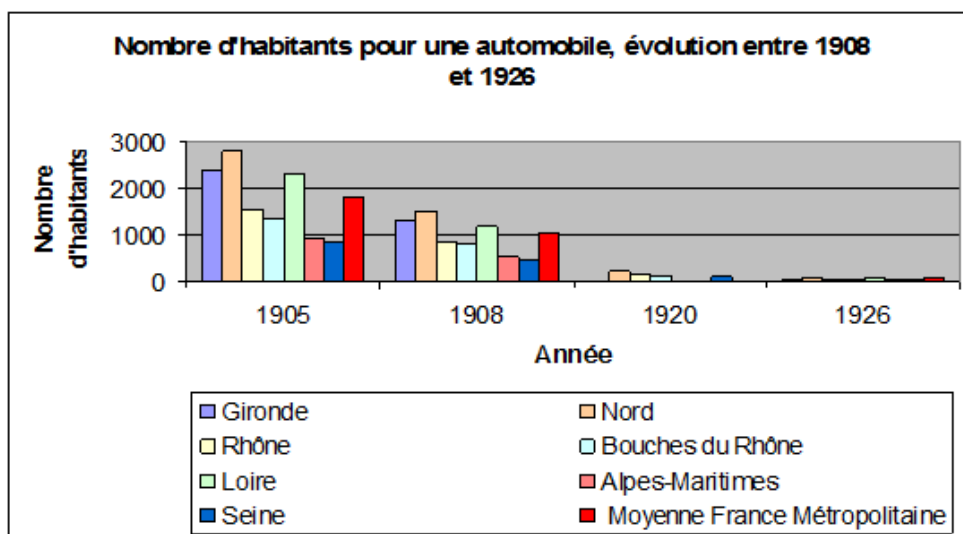
²⁴⁰ Voir sur ces questions Jouve B., *Les politiques de déplacements urbains en Europe, L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Ed. L'Harmattan, Paris, 2003, p. 83 et 84 ; et Faivre d'Arcier B., Offner J.-M. et Bieber A., *Les plans de circulation : évolution d'une procédure technique*, Rapport de recherche, Ministère de l'Équipement, Institut de recherche sur les transports, Arcueil, 1979.

²⁴¹ Si notre restitution s'arrête dans le cadre de cette recherche doctorale aux années soixante-dix, nous avons profité d'autres occasions pour approfondir nos recherches jusqu'à la période actuelle toujours à partir d'une enquête sur les politiques locales de transports. Ainsi nous nous sommes efforcé d'intégrer les enjeux contemporains pour l'étude des projets routiers (dans le cadre d'un article paru dans *Métropoles*, n° 2, septembre 2007), pour revenir sur la construction de parkings en ville (Recherche pour le compte du PUCA, septembre 2005, publication à paraître en 2009), et au niveau des projets de transports urbains (recherche GIP EPAU POPSU, décembre 2008).

La dernière partie présentera la manière dont les pouvoirs urbains administrent et gouvernent l'automobile. Il s'agira de revenir sur les outils et instruments d'action publique ainsi que sur les savoirs développés pour gouverner la circulation urbaine. Le chapitre cinq nous permettra de revenir sur la mise en administration des problèmes automobiles. Nous présenterons les processus de formalisation qualitative et quantitative des enjeux de circulation urbaine à travers l'activité des services administratifs et techniques des autorités locales et nationales. Nous reviendrons également sur la mise en place de structures permettant l'étude et l'administration des problèmes de circulation urbaine. Le chapitre six s'organisera autour de l'analyse de la production de savoirs (associatifs, municipaux, nationaux, professionnels, inter-villes, transnationaux) comme réponses aux questions automobiles. Nous analyserons leur construction à partir de deux dynamiques. D'une part, nous présenterons un processus de circulation des savoirs à partir d'échanges entre villes, infra- ou supra-nationaux, dans un cadre associatif ou professionnel. Puis, nous reviendrons sur les tentatives de centralisation de ces connaissances dans le cadre de structures étatiques et à travers le parcours de certains ingénieurs de l'Etat. Nous reviendrons ainsi sur les liens qui unissent les acteurs mobilisés sur ces champs et sur la construction d'une expertise localisée, plurielle et éclatée.



Données comparatives au niveau des villes et des départements étudiés



Prologue : L'arrivée d'un nouveau mode de transport en ville

Les débuts de l'automobile, considérés pour certains comme difficiles, sont sujet à débat²⁴². Nous ne reviendrons pas en détail sur cette période qui va de 1890 à 1910, voire jusqu'aux années 1930²⁴³. Quelques éléments de contexte nous permettront cependant principalement d'envisager comment les utilisateurs et les promoteurs de ce nouveau mode de transports vont s'organiser pour dépasser ces attitudes et encourager le développement de l'automobile²⁴⁴. L'automobile est dénoncée comme étant bruyante, dangereuse (causant des accidents notamment par son immersion dans un contexte différent : véhicules rapides au milieu des anciens moyens de transports et sur un espace public encore inapproprié) et poussiéreuse. A la fin du dix-neuvième siècle, on a rangé ces comportements derrière le vocable d'autophobie²⁴⁵. On retrouve cette désignation dans deux dimensions bien distinctes. Du côté des populations, on peut percevoir des problèmes d'acceptation des véhicules à moteur. La plupart du temps, ces représentations proviennent des milieux ruraux. Elles sont répertoriées dans la presse²⁴⁶. La *Revue de l'ACR* relaye certaines pratiques de l'époque, telles que le lancé de pierres sur les voitures²⁴⁷, la mise en place de tessons de bouteilles sur les routes²⁴⁸ ou la pratique du fil tendu au passage des automobilistes²⁴⁹ dans certaines localités.

D'un autre côté, on peut également percevoir une certaine autophobie chez les pouvoirs locaux²⁵⁰. En prenant des arrêtés restrictifs contre la circulation automobile (notamment au niveau de la vitesse ou par restriction du stationnement) ou par des aménagements divers (mise en place de cassis ou de dos d'âne), certaines communes ont essayé de restreindre le développement de l'automobile. Régulièrement, dans les premières livraisons de la *Revue de l'ACR* des années 1900, il est recommandé aux adhérents la prudence pour traverser certaines communes sans avoir d'ennui. Dans le numéro d'août 1903 (n° 4), il est souligné

²⁴² Sur cet aspect, les points de vues développés par Pierre-Lucien Pouzet, sur lesquels nous allons revenir, semblent parfois dépassés (notamment dans *L'automobile autrefois*, Editions Horwath, Lyon, 1996). Voir notamment les interventions de Mathieu Flonneau : « L'automobile contre la société ?... tout contre ! », et Etienne Faugier : « Légendes rurales : contestations croisées anto-automobiles au début du XXe siècle. Les cas du département du Rhône et de la Province de Québec », au colloque international *L'anti-automobilisme. L'espace de l'« automobile citoyenne », entre logique industrielle, critiques légitimes et autophobie*, Paris I, Paris IV, Comité des Constructeurs Français d'Automobile, 4 juin 2009.

²⁴³ Voir sur ce point Flonneau M., *Paris et l'automobile, Un siècle de passions*, Hachette, Paris, 2005, p. 47.

²⁴⁴ Parmi beaucoup d'autres, on peut signaler des initiatives qui sont notamment proposées pour surveiller les accidents véritablement imputés à la circulation automobile, cf. « Le contrôle des accidents par la Commission des concours de l'Automobile-Club de France », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908.

²⁴⁵ Voir l'article « Variations sur l'autophobie », *Revue de l'ACR*, n° 10, septembre 1907, pp. 465-470.

²⁴⁶ Voir Faugier E., *L'automobile, son introduction et ses impacts sur l'aménagement urbain, l'administration et les transports dans la ville de Québec*, Mémoire de Master d'Histoire sous la direction de J.-L. Pinol, Lyon 2, 2006, pp. 33-36.

²⁴⁷ Cf. « Gare aux pierres », *Revue de l'ACR*, n° 3, juin 1906, pp. 116-120.

²⁴⁸ Particulièrement repérée sur la Route de La Tour de Salvigny à Lyon, et relatée en séance du Comité directeur de l'ACR du 28 novembre 1913, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1913.

²⁴⁹ Cf. « Pour ne pas être décapité », *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1913.

²⁵⁰ Voir Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P. et Laux J. M., *La révolution automobile*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 42.

la limitation de vitesse excessive dans certaines communes qui peut aller jusqu'à 8 km/h avec l'appui des contrôles de gendarmes. Parfois, l'ACR peut entrer en relation avec une municipalité pour améliorer ces situations difficiles. Ainsi en décembre 1903, « M. le maire d'Ecully a écrit une lettre fort aimable pour nous signaler la vitesse excessive de certains automobilistes traversant sa commune. Nous recommandons donc à nos membres une allure modérée et la plus grande prudence dans la traversée d'Ecully (...). Du reste, le Comité de l'ACR dans sa dernière réunion a voté l'achat de plusieurs poteaux du *Touring-Club* avec la mention *Allure modérée*, pour les offrir à la municipalité d'Ecully qui les fera placer elle-même aux endroits dangereux »²⁵¹. Parfois, la polémique enfle par voie de presse. Dans un article « Encore un autophobe » paru dans la *Revue de l'ACR*²⁵² et dans le *Tout Lyon automobile*, M. Mathieu critique fortement les positions exprimées par le Député Justin Godart dans *Le Lyon Républicain*. Le Ministre des Travaux Publics, Louis Barthou sera lui aussi, même après avoir organisé le premier Congrès international de la route à Paris en 1908, présenté comme nuisant au développement de l'automobile notamment au sujet de la « Loi Barthou » du 20 juillet 1908²⁵³, qui prévoit de poursuivre les conducteurs fautifs.

Certains pays également sont restés célèbres pour avoir découragé volontairement le développement de l'automobile comme l'Angleterre et le « Red Flag Act »²⁵⁴, ou la Suisse, longtemps dénoncée comme une contrée autophobe dans les articles de la revue de l'Automobile-Club du Rhône des années 1900²⁵⁵. De la même sorte, certaines villes pouvaient être aussi taxées de villes autophobes. C'est visiblement le cas de la Ville de Lyon au début du siècle sous le mandat de Augagneur (1900-1905)²⁵⁶. Lyon était alors une ville que les automobilistes étaient invités à éviter²⁵⁷. Cette situation évoluera sensiblement à partir des années dix et progressivement les édiles s'efforceront d'améliorer les conditions de circulation des automobiles dans la ville comme nous le verrons par la suite. Toutefois cette situation de ville inhospitalière perdurera encore longtemps notamment aux yeux de la presse²⁵⁸. Dans d'autres contextes, Nice²⁵⁹ ou Toulon²⁶⁰ seront également désignées comme des villes autophobes.

²⁵¹ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, décembre 1903, p. 232.

²⁵² Cf. n° 10, octobre 1908.

²⁵³ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908, p. 790.

²⁵⁴ Les voitures devaient circuler au pas précédées d'un homme portant en drapeau, cf. Flonneau M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977, Formes urbaines, Champs politiques et représentations*, Thèse d'Histoire, Paris I, 2002, p. 78.

²⁵⁵ Voir les articles « La circulation automobile en Suisse », n° 6, janvier 1906, p. 369, « La circulation en Suisse », n° 1, avril 1906, p. 24 et 25, « Boycottons la Suisse », n° 5, août 1906, pp. 215-218, « Boycottons la Suisse », n° 6, septembre 1906, pp. 261-264, « Les automobiles en Suisse », n° 9, décembre 1906, p. 399, « L'automobile en Suisse », n° 8, août 1907, p. 424 et 425, « La suisse autophobe », n° 11, novembre 1907, « La suisse autophobe », n° 12, décembre 1907, « La suisse autophobe », n° 1, janvier 1908, « Les routes suisses » et « La police des routes suisses », n° 3, mars 1909, « Les règlements automobiles en Suisse », n° 4, avril 1909, « Autophobie et aérophobie suisses » et « L'automobile en Suisse », n° 8, août 1909 de la *Revue de l'ACR*.

²⁵⁶ Voir Pouzet P.-L., *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, Ed. La Taillanderie, Châtillon-sur-Chalaronne, 2006, pp. 71-74.

²⁵⁷ Cf. Pouzet P.-L., *L'automobile autrefois*, op. cit., pp. 53-56.

²⁵⁸ Séance du Conseil Municipal du 28 novembre 1955, et article « Lyon, ville hostile à l'automobile », *Le Carnet de l'automobile*, n° 49, janvier 1956, pp. 9-11, deux occasions où est repris assez largement le point de vue hostile de la presse à l'égard de la ville de Lyon au niveau de sa politique de stationnement notamment.

²⁵⁹ Voir l'article « Autophobie à Nice », *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1909. Concernant Nice, voir aussi Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 243.

Après la Première Guerre Mondiale, pour d'autres mobiles, certaines localités seront taxées de villes mendiante ou inhospitalières²⁶¹. Les villes mendiante sont celles qui taxent les carburants des véhicules et les villes inhospitalières sont celles qui exigent un droit de stationnement. Le Touring-Club de France ira même jusqu'à diffuser une brochure permettant de repérer ces deux catégories de villes²⁶². L'ACR fait ainsi étudier par son Comité de contentieux la question des villes à péages²⁶³. La Ville de Lyon, par sa position sur le stationnement à partir de 1926 et la taxe municipale imposée aux automobilistes, est également perçue comme une ville mendiante et inhospitalière²⁶⁴. Plusieurs débats sont relayés à travers les différentes décisions du Conseil d'Etat ou des Cours d'appel sur la légalité de la perception de telles taxes²⁶⁵. Mais jusqu'aux années vingt, d'autres localités comme Montélimar²⁶⁶, Villefranche ou Rive-de-Gier²⁶⁷, sont par moment encore désignées comme des communes autophobes²⁶⁸. Dans une lettre ouverte aux maires des 36 170 communes de France²⁶⁹, le Président de l'ACR, le Docteur Carle revient sur ce problème et insiste pour mettre un terme à ces mesures et à leurs applications :

« Je veux que ma première phrase exprime la reconnaissance que doivent tout d'abord les automobilistes d'aujourd'hui aux préfets, aux maires et en général à tous ceux qui ont collaboré en ces dernières années à l'organisation de la circulation et du même coup au perfectionnement du tourisme en France. Nombreux sont parmi nous ceux qui ont connu la néfaste période de l'allure de l'homme « au pas » ou du « dix à l'heure » aveuglement ou systématiquement appliqué. La sagesse l'a emporté, et nous devons reconnaître que, dans l'énorme majorité des cas, les règlements sont devenus plus raisonnables, et les gendarmes plus conciliants. Or c'est précisément le charme de cette entente cordiale qui nous fait vivement regretter les heurts épisodiques qui se produisent de temps à autre. Il serait facile et préférable de les éviter, car ils ne profitent

²⁶⁰ « M. le Comte de Chabannes donne lecture d'une lettre de M. le Marquis de Chabannes la Palice, signalant que la ville de Toulon doit être comptée dans la liste des villes « à péage » et donnant le conseil de l'éviter si on le peut. Le Comité décide d'écrire au journal L'Auto pour signaler le cas », cf. séance du comité du 19 décembre 1913, *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1913.

²⁶¹ Cf. « Les villes à péages et les taxes sur l'automobile », par H. Godin, paru dans *La Quinzaine automobile*, *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1913.

²⁶² Cf. « Villes mendiante. Villes inhospitalières. Une brochure qui permettra d'éviter les unes et les autres », article paru dans la revue du Touring-Club de France et reproduit dans le numéro 4 de la *Revue de l'ACR*, en avril 1926.

²⁶³ Cf. séance du 28 novembre 1913, du 16 janvier et du 20 février 1914 du Comité de l'ACR, *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1913, n° 1, janvier 1914 et n° 2, février 1914. Un rapport est établi par Chambre sur cette question, avec les avis unanimes du Comité du Contentieux sur l'illégalité de la perception d'une taxe forfaitaire sur les automobiles perçue dans les conditions indiquées.

²⁶⁴ Voir les numéros 11 (novembre 1926), 12 (décembre 1926), 3 (mars 1927) de la *Revue de l'ACR* qui reviennent sur ce point.

²⁶⁵ Cf. Rubrique « Jurisprudence » du n° 11 de novembre 1926 de la *Revue de l'ACR*.

²⁶⁶ Cf. « Communication au sujet de la vitesse limitée à 12 km à l'heure à Montélimar alors que le Code de la route était censé avoir mis fin aux extravagances du 6 à 12 km à l'heure, de l'homme au pas et autres plaisanteries de ce genre », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1927.

²⁶⁷ Cf. Rubrique « Informations utiles », *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1929.

²⁶⁸ Voir l'article « Pour les municipalités autophobes », *Revue de l'ACR*, n°8, août 1926 et la réunion du comité de l'ACR du 4 juin 1930, *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1930.

²⁶⁹ Publiée dans le n° 7 de juillet 1933 de la *Revue de l'ACR*.

ni à la circulation, ni au tourisme, ni à la maréchaussée. La petite histoire qui vient d'arriver à un ami en un beau dimanche de juin 1933 fera bien comprendre ma pensée. Et comme elle se répète, à quelques douzaines d'exemplaires, chaque dimanche, elle me paraît d'ordre général et susceptible d'intéresser nos collègues. (...) Comme conclusion, nous demandons aux maires, auxquels la loi municipale de 1884, donne tous les pouvoirs de réglementation, de bien vouloir en faire un bon emploi et de placer aux endroits dangereux les gendarmes, dont l'utilité est incontestable par ce temps de circulation intensive. La raison, les nécessités de la circulation et aussi le bon usage des deniers publics plaident en faveur de ce choix judicieux. Nous demandons aux gendarmes de bien vouloir nous aider à maintenir la bonne entente qui est en ce moment la condition de toute circulation. S'il plaisait aux automobilistes d'appliquer rigoureusement le 18 ou 20 à l'heure qui régit Lyon et d'autres grandes villes voisines, les rues seraient entièrement embouteillées en moins d'une heure - et toute circulation rendue impossible, aussi bien pour les autos que pour les tramways et même les piétons. (...) Ce pouvoir dictatorial, qu'ils possèdent en France, doit les inciter à la plus grande justice, inspirée par la raison plus que par le règlement. C'est à ces sentiments que je fais appel, en les conviant à une amicale collaboration en vue de la tranquillité de nos dimanches, aussi bien que du développement du tourisme français. »

En plusieurs occasions, l'ACR et d'autres organismes de tourisme ou de l'automobilisme, l'ACF et le TCF entre autres, tentent d'infléchir les mesures prises par certaines municipalités contre la circulation routière ainsi que de condamner le comportement des gendarmes qui appliqueraient trop scrupuleusement certains règlements²⁷⁰. En 1913, la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux de France se positionne aussi contre l'établissement de taxes à l'entrée de certaines villes²⁷¹. Plus tard en avril 1930²⁷², la Fédération nationale des clubs automobiles fait part à l'ACR des doléances de certains clubs concernant des arrêtés municipaux réglementant la vitesse et la circulation dans quelques villages. Les responsables de l'ACR décident alors de faire étudier par son comité du contentieux les voies et moyens par lesquels le Club pourrait intervenir auprès des instances engagées. Aussi l'ACR proteste contre certaines municipalités qui, pour limiter la vitesse des voitures, creusent des cassis ou élèvent des dos d'âne sans nécessité et prie ses sociétaires de lui faire connaître les cas de ce genre pour en aviser la Fédération nationale des automobiles-clubs²⁷³. Parfois c'est sous forme de simple recommandation à la prudence que rappelle à ses membres l'ACR, comme le montre cet extrait du compte-rendu de la séance du 9 mai 1913 du Comité directeur de l'ACR : « Contraventions : Nous croyons

²⁷⁰ Voir notamment l'article « Résistance » dans lequel sont dénoncées toutes les attaques dont est victime l'automobile (contraventions, sanctions après accidents...), cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1910 ; ou l'article de J. Bernard « Une « espèce » intéressante », qui condamne les abus de limitation de vitesse dans certaines communes et les excès de contrôle des gendarmes, cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1913.

²⁷¹ Cf. « Lettre de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux protestant contre l'habitude qu'ont pris certaines municipalités d'exiger des automobilistes le paiement d'une taxe au moment de leur entrée dans la ville, et demandant d'intervenir auprès de ces municipalités pour faire cesser cet état de choses qui ne pourrait qu'éloigner les touristes » transmise en comité de l'ACR, 28 novembre 1913, *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1913.

²⁷² Cf. réunion du comité de l'ACR du 2 avril 1930, *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1930.

²⁷³ Voir le n° 6 de juin 1930 de la *Revue de l'ACR*.

devoir signaler à nos sociétaires certaines communes où les règlements sur la circulation sont appliqués avec une extrême sévérité et où les contraventions au vol pour excès de vitesse sont données avec une impitoyable rigueur. Salaise, près de Roussillon (Isère), Meyzieu (Isère), Saint-Laurent-de-Mure (Isère). Souhaitons que cette liste ne s'allonge pas trop ». Mais ce combat pour la route ne dure pas vraiment et les succès rencontrés par l'automobile dans son développement²⁷⁴ se transforment en problèmes pour les pouvoirs publics, censés s'adapter à ce nouveau mode de transport²⁷⁵.

²⁷⁴ Sur le succès du développement de l'automobile, voir notamment Studeny C., *L'invention de la vitesse. France XVIIIe-XXe siècle*, Gallimard, Paris, 1995.

²⁷⁵ Voir Bertho Lavenir C., *La roue et le stylo, Comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, Paris, 1999, pp. 192-215.

Partie I – Identification et construction de la circulation urbaine comme enjeu public local

Au cours de cette première partie, nous allons analyser comment la circulation urbaine est identifiée et érigée en problème public. Nous serons attentif aux enjeux de définition, de catégorisation et de mise sur agenda de cette thématique dans le cadre des pouvoirs urbains. Cette première étape nous permettra tout d'abord de regarder la manière dont les mondes automobiles s'organisent pour faire accepter l'automobile en ville et solliciter une intervention des pouvoirs publics permettant d'accompagner son développement. Nous verrons ainsi comment à Lyon, ils se structurent progressivement autour d'une institution centrale, l'Automobile-Club du Rhône, qui devient l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et représente les usagers de ce nouveau mode de locomotion. Il s'agira alors de mettre en évidence les ressorts d'une collaboration entre acteurs privés et publics en voie d'institutionnalisation. Dans un second temps, nous serons attentif à l'irruption de la question automobile dans les débats politiques locaux puis à sa mise sur agenda par les autorités locales. Nous regarderons parallèlement comment ce problème public se construit et se trouve relayé à travers des scènes de discussions nationales et internationales, qui rassemblent des représentants étatiques, des associations et des organismes internationaux. A partir de la présentation de ce contexte local, national et international, nous reviendrons plus en détail sur la difficile institutionnalisation d'un partenariat entre acteurs privés et publics qui se développe autour notamment de la gestion du stationnement.

Chapitre 1 – La construction d'un problème public dans le cadre des mondes automobiles

Ce premier chapitre doit nous permettre d'analyser la place et le rôle des mondes automobiles dans la mise sur l'agenda public des enjeux de circulation en ville. Après en avoir décrit les différentes composantes, nous chercherons à comprendre le rôle joué par l'Automobile-Club du Rhône, comme fédérateur de ces différents acteurs. Il s'agira enfin de montrer comment l'ACR a pu se positionner dans le débat public local comme un acteur central sur la question automobile, à la fois comme force de proposition face et à côté des pouvoirs urbains, pour favoriser le développement de l'automobile, puis dans un rôle plus contestataire de défense des automobilistes.

Section 1) L'émergence des mondes automobiles pour accompagner le développement du phénomène automobile

Nous avons choisi d'employer le vocable « mondes » pour désigner le secteur des transports lié plus ou moins directement à la production et à l'usage de l'automobile comme moyen de locomotion. Cette terminologie est souvent employée par les membres et les acteurs eux-mêmes de ce(s) monde(s) automobile(s) qui désignent ainsi le « système automobile » auquel ils participent et contribuent²⁷⁶. C'est donc dans cette perspective une dénomination indigène très répandue même en dehors de ce système, si tant est qu'il existe un dehors.

Dans un cadre analytique, cette notion fait écho aux travaux menés par Howard Becker sur les mondes de l'art²⁷⁷. Selon lui « l'art est le produit d'une action collective, de la coopération de nombreux agents dans le cadre d'activités variées sans lesquelles des œuvres particulières ne pourraient voir le jour pour continuer d'exister. Ces agents coopèrent grâce à des présupposés communs, les conventions, qui leur permettent de coordonner ces activités efficacement et sans difficultés. Lorsque de telles coopérations ont lieu de manière répétée et même habituelle entre les mêmes individus suffisamment semblables pour être considérés comme identiques, on peut parler de l'existence d'un « monde de l'art » »²⁷⁸. Dans notre perspective, l'automobile, comprise comme système technique, enjeu politique ou pratiques sociales et économiques, est également le produit d'une action collective reliant différents « maillons » tous essentiels à son fonctionnement. Son développement est la conséquence d'une « division du travail » plus ou moins consciente à laquelle participent des acteurs nombreux et variés. C'est dans ce sens que nous souhaitons parler de mondes automobiles, en insistant plus sur la complémentarité des acteurs qui les composent. Nous écartons donc la notion de champ²⁷⁹, qui renvoie davantage à des individus et des groupes en luttes, des capitaux à détenir et des processus de domination²⁸⁰.

La perspective de recherche défendue par Howard Becker a été ensuite reprise par plusieurs autres chercheurs en sciences sociales. Ainsi, que ce soit pour qualifier les nébuleuses réformatrices de l'urbain dans la première moitié du vingtième siècle²⁸¹, enquêter sur les interactions entre les acteurs économiques et l'environnement local²⁸², analyser la reconfiguration socio-politique des espaces ruraux²⁸³, ou pour « interroger les limites, soit l'autonomie/hétéronomie, d'entités professionnels qui ne font pas

²⁷⁶ En témoignent les revues automobiles qui reprennent cette terminologie : (*Le Monde automobile* (qui remplace (*L'Accessoire de l'automobile, du cycle et industries diverses*), qui existe avant la Première Guerre Mondiale ; (*Le Monde automobile et motocyclisme*, qui fonctionne pendant les années trente ; ou *Monde de l'automobile*, qui paraît pendant les années quatre-vingt-dix.

²⁷⁷ Cf. Becker H. S., *Art Worlds*, UCP, Berkeley, 1982 (traduction française : *Les mondes de l'art*, Flammarion, Paris, 1988).

²⁷⁸ Cf. Becker H. S., *Propos sur l'art*, L'Harmattan, Paris, 1999, p. 99.

²⁷⁹ Sur la notion de champ, voir Bourdieu P. avec Wacquant L., *Réponses, Pour une anthropologie réflexive*, Seuil, Paris, 1992, pp. 71-90. Sur le champ politique, voir Bourdieu P., *Propos sur le champ politique*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 2000.

²⁸⁰ Sur la différence entre les notions de champ et de monde, voir Becker H. S. et Pessin A., « Dialogue sur les notions de Monde et de Champ », in Pessin A. et Dutheil Pessin C. (dir.), n° spécial sur « Les mondes du jazz aujourd'hui », *Opus Sociologie de l'Art*, n° 8, L'Harmattan, Paris, 2006, pp. 165-188.

²⁸¹ Cf. Payre R., *A la recherche de la "Science Communale". Les "mondes" de la réforme municipale dans la France de la première moitié du vingtième siècle*, Thèse de science politique, Université Grenoble II, 2002.

²⁸² Cf. Zalio P.-P., « Les « mondes » patronaux de l'aire métropolitaine marseillaise. Une perspective de sociologie économique », in Donzel A. (dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Maisonneuve et Larose, Paris, 2001, pp. 19-36.

²⁸³ Cf. Mischi J. et Rénahy N., « Pour une sociologie politique des mondes ruraux », *Politix*, n° 83, vol. 3, 2008, pp. 9-21.

nécessairement « groupes » »²⁸⁴, plusieurs auteurs utilisent cette notion. Concernant notre objet de recherche, ce vocable est employé de manière plus systématique dans le champ des travaux sur l'industrie automobile, depuis la parution du numéro spécial du *Mouvement social* sur « Le Monde de l'automobile » en 1972²⁸⁵. Mais c'est dans le collectif dirigé par Anne-Françoise Garçon²⁸⁶, que cette notion est la plus exploitée pour qualifier à la fois le système technique automobile et l'implication des usages de l'automobile dans la société²⁸⁷. Il s'agit cette fois de dépasser le cadre propre à l'industrie et à la construction automobile pour comprendre les répercussions de cette révolution technique sur les populations, les professions, les territoires tout en étant attentif au positionnement des pouvoirs publics²⁸⁸. Dans un autre cadre, Mathieu Flonneau emploie plutôt la notion de « milieu associé » lorsqu'il évoque la fertilité de la rencontre de plusieurs sphères et d'acteurs, faisant système autour de l'automobile à Paris au début du siècle²⁸⁹. Il cherche aujourd'hui à orienter et à reformuler ses recherches du côté « des mondes de l'automobilisme »²⁹⁰, pour mieux fédérer les nouvelles recherches sur l'histoire de la mobilité²⁹¹ et rendre compte des impacts sociaux et culturels de l'automobile. Nous allons de notre côté adopter la notion de mondes en écartant d'autres formulations telles que milieu, champ, configuration, système, secteur, qui comprennent un appareillage théorique et analytique plus lourd et structurellement plus connoté dans le champ des sciences sociales. Ce vocable de mondes permet d'évoquer la variété et la complexité des mondes automobiles, sans implication épistémologique ou idéologique, tout en désignant les acteurs qui les constituent à travers une représentation, une conception et une acceptation homogènes. Sans vouloir en faire un concept fourre-tout, c'est plutôt sa plasticité et son ouverture qui facilite son utilisation par rapport à notre objet de recherche.

Aborder les mondes automobiles, c'est une manière de revenir sur l'arrivée de l'automobile à Lyon, avant que certains protagonistes ne construisent sa place, ses usages et sa pratique en problème public. C'est aussi revenir sur une période qui précède le cadre

²⁸⁴ Cf. Claude V., « Histoire des « mondes » des professionnels de l'urbain : quelques effets structurants », in Biau V. et Tapie G. (dir.), *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Parenthèses, Marseille, 2009, pp. 63-72.

²⁸⁵ Cf. numéro spécial d'octobre-décembre 1972 (n° 81) *Le Mouvement social* sur « Le Monde de l'automobile » et en particulier l'article de Patrick Fridenson « Pour une histoire de l'automobile en France », pp. 3-8. Voir aussi Dupuy G. et Bost F. (dir.), *L'automobile et son monde*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000.

²⁸⁶ Cf. Garçon A.-F. (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1998. Dans la même perspective, on renvoie également à Garçon A.-F., Mallet Y. et Pallier Y. (dir.), *Pleins phares sur l'automobile*, Médiathèque Hermeland, Saint-Herblain, 2000. Voir aussi Viot G., *Le monde de l'automobile : de l'artisanat à l'automation*, Fleurus, Paris, 1960.

²⁸⁷ Sur l'automobile comprise comme un système technique dépassant les enjeux industriels, voir aussi, Bertho Lavenir C., 1999, op. cit., pp. 157-186

²⁸⁸ Dans la littérature anglo-saxonne, ce dépassement est depuis longtemps présent dans plusieurs travaux tout en intégrant la question des villes, voir principalement McShane C., *Down the asphalt path: The automobile and the American city*, Columbia University Press, New York, 1994.

²⁸⁹ Cf. Flonneau, M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977, Formes urbaines, champs politiques et représentations*, op. cit., p. 47.

²⁹⁰ Voir Flonneau M., *Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Autrement, Paris, 2008.

²⁹¹ Notamment celles qui s'incarnent dans l'association internationale *Transports, Traffic and Mobility* (T2M) et la revue *Journal of Transport History*. Voir sur ce point Mom G., "What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field", *The Journal of Transport History*, n° 24, vol. 2, 2003, pp. 121-138 ; et Divall C. et Revill G., "Cultures of transport. Representation, practice and technology", *The Journal of Transport History*, n° 29, vol. 1, 2005, pp. 99-111.

chronologique de notre travail. Nous ne pouvons pourtant pas faire l'économie de ce retour et de cette présentation liminaire. C'est à partir de ce premier état des lieux que nous pourrions voir les interactions entre ce monde automobile et les pouvoirs urbains, interaction dont découlent la formulation et la construction d'un problème public automobile.

A) La structuration de mondes autour de l'automobile

« On sait, ou plutôt on ne sait pas assez, que notre région a donné naissance à près de 150 marques d'automobiles et joué un rôle très important dans la grande épopée automobile. Quelques-unes de ces marques que la Fondation de l'Automobile Marius Berliet s'est fixée pour mission de retrouver et de valoriser, ont compté au début du siècle parmi les toutes premières au monde. Il est vrai que le tissu industriel lyonnais avait pu préparer des compétences, prêtes à se diversifier dans ce qui était appelé « le nouveau mode des transports ». »²⁹²

Evoquer la présence de l'automobile en ville, c'est préalablement s'interroger sur le lien entre les constructeurs d'automobiles présents sur place et la clientèle locale potentiellement utilisatrice de ce nouveau mode de transport. En effet, aux débuts de l'automobile à la fin du dix-neuvième siècle, il y a surtout des automobiles là où il y a des constructeurs. Et la France, berceau de la civilisation automobile²⁹³, en était particulièrement bien dotée. Selon l'*Annuaire général de l'automobile* de l'année 1898, la France aurait alors compté 719 constructeurs²⁹⁴, dont 327 en Province, suivie, de fort loin, par l'Allemagne (76), la Belgique (63), la Grande-Bretagne (49), l'Italie (26), la Suisse (24), la Hollande (11)²⁹⁵. Ces constructeurs se situaient principalement à Paris²⁹⁶, mais comme Montbéliard, Lyon²⁹⁷ a été un temps une capitale de l'automobile²⁹⁸. Tous les historiens ne sont pas forcément d'accord avec ces chiffres qui ont donné lieu à des polémiques dès leur publication ou presque²⁹⁹. Pour ce qui est de la région lyonnaise, les chiffres ne sont pas non plus très précis, suivant ce que l'on entend par constructeur, équipementier, accessoiriste, motoriste ou fabricant d'automobiles. Pierre-Lucien Pouzet avance qu'il y a eu jusqu'à 220 marques régionales pour 150 marques lyonnaises³⁰⁰. Parmi les plus connues, citons Berliet, Rochet-Schneider, Pilain, Mieusset, Luc Court, Cottin-Desgouttes.

²⁹² Cf. Pouzet P.-L., « Notes historiques sur les transports urbains », *Rhône-Alpes Gadzarts*, n° 150, novembre 1990, p. 17.

²⁹³ Cf. Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P. et Laux J. M., 1977, op. cit.

²⁹⁴ 1300 marques d'automobiles françaises sont recensées dans la plaquette de Jacques Rousseau et Philippe Charbonneaux pour l'exposition internationale de l'automobile de 1898 qui rassembla 232 exposants, cf. Lemerle J.-L., *Histoire de l'automobile-club de France et de ses hôtels Place de la Concorde*, Create promo, Paris, 1987, p. 93.

²⁹⁵ Cf. Chanuc L., *L'automobile à Bordeaux de 1890 à 1930*, Ed. Féret et Fils, Bordeaux, 1979, p. 23.

²⁹⁶ Cf. Flonneau M., 2005, op. cit.

²⁹⁷ Cf. Laux J. M., *In first gear, The French automobile industry to 1914*, Liverpool University Press, Liverpool, 1976, voir notamment pp. 62-67, 169-172, et 186-199.

²⁹⁸ Cf. « Lyon capitale de l'automobile », *Le tout Lyon- Moniteur Judiciaire Réunis*, 10-16 juillet 2004.

²⁹⁹ En témoignent les nombreux articles sur le nombre de constructeurs aux Etats-Unis et en Europe dans les revues automobilistes au début du vingtième siècle.

³⁰⁰ Cf. Pouzet P.-L., *Rochet-Schneider, un grand constructeur d'automobiles à Lyon 1889-1960*, Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 1993, p. 8.

Ce dynamisme ne dure que quelques années. A la veille du premier conflit mondial, il restait à Lyon encore 56 constructeurs automobiles³⁰¹. Deux moments restructurent principalement l'industrie automobile lyonnaise³⁰². La Première Guerre Mondiale, à la suite de laquelle les constructeurs lyonnais se réorientent largement vers la construction de camions, d'autobus ou de véhicules spécialisés³⁰³. Deux des principales marques lyonnaises, Rochet-Schneider et Berliet, arrêtent respectivement la production de voitures de tourisme en 1931 puis en 1939³⁰⁴. La deuxième transformation de cette industrie lyonnaise intervient avec la Seconde Guerre Mondiale puis la période de reconstruction, où Berliet confirme encore davantage qu'il reste le seul véritable constructeur lyonnais³⁰⁵ en absorbant les dernières marques locales³⁰⁶. Certaines marques deviennent des équipementiers ou des sous-traitants du secteur automobile. Elles font alors partie d'un tissu dense d'entreprises très spécialisées dans cette branche qui emploie dans les années soixante plus du tiers des actifs de la région lyonnaise³⁰⁷ et qui demeure jusqu'à aujourd'hui très importante³⁰⁸.

Mais ces constructeurs ne sont que le point de départ de la chaîne permettant l'utilisation de l'automobile. Plusieurs autres fonctions ou métiers déclinés en divers secteurs et entreprises (équipementiers, carrossiers, accessoiristes, réparateurs, pompistes, assureurs) sont nécessaires au bon fonctionnement du système automobile³⁰⁹. Dès la fin du dix-neuvième siècle, certains maréchaux-ferrants, forgerons, charrons, ferblantiers et autres membres de la chaîne hippomobile se reconvertissent assez rapidement notamment en garages automobiles³¹⁰. Par la suite, l'activité « garage » se développe à partir de l'ancien système d'équipement du transport par cheval³¹¹ mais également sur des bases nouvelles. A Lyon, dès le début du vingtième siècle de nouveaux établissements se développent³¹².

³⁰¹ Cf. Pouzet P.-L., *La Grande Aventure automobile lyonnaise*, op. cit. 73.

³⁰² Evolutions qu'on retrouve également sur le plan de l'industrie de l'automobile française, cf. Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P. et Laux J. M., 1977, op. cit., pp. 113-118 et 199-223.

³⁰³ Cf. Loubet J.-L., *Histoire de l'automobile française*, Seuil, Paris, 2001, p. 81 et 95.

³⁰⁴ La dernière voiture de tourisme de Berliet sera la Dauphine.

³⁰⁵ Cf. Laferrère M., *Lyon ville industrielle, Essai de géographie urbaine des techniques et des entreprises*, PUF, Paris, 1960, p. 361-399.

³⁰⁶ Pour le détail des marques, on renvoie ici au tableau sur les constructeurs d'automobiles de Lyon et du Rhône présenté en annexe.

³⁰⁷ Cf. entretien avec Paul Berliet, le 27 mai 2005. Voir aussi *L'industrie automobile en Rhône-Alpes*, CRESAL, OREAM Rhône-Alpes, 1976.

³⁰⁸ Renault Trucks qui a succédé à Renault Véhicules Industriels (anciennement Berliet) reste encore aujourd'hui le premier employeur privé de l'agglomération lyonnaise.

³⁰⁹ Cf. Orfeuill J.-P., *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube, Paris, 1994.

³¹⁰ Cf. Faugier E., *L'introduction du système automobile et ses impacts sur les campagnes du département du Rhône entre 1900 et 1939*, Mémoire de Master 2 d'Histoire contemporaine, Université Lyon 2, 2007, pp. 79-80 et 87-90.

³¹¹ Les écuries se transforment en garages et en remises pour voitures, l'outillage évolue. L'hôtellerie se transforme donc également avec le développement de l'automobile et une nouvelle forme de tourisme apparaît, voir Chanuc L., op. cit., 1979, pp. 152-161.

³¹² Sur ce point consulter l'*Annual Baudry de Saunier* de 1906 et 1908 et l'*Annuaire de l'Industrie vélocipédique et automobile en France*, 1907, Noisy-le-Sec.

On pense ainsi au garage Lafayette³¹³ et au garage Perrache³¹⁴ dont il est fait mention dès les premiers numéros de la *Revue de l'ACR* en 1902 en bénéficiant du patronage du Club. Ce dernier établissement devient plus tard la société SALVEA, filiale de SIMCA, et prospère au point d'implanter plus tard à Lyon l'une des plus grandes stations-service de France en 1959³¹⁵. Puis comme dans les autres villes françaises, ce sont les enseignes des grandes marques de constructeurs d'automobiles français (Citroën, Peugeot, Renault et Simca) qui implantent localement de grandes concessions. Dans les années trente, deux grands projets de garages verront le jour. En 1930 la société Bollache, Laroque et Cie, concessionnaire Renault dans le 3^{ème} arrondissement « dota la ville de Lyon du garage le plus moderne qui ait été construit en France... et probablement en Europe »³¹⁶. Il faut aussi mentionner l'emblématique garage Citroën³¹⁷ des rues de Marseille et de l'Université dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon, construit de 1930 à 1932 et comprenant cinq étages³¹⁸. La propagande Citroën³¹⁹ insistait sur sa modernité et sur ses dimensions monumentales : « la plus grande station service du monde »³²⁰. Plus tard, les concessionnaires chercheront à s'installer plus à la périphérie de la ville centre. C'est le cas de l'implantation du garage Renault après la Seconde Guerre Mondiale, le long de la Route de Vienne en bordure du périphérique Sud. D'autres agences s'installent ensuite dans des communes de la banlieue lyonnaise.

Il faut également revenir ici sur l'implantation de nombreuses stations de distribution de carburants, qui vont progressivement se développer le long de certaines routes de campagne ou rues des villes³²¹. Dans la première moitié du vingtième siècle, elles ne comprennent souvent qu'un poste de distribution³²². Elles se regroupent progressivement en grande station service à partir de la Seconde Guerre Mondiale et surtout après les années soixante-dix avec le développement des hypermarchés. De leur côté les assureurs, moins visibles dans notre panorama urbain, ont aussi eu un rôle important dans le développement de l'automobile et surtout plus tard dans le mouvement de prise en compte de la sécurité routière³²³. Dès ses premières années de fonctionnement, avec la cotisation à l'ACR, une

³¹³ Gautheron et Mougins, 146, Avenue de Saxe.

³¹⁴ Ailloud et Dumond, 9, rue Duhamel.

³¹⁵ Cf. « Une station-service ultra moderne installée par la Société SHELL et la Société SALVEA-SIMCA », *Technica*, mai 1959, n° 232, art p. 10 et 11.

³¹⁶ Selon la nouvelle *Revue automobile* de janvier 1930, cité par Pouzet P.-L., 2006, op. cit., p. 202. Ce garage, constitué de neuf étages et délimité par l'Avenue du Maréchal-de-Saxe, les rues Bonnel, Vendôme et Le Royer, est aujourd'hui transformé en hôtel (Hôtel Mercure Saxe Lafayette et le restaurant Le garage).

³¹⁷ C'est la deuxième succursale de Citroën à Lyon, cf. Angleraud B. et Pellissier C., *Les dynasties lyonnaises, Des Morins-Pons aux Mérieux, du XIXe siècle à nos jours*, Ed. Perrin, Paris, 2003, p. 233.

³¹⁸ Récemment réhabilité et inscrit depuis 1992 au registre des monuments historiques.

³¹⁹ Voir sur ce point Smith P., « La Société anonyme André Citroën : architectures d'un réseau commercial », in Garçon A.-F. (dir.), 1998, op. cit., pp. 31-45.

³²⁰ Ibid., p. 44.

³²¹ Cf. Faugier E., 2007, op. cit., pp. 79-80.

³²² Voir tableau des postes de distribution d'essence dans le Rhône présenté en annexe.

³²³ Voir sur ce point l'étude classique de Ewald F., *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, Histoire d'un problème*, La Documentation française, Paris, 1982.

assurance générale est offerte aux membres du Club. De même, certains assureurs locaux sont représentés au sein de l'ACR. Ainsi Joannès Jubin, président de l'ACR en 1942, est directeur d'assurances. Puis dès les années vingt, avec le développement important de la construction de camions et de bus, il faut souligner le rôle des transporteurs³²⁴, notamment à Lyon, que ce soit sur le plan du transport de marchandises ou du transport de personnes³²⁵. Progressivement dans les campagnes, ce mode transport concurrence véritablement plusieurs lignes de chemin de fer³²⁶.

Plus tard aussi, ce sont les auto-écoles qui s'ajoutent à ces mondes de l'automobile. Bien avant la mise en place du code de la route en 1921³²⁷ puis surtout après, c'est l'Automobile Club du Rhône qui organise et contrôle la passation des certificats de conduire³²⁸ en collaboration avec l'Union Nationale des Associations de tourisme (UNAT)³²⁹. Mais, parallèlement au développement de l'automobile et de la circulation, des sociétés privées proposaient déjà des services de véritables auto-écoles. L'auto-école Martin à Lyon s'aventure sur ce nouveau créneau dès 1912³³⁰. Les constructeurs automobiles tels que Berliet ou Rochet-Schneider proposent aussi à leurs clients des cours de conduite³³¹. Enfin, toujours du côté de l'équipement du système automobile naissant, la mise en place de panneaux conforte les paysages urbain et rural de la présence de plus en plus importante des automobiles. Les associations telles que le Touring-Club de France, l'Automobile-Club de France ou l'Automobile-Club du Rhône sont très actives au cours de cette étape. Dans la même perspective, ces sociétés encouragent la mise en place de postes de secours de proximité ou de garages relais³³². Ces actions sont centrales pour le développement du système automobile : « les bienfaits de notre action s'étendant à tout le territoire : routes,

³²⁴ Voir notamment Arrivet J., *Histoire des transports à Lyon*, 1966 ; et *Annuaire – Indicateur des transports à Lyon*, Publications Pierre Saubiez, Lyon, 1949, cf. Bibliothèque des AML 1 C 5428 et 1 C 500 887.

³²⁵ Voir les nombreuses discussions et délibérations en Conseil Général du Rhône sur les demandes de concessions de lignes de bus inter-urbaines, départementales et interdépartementales, notamment à partir des années 1920. La gestion de l'attribution et du fonctionnement de ces lignes, scolaires pour certaines, sera d'ailleurs l'activité principale du Comité technique départemental des transports créé le 7 novembre 1935.

³²⁶ Cf. Faugier E., 2007, op. cit., p. 86 et 87.

³²⁷ Voir Orselli J., « Aux origines du code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, n° 1, novembre 2006, pp. 32-44.

³²⁸ Comme l'ACR, d'autres automobile-clubs sont invités à participer à cette activité, tel l'Automobile-Club du Sud-Ouest : « c'est une décision ministérielle du 6 juillet 1906 qui autorise l'ACB à délivrer les brevets de chauffeurs, décision confirmée quelques années plus tard en 1925. L'ACSO délivrait ainsi 22 000 Permis de Conduire en 1929, 26 000 en 1952 et 29 000 en 1960, avant que la réglementation ne change et que ce service ne puisse plus être assuré à partir de 1962 », cf. *100 ans de l'Automobile-Club du Sud Ouest 1897-1997*, 33 Impression, 1997, p. 20, Bibliothèque des AMB V – b 759.

³²⁹ « Les examinateurs sont nommés par M. le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de l'UNAT (Union Nationale des Associations de Tourisme). Les candidats doivent se présenter personnellement munis de leur propre permis et de leurs références, au Directeur du Service des Examens de l'UNAT, 7, rue Pérignon à Paris, qui les reçoit, réunit les éléments d'appréciation et transmet le dossier au 1^{er} bureau de la Direction du Personnel du Ministère des Travaux publics. », cf. Note pour M. Cado du 20 avril 1934 (3^{ème} Bureau/Permis de conduire/Nomination aux postes d'examineur), AN 1994 0495 ART 22.

³³⁰ Cf. Pouzet P.-L., 2006, op. cit., p. 219.

³³¹ Berliet crée une école de chauffeurs dans son usine en août 1906 : « Une heureuse initiative », *Revue de l'ACR*, août 1906, n° 5, p. 233 ; et Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 163.

³³² Mais ces services concernent davantage les campagnes environnantes plutôt que les villes mieux dotées pour ce type de service.

hôtels, refuges en montagne, signalisation de direction et des obstacles, défense des sites et des monuments, navigation côtière et fluviale, hygiène générale, forêts, chemins de fer, photographie, passage des frontières, tourisme cycliste et pédestre, camping (...) »³³³.

L'importance de ces activités de production et de services, le poids des différents groupes professionnels qu'elles font apparaître est difficile à appréhender. Dans les catégories établies par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, l'ensemble des activités liées à la construction automobile est assimilé aux industries mécaniques ou métallurgiques. Une telle répartition ne nous permet pas toujours d'identifier les différents composants de ces mondes automobiles. Cette agrégation classificatoire symbolise la faible prise en compte de ce nouveau secteur par ce type d'instance, plus orientée vers l'activité des commerçants et des petites entreprises. De fait, aucun des constructeurs d'automobiles lyonnais, n'est membre de la CCI³³⁴. Les mondes de l'automobile et des transports se tournent donc vers la constitution de leurs propres syndicats et chambres syndicales. Ainsi plusieurs groupes représentés s'organisent, comme la chambre syndicale des entrepreneurs de transport, la chambre syndicale des négociants en automobile, le syndicat des transports du Rhône, ou la chambre syndicale des camionneurs.

De son côté, le Syndicat lyonnais de l'automobile (ou Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles de Lyon) est créé le 11 juin 1906 suite à une réunion provoquée au siège de l'Automobile-Club du Rhône le 30 avril 1906. Ce syndicat, explicitement constitué en référence à la chambre syndicale des constructeurs d'automobiles de Paris, est fondé par les représentants des sociétés Berliet, Luc Court, Pilain, Mieusset, Cottin-Desgouttes, La Buire et Rochet-Schneider. Les statuts en précisent les objectifs :

« 1. Développer et consolider entre tous ses membres les sentiments de solidarité et de bonne confraternité et provoquer toute entente concernant les conditions de travail 2. Créer un centre d'action puissant, propre à favoriser la construction et la vente des véhicules automobiles 3. Etre auprès des pouvoirs publics et administrations (douane, octroi, compagnies de chemins de fer, chambres de commerce, syndicats, expositions, etc.), le défenseur des intérêts de ses membres en tous pays ; 4. Régler à l'amiable les questions qui peuvent lui être soumises, soit par les tribunaux, soit par les particuliers ; 5. Désigner aux tribunaux civils ou de commerce, des arbitres compétents pour les questions techniques ou commerciales. »³³⁵

Pendant toute la durée d'existence de ce syndicat, Marius Berliet reste le président de cette instance. Elle est dissoute lors de l'assemblée générale du 11 juin 1925 car « pour différentes raisons, imputables aux circonstances, le rôle du Syndicat ne correspond plus depuis longtemps à ce qu'il était permis d'en attendre au moment où sa fondation a été décidée »³³⁶. Les intérêts des constructeurs lyonnais se trouvent dès lors confiés aux soins de la chambre syndicale parisienne.

³³³ Cf. Lettre pour les vœux du président Edmond Chaix dans le n° 410 de janvier 1929 de la *Revue du Touring-Club de France*.

³³⁴ Pas plus qu'ils ne fréquentent certains cercles mondains lyonnais, comme le Cercle de l'Union, cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 581 et 506.

³³⁵ *Archives de la Fondation de l'automobile M. Berliet, S. 003, dossier thématique R.A, « Chambre syndicale des constructeurs d'Automobiles de Lyon ».*

³³⁶ Idem.

D'autres secteurs d'activités sont également concernés directement par le développement de l'automobile. Ainsi, le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics est mobilisé pour la construction routière et pour certaines infrastructures liées au développement de ce mode de transports (ponts, tunnels, parkings, garages...). C'est un secteur d'activité particulièrement développé à Lyon, structuré autour du syndicat des BTP³³⁷, et dont l'activité se reflète notamment pour un temps à travers l'existence de la revue *La construction Lyonnaise* qui paraît entre 1880 à 1914.

Au-delà de la description de ces mondes et de la mise en avant de leur diversité, essayons à présent de creuser les liens qu'ils entretiennent avec les pouvoirs publics³³⁸ et suivons tout d'abord dans ce cadre l'entreprise Berliet. Les archives spécifiques de l'entreprise présentes à la Fondation de l'Automobile Marius Berliet ne nous ont pas permis d'entrevoir des liens explicites entre Marius Berliet, son entreprise, le syndicat lyonnais de l'automobile³³⁹ qu'il dirige et les pouvoirs publics locaux. Paul Berliet souligne quant à lui des liens interpersonnels féconds entre son père Marius Berliet et Edouard Herriot et leurs couples jusqu'à la Première Guerre Mondiale³⁴⁰. « Le maire de Lyon, qui à plusieurs reprises, a visité les usines de Vénissieux, est une des rares personnes extérieures à être admises dans l'antre des Berliet »³⁴¹. Même si Marius Berliet n'a jamais été véritablement admis dans les cercles culturels et politiques locaux, il a essayé de nouer quelques liens avec l'Automobile-Club du Rhône³⁴². La position de l'entreprise, qui connaît un développement industriel et commercial très important dès le début du vingtième siècle, semble s'échouer sur les particularités du territoire institutionnel lyonnais³⁴³. Ainsi lorsque l'entreprise cherche à s'agrandir, en sortant du territoire de la ville de Lyon³⁴⁴ et en construisant les usines de Vénissieux³⁴⁵ et de Saint-Priest en 1915, elle dépasse le cadre de l'agglomération lyonnaise pour se situer entre le département du Rhône et celui de l'Isère. Aussi, l'implantation de l'entreprise sur près de 400 hectares³⁴⁶ n'a pas bénéficié d'appui des pouvoirs locaux et posait même plutôt de nouveaux problèmes d'aménagements. Face aux besoins en électricité et en eau, ou en transports (voie ferrée notamment) de l'usine,

³³⁷ Dont le siège est à Villeurbanne, voir notamment sur l'histoire de ce syndicat : Robert F., *Genèse d'un syndicat professionnel, 1863-1939, cent quarantième anniversaire de BTP Rhône*, Média Conseil Communication EMCC, Lyon, 2003.

³³⁸ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., pp. 564-579.

³³⁹ Fondée le 11 juin 1906 et transformée en 1913 en Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles de Lyon, Archives de la Fondation de l'automobile M. Berliet, S. 003, dossier thématique R.A. « Chambre syndicale des constructeurs d'Automobiles de Lyon ».

³⁴⁰ Au moins un repas par semaine entre les deux couples plus l'activité caritative des deux femmes dans l'hôpital d'Esquirol, situé dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon, tout près de la villa familiale des Berliet dans le quartier de Montchat, cf. entretien avec Paul Berliet, le 27 mai 2005.

³⁴¹ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 579.

³⁴² Il devient notamment plus actif en faisant partie de la Commission Technique de l'Automobile-Club du Rhône dans les années dix puis dans les années trente. Voir sur ce point notre deuxième chapitre.

³⁴³ Ce qui ne constitue d'ailleurs pas un cas isolé dans la structuration du tissu industriel de la région lyonnaise, cf. Lojkin Jean, *La politique urbaine de la région lyonnaise 1945-1975*, Mouton, Paris, 1974, p. 137.

³⁴⁴ Où elle était implantée dans le quartier de Monplaisir, dans le 8^{ème} arrondissement (aujourd'hui à l'angle des rues Audibert-Lavirotte et Marius Berliet, à la place du garage Ford) tout en gardant d'ailleurs cet emplacement.

³⁴⁵ Appelée plus tard, le « Détroit Lyonnais », cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 233.

³⁴⁶ Cf. Muron L., *Marius Berliet*, Ed. LUGD, Lyon, 1995, p. 58.

Marius Berliet se rend vite à l'évidence du choix d'une gestion en interne et autonome³⁴⁷. Il prévoit alors la construction d'un important puits d'eau et facilite la provenance d'électricité de l'usine hydroélectrique de Jonage³⁴⁸ tout en organisant progressivement le transport de son personnel³⁴⁹. De même, très vite, la constitution de filiales l'incite à nouer des relations importantes avec d'autres entreprises de la région. Du fait de la croissance de l'entreprise, il cherche aussi rapidement à conquérir des marchés dans d'autres pays, en Afrique notamment³⁵⁰. Avec son entreprise à dimension internationale³⁵¹, loin des préoccupations locales, à la fois politiques, culturelles ou urbanistiques, Marius Berliet n'a jamais pu véritablement entrer en interaction avec la scène politique lyonnaise³⁵². Ainsi, de fait, il se trouvait souvent en dehors de Lyon, notamment pour ses déplacements hebdomadaires sur Paris et ses visites dans ses succursales³⁵³.

Au-delà des activités économiques qui se développent avec l'automobile, plusieurs associations se constituent pour en accompagner les pratiques et les usages, qu'ils soient touristiques, privés ou professionnels. Elles complètent et prolongent les produits offerts par l'industrie automobile, participent au fonctionnement du système automobile et anticipent sur les actions des pouvoirs publics. En ce sens elles sont au cœur des mondes automobiles.

B) Les associations automobilistes : concurrence, diversité et tentatives de rassemblement

Plusieurs revues et regroupements associatifs ont accompagné la naissance et le développement de l'automobilisme. Sur le plan national on pense bien évidemment au Touring-Club de France créé en 1890³⁵⁴ par Abel Ballif pour accompagner le développement du cyclisme et du tourisme dans un cadre ouvert à plusieurs strates de la société³⁵⁵. De nombreuses initiatives du TCF telles que l'amélioration de la signalisation routière, l'édition de cartes, l'organisation de l'hébergement, ou l'encouragement à l'amélioration des hôtels

³⁴⁷ Cf. Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P. et Laux J. M., 1977, op. cit., p. 92.

³⁴⁸ Cf. entretien avec Paul Berliet, le 27 mai 2005.

³⁴⁹ Sur le plan de l'implantation et de l'agrandissement des entreprises, le rôle des pouvoirs publics en terme d'aménagement urbain a considérablement changé depuis cette période. Sur ces relations entre entreprises et pouvoirs locaux, voir la thèse de Rachel Linossier, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise*, Thèse de Géographie, Lyon 2, 2006.

³⁵⁰ Cf. Loubet J.-L., 2001, op. cit., p. 346-347.

³⁵¹ Cf. Loubet J.-L. (études présentées par), *L'industrie automobile 1905-1971*, Librairie Droz, Genève, 1999, Collection « Archives économiques du Crédit Lyonnais », p. 368-373.

³⁵² Marius Berliet « n'a jamais fait partie des grandes familles lyonnaises, de celles qui avaient la main sur la ville et y faisaient la vie politique, l'économie et la culture. Ne cherchant absolument pas à s'y agréger et ne fréquentant pas le sérail, où il n'a jamais véritablement été admis, ni les cercles où se retrouvait une bourgeoisie lyonnaise agissante, il était resté étranger à ce monde régnant sur la cité. », cf. Pouzet P.-L., 2006, op. cit., p. 221. « Marius Berliet ne goûte pas aux mondanités, qu'il s'agisse des réceptions ou des spectacles urbains », cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 569.

³⁵³ Cf. Muron L., 1995, op. cit., p. 57.

³⁵⁴ Dès 1895, le TCF compte déjà 20 000 membres. Ce chiffre a culminé jusqu'à 700 000 membres mais comme il n'a pas su adapter ses structures aux évolutions du monde des loisirs, il cesse ses activités le 23 octobre 1983 et certains de ses membres constituent alors l'Union des Groupes du Touring-Club de France.

³⁵⁵ Cf. Loubet J.-L., 2001, op. cit., p. 35.

en province, sont d'une très grande utilité aux premiers automobilistes³⁵⁶. Ainsi peu à peu, le Club consacre davantage de ses activités à l'automobile³⁵⁷. De son côté l'Automobile-Club de France créé en 1895 par le Marquis de Dion, le Baron de Zuylen et Paul Meyan, prend le relais pour ce qui concerne plus spécifiquement le développement de l'automobile mais dans une perspective plus élitiste³⁵⁸ voire aristocratique³⁵⁹. En mars 1896 il compte déjà 500 adhérents puis 1000 en juin 1897³⁶⁰. Suivront plusieurs automobiles-clubs de province et notamment en 1896, l'Automobile-Club de Nice³⁶¹ ; en 1897, l'Automobile Bordelais³⁶² ; en 1899, l'AC de Marseille-Provence³⁶³ ; en 1901, l'AC du Nord et l'AC du Forez³⁶⁴ ; ou en 1902, l'AC de Bourgogne. En 1905 on compte 19 automobiles clubs régionaux et en 1939, 300 000 adhérents sont inscrits dans 52 clubs régionaux³⁶⁵.

A Lyon, des associations locales apparaissent progressivement dès la fin du 19^{ème} siècle dans le sillon des regroupements orchestrés autour du vélo et de la presse sportive locale³⁶⁶. Ainsi il existe déjà à Lyon le Bicycle-Club, qui se transforme en Bicycle-Club Automobile. Sis au 12 rue du Bât-d'Argent, il organise des sorties mixtes composées de cyclistes et d'automobilistes. Le Cyclophile lyonnais et le Moto-Club de Lyon (fondé le 11 juin 1899³⁶⁷) organisent également différentes courses. Par la suite, le Moto-Club de Lyon est conduit à tisser des liens étroits avec l'Automobile-Club du Rhône. Ils organisent ensemble plusieurs manifestations et leurs responsables participent respectivement aux assemblées générales des deux groupements³⁶⁸. Enfin, l'Autocycle lyonnais, dont le siège était au 23 rue d'Algérie, se lance lui aussi dans l'organisation de compétitions automobiles.

Puis émergent des groupements consacrés à la seule automobile, comme l'Automobile-Club de Lyon créé en 1900. Son président est Jean Bernard, un industriel, et le siège en est commun avec le Bicycle-Club. Au tournant du XIX^{ème} siècle, cette première tentative de création d'un automobile-club à Lyon est intégrée à la Fédération Automobile du Sud-Est, qui comprend les automobiles-clubs de Nice, Grenoble, Salon, Romans, Béziers, Avignon et donc Lyon. Très vite, ce premier automobile-club lyonnais sera refondé dans

³⁵⁶ Le Touring-Club de France va notamment contribuer à la publication de guides touristiques et à la mise en place de signalisation routière tout en subventionnant le goudronnage de certaines routes et l'établissement de pistes cyclables.

³⁵⁷ Cf. Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P. et Laux J. M., 1977, op. cit., p. 34.

³⁵⁸ Cf. Loubet J.-L., 2001, op. cit., p. 35.

³⁵⁹ Cf. Flonneau M., 2005, op. cit., p. 34.

³⁶⁰ Cf. Bardou J.-P., Chanaron J.-J., Fridenson P. et Laux J. M., 1977, op. cit., p. 35.

³⁶¹ « 1896-1971 : l'AC de Nice fête ses 75 ans », cf. *L'Action Automobile et Touristique*, n° 119, juillet 70, p. 93.

³⁶² Transformé en Automobile-Club Bordelais en 1899 puis en Automobile-Club du Sud Ouest quelques années plus tard, cf. *100 ans de l'Automobile-Club du Sud Ouest 1897-1997*, op. cit.

³⁶³ Voir AMM 468 W 36.

³⁶⁴ Cf. Tomas F., *Variations autour du patrimoine, Un cas d'école : le Forez*, Publications de l'Université de Saint-Étienne, Saint-Étienne, 2004, p. 156.

³⁶⁵ Cf. Lemerle J.-L., 1987, op. cit., p. 93.

³⁶⁶ Voir sur ce point, Pouzet P.-L., 2006, op. cit., p. 78 et 79.

³⁶⁷ « Le MCL fondé officiellement en 1905 est le seul club motocycle français qui peut prétendre à 50 ans d'existence sans interruption », cf. « Le banquet du cinquantenaire », dans les Pages du MCL du *Carnet de l'automobile*, décembre 1955, n° 48, p. 31.

³⁶⁸ Les présidents des deux organisations sont ainsi systématiquement invités lors des manifestations importantes des deux clubs respectifs (banquets, assemblées générales, courses, expositions...).

l'Automobile-Club du Rhône dès sa création en 1902³⁶⁹. Jean Bernard en sera d'ailleurs l'un des fondateurs et par la suite l'un des membres les plus actifs. Enfin, l'Union automobile de Lyon est créée en 1911 sous forme d'amicale ayant pour but la défense des intérêts collectifs des automobilistes³⁷⁰. L'Union compte alors 300 adhérents. Son président est le docteur Siraud³⁷¹, qu'on retrouvera quelques années plus tard au sein de l'Automobile-Club de Rhône car l'Union sera progressivement dissoute et absorbée dans l'Automobile-Club du Rhône avant la Première Guerre Mondiale³⁷². D'autres associations ou regroupements sont créés pendant les débuts de l'automobile, souvent en lien avec des revues et reflétant bien tout le dynamisme de cette période³⁷³. Ces associations sont pour la plupart issues des milieux mondain, médiatique, sportif et industriel lyonnais. Elles rassemblent surtout des médecins, des sportifs, des industriels et des journalistes. Toutes convergent finalement vers l'ACR, incarnation des mondes de l'automobile.

Les mondes automobiles lyonnais sont constitués des acteurs connectés aux multiples activités dépendant de la production et de l'utilisation des automobiles. Ils s'incarnent dans des associations diverses et variées qui progressivement se rassemblent sous la bannière de l'ACR. Le Club comprend en effet progressivement l'ensemble des personnalités mondaine, industrielle, sportive, journalistique, politique, administrative et technique intéressées par la pratique de l'automobile.

Section 2) L'Automobile-Club du Rhône, porte-parole des mondes automobiles

« C'est pourquoi le XXe siècle sera dans l'Histoire « le siècle de l'Automobile ». Sans doute après avoir créé, mis sur orbites toutes ces activités et après les avoir amené à maturité, l'Automobile-Club de France s'en est-il retiré, mais jamais sans avoir accompli sa mission et sa raison d'être, « le Développement de l'Automobile ». »³⁷⁴

A) L'automobile-club comme intégrateur des principaux acteurs de l'automobile

Nous avons commencé cette partie en parlant des mondes automobiles. Nous avons vu que l'automobile entraîne dans son sillon le développement d'une variété très importante de secteurs et de professions. Comme Howard Becker le souligne, ce sont les liens entre ces différents « maillons » qui rendent visibles ces mondes. Ils le sont d'autant plus qu'ils se trouvent progressivement représentés dans un rassemblement unique, l'Automobile-Club du Rhône. Par ailleurs, au niveau des usages comme au niveau de

³⁶⁹ L'Automobile-Club du Rhône est créé le 15 janvier 1902 par une soixantaine d'automobilistes.

³⁷⁰ Son siège, d'abord fixé au quai de la Pêcherie, est transféré en 1913 au n° 4 de la rue Alphonse-Fochier.

³⁷¹ Le Docteur Siraud, originaire de Mâcon, est le successeur en 1891 du professeur Jaboulay à la Faculté de Médecine de Lyon. Il est également vice-président de la section lyonnaise du Club Alpin, président du conseil d'administration de l'école d'aviation d'Ambérieu-en-Bugey et secrétaire du comité pour l'aviation militaire de Lyon et du Rhône. C'est un sportif accompli.

³⁷² Le Docteur Siraud adhère à l'Automobile-Club du Rhône le 30 janvier 1914, Comité directeur de l'ACR du 30 janvier 1914, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1914.

³⁷³ Voir le tableau des associations lyonnaises concernant l'automobile et le cyclisme en annexe.

³⁷⁴ Cf. Lemerle J.-L., 1987, *op. cit.*, p. 97.

la mobilisation associative ou médiatique, ou des pratiques sportives ou touristiques, ce nouveau mode de transport peut toucher des personnes d'horizons assez différents³⁷⁵. En effet, il faut ici souligner les usages à la fois aristocratiques³⁷⁶ mais en même temps utilitaires et professionnels des premières années de développement de l'automobile³⁷⁷. Les médecins, les vétérinaires, les représentants, puis les commerçants et les artisans adoptent massivement ce nouveau mode de transport. Pourtant cette multiplicité d'acteurs et de secteurs d'activité peut être rangée sous le vocable de monde automobile, tant l'unité, au moins sur le plan local, peut se dessiner à travers l'émergence d'un acteur unique et rassembleur, l'ACR. Ainsi progressivement, le Club fait converger vers lui les différents protagonistes des mondes de l'automobile, qu'ils soient industriels, médecins, sportifs, journalistes, ingénieurs, administratifs ou élus. Même dans la deuxième partie de notre période d'étude, quand de nouveaux acteurs de ces mondes automobiles émergent, tels la Prévention Routière ou les Chevaliers de la Route³⁷⁸, c'est largement dans le cadre et en prolongement de l'activité de l'ACR que cette extension se réalise. Nous allons donc dans un premier temps revenir sur les conditions d'émergence de l'ACR. Il s'agira de présenter les raisons qui ont permis de rassembler des personnes issues de milieux hétérogènes et qui ne pourraient pas forcément être identifiées sous un même cadre hormis celui de l'ACR, rendant encore plus visibles les liens qui rassemblent les membres de ces mondes automobiles.

C'est par le biais des sources imprimées que l'on peut retracer l'histoire de l'ACR. En effet, nous n'avons pas retrouvé les archives de l'association ni pu rencontrer des personnes ressources et témoins des activités passées de cette structure³⁷⁹. Les principales informations que nous avons pu rassembler proviennent des différentes revues qui ont tour à tour relayé l'activité du Club³⁸⁰, publiant les comptes-rendus de ses comités directeurs mensuels ou de ses assemblées générales annuelles. La fondation de l'ACR en 1902 fait

³⁷⁵ Albert de Dion, « L'automobile, reine du monde », reproduit in *Futuribles*, n° 238, janvier 1999, pp. 57-66.

³⁷⁶ « La pratique automobile est un des rares secteurs à fédérer la haute société lyonnaise, les autres clubs, qui se créent autour d'une activité sportive ou ludique, retrouvent les clivages sociaux traditionnels », cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 610.

³⁷⁷ La représentation des catégories de véhicules, entre voitures de tourisme et véhicules utilitaires (dans une proportion équivalente) est assez frappante à ce titre de l'usage à la fois professionnel et touristique de l'automobile pour les années d'après Première Guerre Mondiale.

³⁷⁸ Créés respectivement en 1945 et en 1966.

³⁷⁹ De plus, le rôle et la place du Club sur la scène politique et associative lyonnaise ont été profondément transformés depuis les années soixante-dix. Bien que la défense active des automobilistes soit affichée encore aujourd'hui comme une priorité, et que la lutte contre l'insécurité routière reste une dimension importante de son activité, l'association est aujourd'hui davantage une sorte d'agence de voyage qui propose également quelques services à ses adhérents et aux automobilistes (conseils touristiques, assistance juridique, stages de récupération de points de permis, stages de formation, contrôles de sécurité, contrôles pollution, ventes d'accessoires...) à côté de la participation offerte à différentes animations et manifestations. Par ailleurs sur le plan national, les adhérents des différents automobiles-clubs en France reçoivent la revue *L'automobiliste* et en interne, les membres de l'ACR reçoivent la revue *ACR magazine*. Le changement récent de local au printemps 2006 symbolise cette évolution, quand le Club passe du quartier de Grôlée, son siège historique au Quai Jean Moulin, suite à la vente par la Ville de Lyon de certains îlots de ce quartier à un groupe d'investissements américain.

³⁸⁰ Voir sur ce point Faugier E. et Gardon S., « Le spectacle des transports sur papier. Les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme », in Flonneau M. et Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009. Sur les revues touristiques, voir aussi Bertho Lavenir C., « Le voyage : une expérience d'écriture. La revue du Touring-Club de France », *Cahiers d'ethnologie de la France*, n° 11, 1997.

suite à plusieurs tentatives de regroupements. Ce mouvement de refondation a été le lot des premiers automobiles-clubs³⁸¹. L'ACR a ensuite été concurrencé pendant une courte période par l'Union Automobile de Lyon³⁸² avant de l'intégrer et de monter progressivement en puissance jusqu'aux années cinquante et soixante, âge d'or des automobiles-clubs de province³⁸³. Pendant toute cette période, il représente la seule grande organisation référente pour les pouvoirs publics sur les questions du tourisme, de l'automobile et des transports à Lyon, en termes de nombre d'adhérents, d'activité et de prestige. Il reste toutefois concurrencé sur certains créneaux, comme sur la question du tourisme, par le Syndicat d'initiative (créé en 1902), mais moins par le Touring-Club de France, qui ne compte qu'un seul représentant départemental à Lyon³⁸⁴. Sur le plan économique et industriel, en dehors de la structuration des enjeux propres à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, l'ACR voit sa position contrebalancée sur certaines questions par l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole de Lyon (créée en 1917³⁸⁵) et plus tard par le Comité d'aménagement et d'expansion économique de la région lyonnaise (créé en 1953), puis sur le plan des transports avec les différents syndicats de ce secteur d'activité.

Sur le plan local et régional la position de l'ACR concernant la question automobile s'explique par plusieurs facteurs. D'une part, cela tient pour partie aux personnalités membres du Club. Ainsi, dès l'origine il comprend trois catégories d'adhérents : « a) des présidents d'honneur, comme le préfet du Rhône, le maire de Lyon, le général gouverneur militaire de Lyon, commandant le XIV^e corps d'armée, le président de l'Automobile-Club de France (à l'époque le comte Robert de Vogüe)³⁸⁶, le président du Touring-Club de France (H. Defert), le président de la Chambre Syndicale des Automobiles (Baron Petiet), le président de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux de France (H. Franchomme) et le secrétaire général de l'Association Générale Automobile (Edmond Chaix) ; b) des membres fondateurs et c) des membres actifs »³⁸⁷. Par ailleurs, plusieurs conseillers municipaux, conseillers généraux, ingénieurs des ponts et chaussées ou du service vicinal, des membres du Tribunal de Lyon ou du personnel des services de police, sont membres de l'ACR, sans parler des principaux acteurs de la vie automobile à Lyon (constructeurs d'automobiles, garagistes, transporteurs...) ni des autres personnalités lyonnaises importantes (médecins,

³⁸¹ Comme pour l'Automobile-Club du Sud Ouest, au départ Automobile Bordelais.

³⁸² Notamment au niveau de la représentativité au sein des instances délibératives municipales. Ainsi, lors de la mise en place de la première grande commission municipale de police du roulage, l'ACR et l'Union automobile de Lyon étaient tous deux représentés dans cette structure, cf. Lettre du maire de Lyon du 11 novembre 1912, AML 1140 WP 094.

³⁸³ « En 1923 fut créée la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, dont la présidence se confondait avec celle de l'ACF, organisation qui subsista pendant près d'un demi siècle, au cours duquel les automobiles clubs régionaux atteignirent leur apogée », cf. Lemerle Jean-Louis, 1987, op. cit., p. 96.

³⁸⁴ L'ACF et le TCF sont de ce point de vue organisés territorialement de manière très différente. Quand plusieurs automobiles-clubs provinciaux sont créés, se pose rapidement la question délicate de leur regroupement par union ou fédération nationale (voir plus loin), alors que le TCF, fort de nombreux adhérents sur le plan national, bénéficie d'une certaine forme de centralisation en s'appuyant seulement sur la présence de délégués départementaux (organisés autour de sections locales) et non de véritables structures implantées localement.

³⁸⁵ Qui fête avec son président Jean Perrachon, ses cinquante ans en 1967, cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 200, décembre 1967, p. 9.

³⁸⁶ Plus tard, le Marquis de Dion, député et président de l'ACR, sera lui aussi nommé président d'honneur de l'ACR en séance du Comité directeur de l'ACR du 15 mars 1913, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1913.

³⁸⁷ Cf. Pouzet P.-L., 2006, op. cit., p. 78.

industriels, journalistes...). Ainsi, lors des principaux événements organisés par l'ACR (courses, concours, banquets, bals, assemblées générales), qui symbolisent les moments forts de l'activité du Club, on retrouve très facilement les principales personnalités politiques, militaires, administratives, industrielles et médiatiques de la scène locale lyonnaise. Ces dernières peuvent alors, le temps d'un rassemblement ou d'une manifestation, s'afficher et partager le même point de vue sur le développement de l'automobile en ville. Néanmoins, sur d'autres plans, elles peuvent avoir des avis opposés quant à la manière d'organiser ce développement³⁸⁸. Ces divergences n'empêchent pas que, par leur adhésion au Club, elles témoignent nécessairement d'une volonté de promouvoir ce nouveau mode de transport. Les principaux événements automobiles (courses, grand-prix, salons, expositions...), que l'ACR organise, promeut et accompagne, lui offrent l'occasion d'accueillir et de s'afficher auprès des principales personnalités politiques et médiatiques locales. Lors de l'organisation de la venue d'une personnalité politique ou intellectuelle à Lyon ou d'une conférence sur un thème touchant à l'automobile ou au tourisme, les salons de l'ACR sont proposés très volontiers comme lieu de réception et point de ralliement de la presse locale³⁸⁹. De même, plusieurs réalisations lyonnaises sont l'occasion de réunir certaines personnalités locales autour de l'ACR lors de visites de chantiers ou d'inaugurations comme ce fut le cas pour le tunnel de la Croix-Rousse, l'Axe Nord-Sud³⁹⁰, le tunnel de Fourvière ou certains parkings souterrains.

La quête du nombre d'adhérents et du prestige de certains d'entre eux est l'une des priorités affichées du Club et est rappelée sans cesse dans les discours du président de l'ACR lors des assemblées générales annuelles. Aussi l'ACR ne manque pas, à l'occasion de la nomination d'un nouveau préfet ou d'un nouveau gouverneur de la ville de Lyon, de le recevoir personnellement dans ses salons et d'en faire un président d'honneur³⁹¹. Chaque adhérent est invité à essayer de convaincre les membres de son entourage de rejoindre le Club et se doit de convaincre ses parents, amis ou collègues prestigieux à faire de même. La prospection et la représentation territoriale de l'ACR font d'ailleurs partie des préoccupations récurrentes de ses principaux membres. Ce souci génère même un appareil spécifique et, en séance du Comité directeur de l'ACR du 24 novembre 1937, le secrétaire général Maurice Gerin, fait connaître que Jean Chardiny est agréé comme collaborateur au poste de

³⁸⁸ Le secrétaire général pour la police du Rhône ne partageait pas forcément les mêmes vues que certains industriels ou ingénieurs lyonnais, notamment en terme de réglementation de la circulation.

³⁸⁹ Jusqu'à encore très récemment où Dominique Perben a été reçu dans les Salons de l'ACR en début d'année 2007, comme l'avaient été avant lui d'autres Ministres des Transports tel l'élus lyonnais Pinton, venu parler des autoroutes à Lyon le 16 avril et le 22 octobre 1956, cf. « M. le secrétaire d'Etat Pinton a présidé le 16 avril – à l'opéra – une triple conférence sur les autoroutes », *Le Carnet de l'automobile*, N° 53, mai 1956, p. 2, et « M. le Ministre Pinton à l'ACR, Espoir d'autoroutes », *Le Carnet de l'automobile*, n° 59, novembre 1956, p. 29.

³⁹⁰ Visite du chantier de l'Axe Nord-Sud à l'automne 1956, cf. « Ponts, Quais et Dôme », *Le Carnet de l'automobile*, n° 60, décembre 1956, p. 14.

³⁹¹ Les réunions du comité directeur de l'ACR du 3 novembre et du 15 décembre 1911 mentionnent la réception du nouveau gouverneur militaire de Lyon et sa nomination comme membre d'honneur de l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1911 et n° 12, décembre 1911. Plus tard est à nouveau évoquée la réception à l'ACR du nouveau gouverneur militaire de Lyon en septembre 1932 puis du nouveau Préfet du Rhône, M. Villey-Desmesnais, le mercredi 14 décembre 1932, cf. art « L'ACR reçoit le nouveau Préfet du Rhône », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1932. « M. Massenet quitte Lyon (...) bienvenue à M. Ricard, Inspecteur Général de l'Administration », cf. *Le Carnet de l'automobile*, N° 67-68, juillet-août 1957, p. 11.

Délégué de l'ACR, pour rendre visite aux personnes que leur qualité désigne pour appartenir à l'ACR³⁹². L'ACR soigne son réseau.

A côté de ces relations médiatiques et politiques locales, d'autres liens plus privilégiés peuvent naître entre l'ACR et certains acteurs lyonnais. Dans les premières années de ses mandats, au moins jusqu'à la Première Guerre Mondiale, on peut mettre en avant un certain rapprochement entre le Maire de Lyon, Edouard Herriot et le Club³⁹³. A l'inverse de son entrée en politique, ce n'est pas par ses liens familiaux³⁹⁴ que Herriot va rencontrer l'ACR. C'est principalement l'organisation de la Semaine de l'aviation à Lyon en 1910³⁹⁵ qui lui permet, en tant que Maire de Lyon de devenir président de la commission de la semaine d'aviation³⁹⁶ et de mieux connaître l'ACR, organisateur de cette manifestation³⁹⁷. Dans la foulée, le Maire de Lyon participe au banquet de l'ACR du 4 février 1911³⁹⁸. Cette proximité dure au moins jusqu'à la Première Guerre Mondiale. Visiblement, après cette période, Herriot ne cherche plus autant à nouer des contacts sur le plan local. Il se fait progressivement représenter aux manifestations organisées par l'ACR par des conseillers municipaux, des membres de son cabinet ou du personnel municipal. Toutefois, un autre épisode témoigne de la continuité de la relation sociale entre le Maire de Lyon et l'ACR. En 1929, Herriot entreprend un voyage de trente deux jours en automobile entre Lyon et Athènes (3712 km) à travers l'Europe centrale avec pour chauffeur, le président de l'ACR, Jean Deydier³⁹⁹. De cette expérience, le Maire de Lyon en tirera d'ailleurs un livre⁴⁰⁰. Le « président-chauffeur » de l'ACR ne manque pas d'ailleurs de souligner le souvenir de ce voyage dans un de ses discours au banquet du Club, comme un gage du lien entre l'association et la mairie :

« (...) Vous voudrez bien, M. l'Adjoint, dire à M. le Maire, combien restera vivace chez moi le souvenir de ce voyage exceptionnel qu'il m'a permis de faire à ses côtés. Les 3712 km qui séparent Lyon d'Athènes, émergent au milieu des centaines de villes primitivement parcourues, comme un îlot enchanteur au milieu d'un Océan et valent, à eux seuls, tous ceux réunis de 30 ans de volant. Le charme des pays d'Orient ressenti aussi bien dans un soleil de feu pendant ces belles nuits où la pleine lune éclairait de ses rayons les pentes du Parnasse, l'accueil enthousiaste des populations des moindres bourgades, les facilités de toutes sortes rencontrées auprès des autorités civiles et militaires des régions

³⁹² Cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1937.

³⁹³ Comme on avait pu précédemment évoquer ses liens à la même époque, avec la famille Berliet.

³⁹⁴ Son beau-père le docteur Rebatel, (1845-1905), ancien Président du Conseil Général du Rhône, qui lui ouvre les portes de certains cercles lyonnais, n'est pas membre de l'ACR.

³⁹⁵ Voir Large E., *100 ans d'aéronautique Lyonnaise*, Ed. La Taillanderie, Châtillon-sur-Chalaronne, 1998.

³⁹⁶ Il suit le projet d'aérodrome de Bron porté par l'ACR et l'Aéro-Club de Lyon, cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 579.

³⁹⁷ Au cours des années 1905-1914, l'ACR s'intéresse de plus en plus au domaine de l'aviation (organisation de meetings, comptes-rendus des activités de l'aviation dans sa revue, développement de liens avec l'Aéro-club de Lyon...).

³⁹⁸ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1911.

³⁹⁹ Cf. Article de Paul Vigne « Sous l'olivier (Par Edouard Herriot) », *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1931.

⁴⁰⁰ Herriot E., *Sous l'olivier*, paru en 1930, qui porte principalement sur la Grèce, cf. Grosclaude P., *Edouard Herriot, Ecrivain et homme d'Etat*, Ed. La Caravelle, Paris, 1932, pp. 108-114.

traversées, la satisfaction des obstacles vaincus, tout cela, je lui dois ; je vous prie de le lui dire et de l'en remercier à nouveau. (...) »⁴⁰¹

De leur côté, le Préfet du Rhône, le Gouverneur Militaire de Lyon ainsi que certaines personnalités lyonnaises comme le Procureur Général de Lyon, le Secrétaire Général pour la Police de la Préfecture du Rhône, les présidents du Syndicat d'initiative de Lyon, du Moto-Club de Lyon, de l'Aéro-Club de Lyon... assistent régulièrement aux diverses manifestations de l'ACR ou se font représenter.

Sur un plan cette fois plus quantitatif, revenons un instant sur le nombre d'adhérents de l'ACR. Les années 1900 sont celles qui rassemblent en leur sein les premiers pionniers, passionnés et adeptes de ce nouveau mode de transports, issus des classes aisées de la bourgeoisie lyonnaise. Puis progressivement, l'ACR attire de plus en plus de monde, dans un cadre qui reste toutefois toujours mondain et parfois même aristocratique⁴⁰². Cette cohésion sociale est garantie par les mécanismes d'adhésion : pour devenir membre de l'ACR, il faut être présenté et parrainé par deux membres du Club, et l'adhésion est officialisée par décision du conseil d'administration de l'ACR qui siège tous les mois. Il faut également s'acquitter d'un droit d'entrée (fixé à 20 francs)⁴⁰³ afin de garantir une certaine homogénéité sociale⁴⁰⁴. Dès la fin de la première année, le Club passe de 60 à 200 adhérents. Il compte 1000 adhérents après la Première Guerre Mondiale, puis 3000 au début des années 1930, et 5000 avant la Seconde Guerre Mondiale. C'est à la fin des années cinquante, que son nombre d'adhérents est le plus élevé : il compte alors plus de 12 000 membres, chiffre qui reste stable jusqu'aux années soixante-dix⁴⁰⁵.

Au départ, le Club rassemble quasiment l'ensemble des premiers automobilistes lyonnais. Pour réussir à conduire et à pratiquer l'automobile, il est d'ailleurs presque nécessaire d'appartenir à l'ACR (pour pouvoir la réparer, bénéficier de certains conseils et de services...). Avec le développement important de l'automobile au début du vingtième siècle, l'ACR ne parvient évidemment pas à compter parmi ses membres l'ensemble des automobilistes, même s'il en fait son ambition à un moment⁴⁰⁶. Passées les premières années de fonctionnement du Club, un débat sur la possibilité d'étendre le Club à l'ensemble des automobilistes lyonnais s'organise à la fin des années vingt au sein du conseil d'administration, relayé notamment par le président de l'ACR, Jean Deydier, qui en fait un de ses derniers chevaux de bataille. Pour réussir cette expansion sans mettre à mal la cohésion sociale, et passer du Club à l'organisation de masse, il propose de distinguer plusieurs possibilités d'appartenance au Club, en fonction des différents services dont les

⁴⁰¹ Cf. *Discours de Deydier au Banquet de l'ACR du 1^{er} février 1930, Revue de l'ACR, n° 2, février 1930.*

⁴⁰² En confèrent certains services proposés par le Club dans ses premières années (Service de placement de chauffeurs) ou l'emploi de certains termes dans la revue : maîtres, domestiques... Ainsi dans les premières années du vingtième siècle notamment, les pratiques automobiles s'inscrivent clairement dans une logique de distinction sociale. Voir sur ce point Bertho Lavenir C., « Luttres des classes et d'influences », *Cahiers de médiologie*, n° 2, 1996, pp. 131-140.

⁴⁰³ Si l'adhésion à l'ACR reste élevée, elle est moins prohibitive que l'entrée au Tennis-Club de Lyon (100 francs) ou à d'autres clubs et pratiques sportives locaux comme l'escrime (144 francs), voir sur ce point Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., pp. 459-462.

⁴⁰⁴ En plus de toutes ces conditions, il faut naturellement au préalable posséder une voiture, ce qui constitue déjà une barrière à l'entrée du Club car cela reste un luxe au moins jusqu'à l'entre-deux-guerres.

⁴⁰⁵ Voir en annexe le tableau du nombre de membres de l'ACR.

⁴⁰⁶ Vocation, que certains clubs arrivent plus facilement à accomplir. Ainsi en 1938, l'AC du Nord compte 35 000 membres et l'AC du Gard comprend les 8/10^e des automobilistes régionaux, cf. AG de l'ACR du 13 février 1939.

membres bénéficient⁴⁰⁷. Cette tentative d'ouverture n'a jamais pu véritablement être mise en œuvre avant la Seconde Guerre Mondiale et il faut attendre les Trente Glorieuses pour voir le nombre de membres grandir considérablement. La croissance se fait donc surtout par l'absorption des autres groupes de même nature sociale. Après leur dissolution, l'ACR récupère progressivement les membres de l'Union Automobile de Lyon⁴⁰⁸ ainsi que les membres résidant à Lyon ou dans la région lyonnaise de l'Auto-Club (dont le siège est à Paris)⁴⁰⁹. Ce n'est que très tard, dans les années 1980, que l'ACR abandonne le système de désignation de ses membres autorisés, bien que cela ne soit pas forcément synonyme de démocratisation et de massification du nombre d'adhérents. Ainsi dans les années quatre-vingt, le président de l'ACR est obligé de marquer ses distances vis-à-vis des anciennes traditions du Club⁴¹⁰ :

« Automobilistes, surtout n'allez pas croire qu'il s'agit d'un CLUB fermé, et que pour y adhérer il faut être recommandé par deux parrains et montrer patte blanche. Tout ceci est périmé, et si à l'origine en 1902 (date de la création du CLUB) cela a existé, il ne saurait en être question de nos jours. L'Automobile-Club du Rhône a su évoluer, et suivre, au fil des jours sa vocation réelle, à savoir être : « LA MAISON DES AUTOMOBILISTES » L'Automobile-Club du Rhône se charge de tous les tracassés occasionnés par la possession et l'utilisation d'une voiture. »⁴¹¹

A côté de ce premier bilan à la fois quantitatif et diplomatique du poids de l'ACR, il est important de revenir plus particulièrement sur la place qu'a occupée l'ACR au milieu des autres associations, cercles et lieux de rencontres ou de sociabilité lyonnais. L'historienne Bernadette Angleraud constate un tournant au niveau de l'appartenance des élites lyonnaises à certains clubs mondains dès le début du vingtième siècle. On ne retrouve pas les nouveaux grands industriels lyonnais dans les cercles de sociabilité classiques tels que le Jockey-Club, le Cercle de Lyon, du Divan ou le Cercle du Commerce, nous dit-elle. En fait, « par fierté ou par souci d'efficacité, ces industriels se retrouvent dans de nouvelles structures, moins mondaines et plus pratiques. L'Automobile-Club du Rhône, créé en 1902, avec le triple objectif de favoriser le développement de l'industrie automobile, d'encourager le sport automobile et de faciliter les pratiques touristiques en

⁴⁰⁷ Voir les débats à la fin des années vingt dans la *Revue de l'ACR* sur la distinction entre les membres actifs et simples adhérents avec pour objectif d'étendre l'action de l'ACR. Une modification des statuts est même envisagée avec plusieurs tentatives de convocation d'assemblée extraordinaire, mais elle n'est jamais adoptée, ces assemblées n'ayant jamais pu se dérouler suite à l'insuffisance du nombre de membres présents, cf. « Projets de modifications aux statuts de l'ACR » présentés par le président Deydier en séance du Comité de l'ACR du 9 janvier 1929 : il prévoit de créer une section spéciale à côté de l'ACR proprement dit, section composée de propriétaires d'automobiles, avec une cotisation réduite, et jouissant d'avantages spéciaux, cf. *Revue de l'ACR*, n°1, janvier 1929. Après l'échec des assemblées générales extraordinaires le 12 février 1929 (*Revue de l'ACR*, n° 2, février 1929), et le 27 janvier 1930 (*Revue de l'ACR*, n° 2, février 1930), la modification des statuts est approuvée en AG extraordinaire du 26 mars 1930 (*Revue de l'ACR*, n°4, avril 1930).

⁴⁰⁸ Juste avant la Première Guerre Mondiale, étant donné que le Docteur Siraud devient membre de l'ACR le 30 janvier 1914 (parrainé par Deydier et le Docteur Carle), cf. *Revue de l'ACR*, n°2, février 1914. Les liens entre les deux associations étaient déjà forts et cordiaux, le Docteur Siraud assiste et prend la parole au banquet de l'ACR du 3 février 1912, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1912.

⁴⁰⁹ Réunion du comité de l'ACR du 6 août 1930, cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1930.

⁴¹⁰ Ce qui n'empêche pas le Club de perdre des adhérents. 682 en 2003 et 3 285 aujourd'hui, après la fusion de l'ACR avec l' « Automobile Club Action + » qui regroupe sept autres clubs dont l'Automobile-Club d'Alsace, en janvier 2003

⁴¹¹ **Editorial du président de l'ACR Gabriel Saisse, *Rhodania Automobile Loisirs*, n° 10, avril 1985.**

patronnant hôtels et garages, attire aux côtés des nouveaux praticiens de l'art automobile des industriels, tels que Berliet, Court, Pilain, Rochet, Lumière, Mérieux⁴¹², Grammont qui y trouvent une structure permettant de concilier plaisir et utilité. Pour les uns, le Club est directement en lien avec leur pratique professionnelle, pour les autres il offre des services pratiques et des activités dans un secteur de pointe »⁴¹³. De plus, au nombre de ses illustres membres, l'Automobile-Club du Rhône a également compté les frères Lumière, l'industriel Paul Gillet, Louis Seguin, Alexis Carrel, Ernest Grand-Clément, Georges Villiers⁴¹⁴ ainsi que tous les grands constructeurs automobiles de l'agglomération : Cyrille Cottin, Auguste Teste et encore Frédéric et Charles Didericks, Maurice Audibert, ou Edouard Rochet. Plus tard, Paul Berliet rejoint à son tour l'ACR et devient également membre de son comité directeur⁴¹⁵. On retrouve donc à la fois des membres dont les intérêts économiques et industriels sont directement liés au développement de l'automobile et des individus en trajectoire d'ascension sociale qui adoptent la pratique automobile et ses sociabilités induites comme les marqueurs de leur réussite sociale. « L'Automobile-Club apparaît comme l'archétype des nouveaux cercles, dont les finalités sont plus pratiques, moins élitistes, et ainsi paraissent mieux adaptées aux aspirations de ces nouveaux patrons qui ne disposent que de peu de temps hors de leurs usines et entendent, donc, concilier plaisirs et utilité »⁴¹⁶. L'ACR offre donc un cadre idéal pour les entrepreneurs de la seconde industrialisation, au plus près de leurs préoccupations professionnelles.

A côté de ces industriels plus ou moins directement concernés par l'automobile, on peut noter la présence d'autres personnalités lyonnaises importantes comme membres de l'ACR. Ainsi certains nobles locaux, comme le Comte Henri de Chabannes⁴¹⁷, le vicomte de la Chapelle, constructeur d'automobiles, le Comte Perret du Cray, le Marquis d'Albon, ou le Comte de Lacroix-Laval, font partie du Club, renforçant le caractère aristocratique des premiers âges de l'automobile et du Club. Par ailleurs plus massivement, de nombreux docteurs et professeurs de médecine rejoignent le Club. Parmi eux, on peut citer les Professeurs Louis Teissier et Léon Bérard⁴¹⁸, Jules Courmont⁴¹⁹ ou les Docteurs Bouget, Rebatel, Siraud, Bonnet, Carle, Carrier, Chalier, Lyonnet, Destot, Baurand, Nové-Josserand, Rougier, Rafin, Vichot, Gauthier, Albert Jambon, Jacqueau, ou Tavernier⁴²⁰ entre autres. On retrouve aussi le Professeur Josserand de la Faculté de droit de Lyon⁴²¹. Les publications de l'ACR ne manquent pas de souligner cette présence des savants, et de mettre ceux-ci à contribution, comme en témoigne sa revue. Ainsi « L'ACR s'honore de compter parmi

⁴¹² Qui est par ailleurs membre du comité directeur de l'ACR, cf. CR de l'AG de l'ACR du 26 janvier 1910, *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1910.

⁴¹³ Cf. Angleraud B., « Les entreprises familiales à l'épreuve de la « loi des trois générations » », LAHRHA.

⁴¹⁴ Ancien élève de l'Ecole des Mines de Saint-Étienne, membre de l'ACR entre 1934 et 1939, il est Maire de Lyon en 1940, quand Edouard Herriot est assigné en résidence en Allemagne, jusqu'à sa propre déportation en 1941.

⁴¹⁵ Election lors de l'AG du 23 février 1954, *Le Carnet de l'automobile*, n° 27, mars 1954.

⁴¹⁶ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 608.

⁴¹⁷ Voir sa biographie dans le n° 3 de la *Revue de l'ACR* de mars 1930.

⁴¹⁸ Admis en séance du 20 mars 1914 du Comité directeur de l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1914.

⁴¹⁹ Elu membre du Comité directeur de l'ACR lors de l'AG du 26 janvier 1910, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1910.

⁴²⁰ Félicité pour sa nomination au poste de chirurgien des hôpitaux en séance du 28 novembre 1913 du Comité directeur de l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1913.

⁴²¹ Qui travaillera notamment en lien avec le Comité du Contentieux de l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1911.

ses sociétaires un grand nombre de médecins, professeurs et spécialistes de la ville de Lyon, Nous avons eu la pensée, dans le but d'être utiles à nos sociétaires, de demander à quelques uns de nos maîtres Lyonnais des articles sur des sujets médicaux intéressant les automobilistes, convaincus que ces articles seraient goûtés au plus haut point par les fervents de l'automobile que nous sommes »⁴²². Par ailleurs, il faut noter les liens que tisse l'ACR avec les principaux ingénieurs des autorités locales pendant l'entre-deux-guerres tout en conservant les distances sociales : notamment, Camille Chalumeau, ingénieur en chef de la ville de Lyon, Claude Delaigue, ingénieur en chef du service vicinal, ou Victor Varvier puis Antoine Thiollière, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, sont ainsi tour à tour invités à la fin des années 1930 dans la Commission technique de l'ACR. Après la Seconde Guerre Mondiale, Jacques Rérolle, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, est membre du comité directeur de l'ACR et de la commission de circulation de l'ACR dans les années 1950. Ses successeurs, Clément Roques et Raoul Rudeau, sont également membres de l'ACR.

Même si l'automobile introduit une dimension essentielle dans l'appropriation de l'objet, c'est-à-dire que le propriétaire peut conduire de manière autonome son véhicule sans avoir besoin de recourir au service d'un chauffeur ou d'un mécanicien⁴²³, l'ACR est bien régi par un fonctionnement de classes. En témoignent, à côté de ses modalités d'adhésion, certaines de ses initiatives. Ainsi, lors de la séance du Comité de l'ACR du 29 mars 1912, Jean Bernard propose de « mettre à l'étude un prix médaille ou récompense, à décerner aux chauffeurs-mécaniciens qui justifieraient avoir donné à leurs maîtres pleine satisfaction pendant un nombre d'années à déterminer. Ce serait pour lui encourager la classe très méritante des chauffeurs et conducteurs d'automobiles »⁴²⁴. Autre élément de ce système de récompenses aux méritants serviteurs des pionniers de la route, la prime à ceux que l'on n'appelle pas encore des agents de la circulation : « Le président a envoyé au chef du Corps des gardiens de la paix de Lyon une somme de 200 francs, destinée à récompenser les gardiens de la paix les plus méritants parmi ceux qui assurent le service de vigie dans la Ville de Lyon. »⁴²⁵. Ainsi, surtout pour ses premières années d'existence, le développement de l'ACR a parfois pour cadre certaines pratiques mondaines et parfois même aristocratiques. Certains services proposés par le Club (Service de placement de chauffeurs) ou la fréquence de l'usage de termes tels que « maîtres » ou « domestiques » dans sa revue le confirment. Mais les activités du Club témoignent progressivement d'un fonctionnement, d'une ouverture⁴²⁶ et d'une représentativité de plus en plus larges, en lien avec la propre logique de développement de l'automobile⁴²⁷. Il va ainsi « attirer un public varié d'industriels, autant que de sportifs ou de pères de familles soucieux d'utiliser leur automobile pour voyager avec leur progéniture »⁴²⁸.

⁴²² Cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1912, p. 294.

⁴²³ Cf. Sauvy A., *Les 4 roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968, p. 113.

⁴²⁴ Voir *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1912 et n° 5, mai 1913.

⁴²⁵ Cf. séances des 8 et 27 janvier 1930 du comité de l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1930 et n° 2, février 1930.

⁴²⁶ « L'Automobile-Club et l'Aéro-Club ne fonctionnent ni comme des isolats, puisque l'ouverture sur l'extérieur est une de leurs priorités », cf. Angleraud Bernadette et Pellissier Catherine, 2003, op. cit., p. 614.

⁴²⁷ Cf. Flink James J., "Three Stages of American Automobile Consciousness", *American Quarterly*, Vol. 24, n° 4, octobre 1972, p. 455.

⁴²⁸ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., op. cit., p. 607.

Nous venons d'envisager l'ACR comme un lieu fédératif du groupement des usagers lyonnais de l'automobile. Il s'agit à présent de regarder plus en détail son fonctionnement et sa structuration. Cela nous permettra de mieux appréhender son rôle et les répertoires d'action qu'il peut développer dans les scènes d'action publique lyonnaise⁴²⁹.

B) Structuration et fonctionnement du Club

« Un automobile-club doit être (nous pouvons parler ainsi) un genre de syndicat des automobilistes »⁴³⁰

Dans le respect de ses pratiques mondaines et des qualités de ses membres, le développement de l'ACR le conduit à réfléchir à sa structuration et à adopter un mode d'organisation déléгатif. Sur le plan interne, pour gérer les différents services aux adhérents⁴³¹, on retrouve logiquement un secrétariat, un salon et une bibliothèque. Mais le Club cherche surtout à rester un lieu convivial : « l'Automobile-Club ambitionne, également, d'être plus qu'une simple structure de services. Comme les autres associations, il entend être un lieu de sociabilité et, pour cela, se dote d'un local agréable rue Boissac, derrière la Place Bellecour⁴³², où sont aménagés des salons et une bibliothèque »⁴³³. Dans ce sens, il organise de janvier 1909 à juin 1939, puis à nouveau à partir de octobre 1990⁴³⁴, un banquet où sont invitées toutes les personnalités importantes de la région lyonnaise. D'autres manifestations, comme le bal de l'ACR, des soirées théâtre, le bal de l'automobile⁴³⁵, des dîners-gala ou des conférences mensuelles, rythment les activités du Club. Ainsi « Le grand banquet annuel, les bals et spectacles organisés par l'Automobile-Club sont partie intégrante de la vie mondaine du Tout-Lyon et permettent aux nouvelles élites de se mêler aux élites traditionnelles, en toute liberté »⁴³⁶.

Progressivement, le secrétariat doit faire face à de nombreuses demandes des membres du Club en ce qui concerne la préparation des voyages notamment à l'étranger (avec la gestion des questions douanières), les litiges juridiques en cas d'accident, les questions d'assurances ou au niveau des connaissances techniques de leur véhicule. Des démonstrations et des conférences techniques sont organisées sur ces thématiques certains soirs. De même, des permanences juridiques sont mises en place une fois par

⁴²⁹ Sur les répertoires d'associations et d'actions collectives, consulter Tilly C., « Les origines du répertoire d'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 4, 1984, pp. 89-108 ; et Tilly C. et Tarrow S., *Politiques(s) du conflit. De la grève à la révolution*, Presses de Sciences Po, Paris, 2008, pp. 201-204.

⁴³⁰ *Discours du Docteur Bonnet à l'occasion de l'Assemblée générale de l'ACR du 17 février 1932, cf. Revue de l'ACR n° 3, mars 1932.*

⁴³¹ Comme le service des consultations juridiques gratuites (mis en place lors du comité de l'ACR du 6 janvier 1932 pour des renseignements du point de vue juridique, fiscal ou au niveau de la police de la circulation, cf. *Revue de l'ACR*, n°1, janvier 1932), le service des triptyques, le service dépannage sur routes mis en place en 1930 (et qui fonctionne à partir de du dimanche 18 janvier 1931 (cf. réunion du comité de l'ACR du 3 décembre 1930 et du 7 janvier 1931, cf. *Revue de l'ACR*, n°12, décembre 1930 et n° 1, janvier 1931)...

⁴³² Comme lorsqu'il déménage pour rejoindre la Rue Grôlée, l'ACR cherche à être situé au cœur de l'un des plus beaux quartiers de la ville.

⁴³³ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 607.

⁴³⁴ Cf. *ACR Magazine*, n° 10, novembre 1990, p. 4 et 5.

⁴³⁵ Organisé dans les années cinquante et soixante, il réunit de nombreuses personnalités.

⁴³⁶ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 610.

semaine pour répondre aux questions plus techniques ou juridiques des adhérents. Ce sont les membres du Club, juristes, avocats ou avoués, qui les assurent. Ainsi, après la Seconde Guerre Mondiale, pour répondre au développement de ces services notamment touristiques, un bureau des voyages est créé. Concernant ses membres élus, depuis sa création, l'ACR est organisé en bureau et comité d'administration. Ce dernier se transforme après la Seconde Guerre Mondiale en comité directeur. Ses membres sont élus pour 3 ans, avec la possibilité d'être réélus deux fois. A l'intérieur du bureau, sont élus un président, deux à trois vice-présidents⁴³⁷, un secrétaire général⁴³⁸, un secrétaire général adjoint, un trésorier général, et un trésorier général adjoint. Enfin, l'ACR est organisé en commissions⁴³⁹ qui comprennent un président et des membres désignés, hormis celle du contentieux qui n'a pas de président.

L'organisation interne de l'ACR fait l'objet de plusieurs réflexions ou remaniements notamment lors des changements de locaux⁴⁴⁰. En séance du Comité directeur de l'ACR en date du 5 septembre 1928, il est décidé de créer une commission « dans le but d'étudier les modifications et les améliorations à apporter, tant en ce qui concerne le personnel que les locaux, dans les divers services de l'ACR, en raison du développement de notre association »⁴⁴¹. Les conclusions du rapport sur l'étude de la réorganisation du secrétariat et des services de l'ACR établies par cette commission sont présentées en séance du 10 octobre 1928 du Comité de l'ACR⁴⁴². Dans la continuité de ce réaménagement, une commission de réorganisation des bureaux et des services de l'ACR est mise en place temporairement lors de la réunion du Comité de l'ACR du 6 novembre 1929⁴⁴³. Il s'agit surtout de proposer les meilleures conditions d'accueil pour les membres du Club ainsi que pour les personnalités extérieures. Elles doivent refléter le prestige de l'ACR dans le cadre notamment de la réception de la presse ou de personnalités importantes dans les salons du Club. Ces questions d'organisation sont traitées, avec d'autres, lors des assemblées générales annuelles où il est fait état du bilan moral et financier des activités et des manifestations du groupe. Ces rencontres sont également l'occasion de revenir sur les

⁴³⁷ Ils n'ont pas encore véritablement de domaines réservés. Plus tard une fiche de poste avec des délégations respectives est assignée à chaque vice-président. Ainsi à partir du Comité directeur de l'ACR du 1^{er} juin 1971, le président Dugelay tient le comité au courant de la répartition des attributions de chacun des membres du Bureau dans les activités du Club : M. Ailloud, vice-président, est chargé plus particulièrement des questions de circulation, de la réorganisation des Centres de Sécurité et des relations extérieures sur le plan technique ; M. Chamboredon, vice-président, traite plus particulièrement des questions administratives, de l'harmonisation entre les commissions de l'ACR et de la représentation à l'extérieur ; le Professeur Trillat, vice-président, prend en charge toutes les questions concernant le sport automobile ; enfin M. Nicolas, secrétaire général, a pour mission de répartir entre les différentes commissions, les études demandées au Club ainsi que le courrier concernant chacune d'entre elles, cf. *L'Action Automobile et Touristique*, n° 131, juillet 1971.

⁴³⁸ Deux, en cas d'accroissement de l'activité, comme pour l'organisation du Grand Prix de France à Lyon par l'ACR en juillet 1914.

⁴³⁹ De manière symétrique, il partage quasiment les mêmes commissions que celles de l'ACF : commissions sportive, technique, de tourisme, du contentieux et de TCP, cf. « A l'Automobile-Club de France », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1930.

⁴⁴⁰ L'ACR a changé plusieurs fois de locaux : quai de la Pêcherie, 2, rue Boissac, puis après 1945 au 7, Rue Grôlée, jusqu'à récemment : au printemps 2006, il est passé au 18, Quai Jean Moulin.

⁴⁴¹ Elle comprend pour membres : J. Festor, J. Bernard et A. Bernard.

⁴⁴² Cf. *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1928.

⁴⁴³ Avec pour membres : Carle, J. Bernard, Gerin, Streichenberger, Cuaz, A. Bernard, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1929.

différents liens et collaborations, notamment avec les pouvoirs publics, mis en place tout au long de l'année à travers le rapport présenté par le secrétaire général ou lors du discours du président.

Les principales activités de l'ACR sont rythmées par le fonctionnement quotidien de ses commissions. Preuve que le rôle et le fonctionnement de ces commissions sont déterminants, à plusieurs moments, il a été question de réfléchir à la réorganisation des commissions. Ainsi l'étude de la réorganisation des commissions de l'ACR est à l'ordre du jour de la séance du Comité de l'ACR du 4 juillet 1928⁴⁴⁴. « Dans le but de donner une vie plus intense aux diverses commissions existantes et d'assurer la régularité de leurs réunions », il est d'ailleurs créé une commission spéciale avec comme membres les principaux acteurs de l'ACR⁴⁴⁵. Les conclusions de cette commission sont présentées lors de la séance du 10 octobre 1928 du Comité de l'ACR⁴⁴⁶, par son rapporteur, le Docteur Carle, qui estime qu'il n'y a pas lieu de réorganiser les commissions mais plus plutôt de prévoir qu'elles se réunissent plus fréquemment. Plus tard il est également question de contrôler plus étroitement la présence des membres aux commissions où ils siègent. Dans le numéro 12 de décembre 1937 de la *Revue de l'ACR*, il est mentionné que le président de l'ACR fait part de la décision du dernier Comité qui mentionne que tout membre d'une Commission, qui n'aura pas assisté à la moitié au moins des séances de l'exercice sera considéré comme démissionnaire.

Plusieurs groupes de travail sont mis en place au fur et à mesure de l'extension de son périmètre d'action. Certains n'ont pas un fonctionnement très régulier du fait de leur prise en charge d'une activité spécifique ou conjoncturelle. Parmi ces derniers on retrouve notamment les commissions des fêtes, du bulletin, de l'annuaire, de la bibliothèque⁴⁴⁷, du carburant⁴⁴⁸, du code de la route⁴⁴⁹. Aussi, par exemple en 1912, plusieurs commissions temporaires seront créées entre autres pour organiser le Banquet de l'ACR, ou pour fixer le prix d'encouragement de l'ACR⁴⁵⁰. Plus tard en 1933 une sous-commission est désignée spécifiquement pour étudier la question du perfectionnement du système routier du Mont d'Or lyonnais et se met en rapport avec le Préfet et ses services ainsi qu'avec les conseillers généraux et municipaux intéressés⁴⁵¹. L'organisation des Fêtes du cinquantenaire de l'ACR nécessite également la mise en place d'une commission temporaire interne⁴⁵². En cas d'accroissement d'activité, le recours à des commissions paraît inévitable. Ainsi lors de l'organisation du Grand de Prix de France à Lyon en juillet 1914, trois commissions sont

⁴⁴⁴ Voir « Etude de réorganisation des commissions », cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1928.

⁴⁴⁵ A savoir : J. Deydier, Dr Carle, A. Cuaz, A. Bonnet, J. Bernard, A. Chambre, L. Dumarest, Jh. Jubin.

⁴⁴⁶ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1928.

⁴⁴⁷ Créée le 1^{er} mars 1933, cf. réunion du Comité de l'ACR du 1^{er} mars 1933, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1933.

⁴⁴⁸ Qui se réunit pour la première fois le 13 décembre 1912, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1912.

⁴⁴⁹ Reprenant un des vœux du premier congrès international de la route tenu à Paris en 1908, le Ministre des Travaux Publics, Louis Barthou, décide de créer « une commission chargée d'établir les bases d'un nouveau code de la route approprié aux exigences nouvelles de circulation », cf. « Un code de la route », cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1909, et « A propos du Code de la route », cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1909.

⁴⁵⁰ Séance du Comité de l'ACR du 19 janvier 1912, cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1912.

⁴⁵¹ Cf. « L'inauguration de la nouvelle route de l'ACR dans le Mont d'Or lyonnais », cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1933.

⁴⁵² Qui se tiennent dans la deuxième quinzaine de juin 1952 et auxquelles sont invités les délégués des AC de France, de l'Union Française et des AC étrangers, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 1, novembre 1951.

mis en place⁴⁵³ : une commission des voies d'accès, une commission des commissions de la route et une commission des réceptions⁴⁵⁴.

Dans ses premières années de fonctionnement, l'ACR s'appuie principalement sur deux commissions importantes mises en place dès sa création : la commission sportive, au départ la plus active, et la commission technique. La commission sportive reflète les activités principales du Club : l'encouragement au sport et l'organisation des manifestations sportives. La commission technique renvoie quant à elle aux besoins des connaissances techniques des premières années de l'automobilisme. Elle comprend d'ailleurs les principaux constructeurs lyonnais d'automobiles : Berliet, Luc Court, Mieusset, Pilain et Rochet-Schneider⁴⁵⁵. Elle est marquée par un fonctionnement très irrégulier, dû principalement aux activités et aux positions de ses membres. Elle fonctionne jusqu'à la Première Guerre Mondiale puis est de nouveau mise en place en 1928⁴⁵⁶. Mais elle connaît surtout un renouvellement important de son rôle à partir de 1933⁴⁵⁷ sous l'impulsion de Marius Berliet, son nouveau président et avec la participation des principaux ingénieurs du département⁴⁵⁸. Elle s'occupe alors également de questions liées à la circulation ou à la signalisation, dépassant le cadre de l'étude du fonctionnement technique des véhicules. Après une nouvelle période de flottement, c'est sous la présidence de Nicolas Erpelding qu'elle rencontre un nouveau dynamisme dans les années cinquante.

Bien qu'une commission des routes soit mise en place de 1913 à 1914⁴⁵⁹, avant la création de la commission de circulation en 1934, les questions de circulation sont traitées soit au sein de la commission technique, soit par la commission sportive, ou parfois par

⁴⁵³ Cf. séance du 20 février 1914 du comité de l'ACR, *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1914.

⁴⁵⁴ De même, ce surplus d'activité pour l'ACR au cours de l'année 1914, avec l'organisation de cette importante manifestation, nécessite la mise en place exceptionnelle de deux secrétaires généraux à l'ACR. André Galy et Jean Bernard remplissent cette fonction à côté du secrétaire général adjoint en fonction, Félix Bon, cf. réunion du Comité de l'ACR du 30 janvier 1914, *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1914.

⁴⁵⁵ Cf. « Annuaire de l'ACR », *Bulletin trimestriel de l'ACR*, n° 1, février 1904, pp. 45-56.

⁴⁵⁶ Proposition de création d'une commission technique à l'ACR en réunion du Comité de l'ACR du 2 mai 1928 (membres : A. Bonnet, P. Mélon, J. Marion, L. Dumarest, A. Simon et A. Galy), cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1928, officialisée en réunion du Comité du 6 juin 1928 (J. Périnnet et F. Dumond sont également désignés comme membres de cette commission), cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1928.

⁴⁵⁷ Projetée dès la réunion du comité de l'ACR du 7 décembre 1932, où le président expose son projet de création d'une commission technique qui serait chargée d'étudier les questions de nature technique, qu'il s'agisse d'accidents, de demandes d'expertises, de propositions de perfectionnements ou d'études d'inventions nouvelles, (cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1932), la commission technique est finalement instituée par le comité de l'ACR du 11 janvier 1933 et se réunit pour la première fois le 16 janvier. Ses membres sont le Dr Carle, le Dr Bonnet, Baverey, Berliet, Bonniot, Claret, Devaux, Drevon, Engelhardt, Jubin, Lacharnay, Lambrechts, Lantier, Morin, cf. réunion du comité de l'ACR du 8 février 1933, *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1933.

⁴⁵⁸ Victor Varvier, Claude Delaigue, (voir la réunion du comité de l'ACR du 5 avril 1933, cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1933, et la réunion de la commission technique de l'ACR du 19 mai 1933, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1933) puis Camille Chalumeau (voir Dîner de Gala de l'ACR de 1938) en font partie ou sont sollicités pour donner leurs avis aux questions débattues en séance de la commission technique de l'ACR.

⁴⁵⁹ Créée le 10 juin 1913, elle fonctionne jusqu'à la Première Guerre Mondiale (Président : Carle ; Membres : Genin, Galy, puis Bonnet, Gauthier, avec l'intervention sur des questions spéciales de Bernard, Tavernier et Jacqueau), cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1913 et n° 1, janvier 1914.

la commission de tourisme⁴⁶⁰. La non institutionnalisation d'une commission de circulation ne reflète pas une absence de réflexions sur la circulation tant cette question apparaît traitée dans ces différentes structures et souvent débattue en interne au sein du conseil d'administration de l'ACR ou publiquement dans la *Revue de l'ACR*. Ainsi, lors de la désignation des membres faisant partie de la commission préfectorale de circulation en 1929, il est déjà mentionné la présence du président de la commission de circulation de l'ACR. Lorsqu'elle est effectivement créée en 1936, sous la présidence du Docteur Bonnet, la commission de circulation devient alors l'une des plus importantes et l'on y retrouve les principales personnalités de l'ACR.

D'autres commissions comme celles du Contentieux⁴⁶¹ ou du Tourisme connaissent également une importance grandissante au fur et à mesure de l'extension des activités du Club. L'activité toujours intense de la commission sportive est, quant à elle, relayée après 1945 par la création de l'Association sportive de l'ACR et celle de l'Ecurie Noire, regroupement sportif annexe à l'ACR qui rassemble ses pilotes jeunes ou confirmés. Enfin, après 1945, d'autres commissions comme la Commission de l'information, de la propagande et des fêtes, montent en puissance. Sous la présidence de Raymond Ergé, cette dernière joue véritablement le rôle de vitrine et de promotion de l'activité du Club à travers notamment le renforcement de liens avec d'autres structures⁴⁶² ou personnalités locales.

C'est notamment à travers la mobilisation des membres de ses commissions que l'ACR est amené à collaborer officiellement avec les pouvoirs publics. Ces derniers invitent les personnalités marquantes des commissions internes de l'ACR à siéger dans la commission d'étude du code de la route, les commissions départementale, préfectorale ou municipale de transport ou de circulation⁴⁶³, la commission préfectorale des retraits de permis⁴⁶⁴, ou encore la commission préfectorale de sécurité routière⁴⁶⁵. Mais d'autres registres d'action permettent au Club de participer à la production de l'action publique locale. Il est ainsi associé à plusieurs projets d'aménagement concernant en particulier les routes (réfection, goudronnage, création de circuits ou de routes), les auto-routes, le stationnement (réglementation ou projets de parkings) ou la signalisation (de direction, de danger, lumineuse). Nous aurons l'occasion de revenir largement sur ces différentes instances, sur ces projets et sur la place qu'y tient l'ACR. Puis dans un cadre courtois mais plus critique, les membres de l'ACR sollicitent les pouvoirs publics à partir d'autres répertoires d'action. Des lettres ouvertes de l'ACR peuvent être envoyées aux conseillers municipaux⁴⁶⁶, au Président de la République, aux maires des communes de France, ou

⁴⁶⁰ On retrouve la structuration autour des mêmes commissions au sein de l'ACF, voir Lemerle J.-L., op. cit., 1987, pp. 82-92.

⁴⁶¹ Au sein du comité du contentieux, une sous-commission d'assurance et de défense automobile a également été créée en 1938, cf. AG de l'ACR du 24 janvier 1938, *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1938.

⁴⁶² « (...) la commission d'Information et de propagande de l'ACR (...) s'étant fixée la tâche de créer et d'entretenir des relations de collaboration avec les organismes intéressant les automobilistes, son président M. Ergé, dans un but de documentation, sollicite une visite de l'Ecole Nationale de Police de St-Cyr. », article « Une visite à l'Ecole Supérieure de Police », *Le carnet de l'automobile*, n° 65, mai 1957, p. 12. Voir aussi « Visite de l'ACR à l'Aéro-club du Rhône », cf. *Revue de l'ACR*, n° 54, juin 1956.

⁴⁶³ Et aux diverses sous-commissions dépendant de la commission municipale de circulation comme les commissions « Stationnement », « Préparation aux journées d'études de mars 1955 »...

⁴⁶⁴ Où l'ACR est représenté par deux membres depuis la création de cette commission.

⁴⁶⁵ Participation du Docteur Carle et Docteur Bonnet à cette commission mise en place en 1933 par le Ministère de l'Intérieur, réunion du comité de l'ACR du 16 juin 1933, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1933.

⁴⁶⁶ Comme celle datée du 9 novembre 1955, cf. *Le Carnet de l'automobile*, novembre 1955.

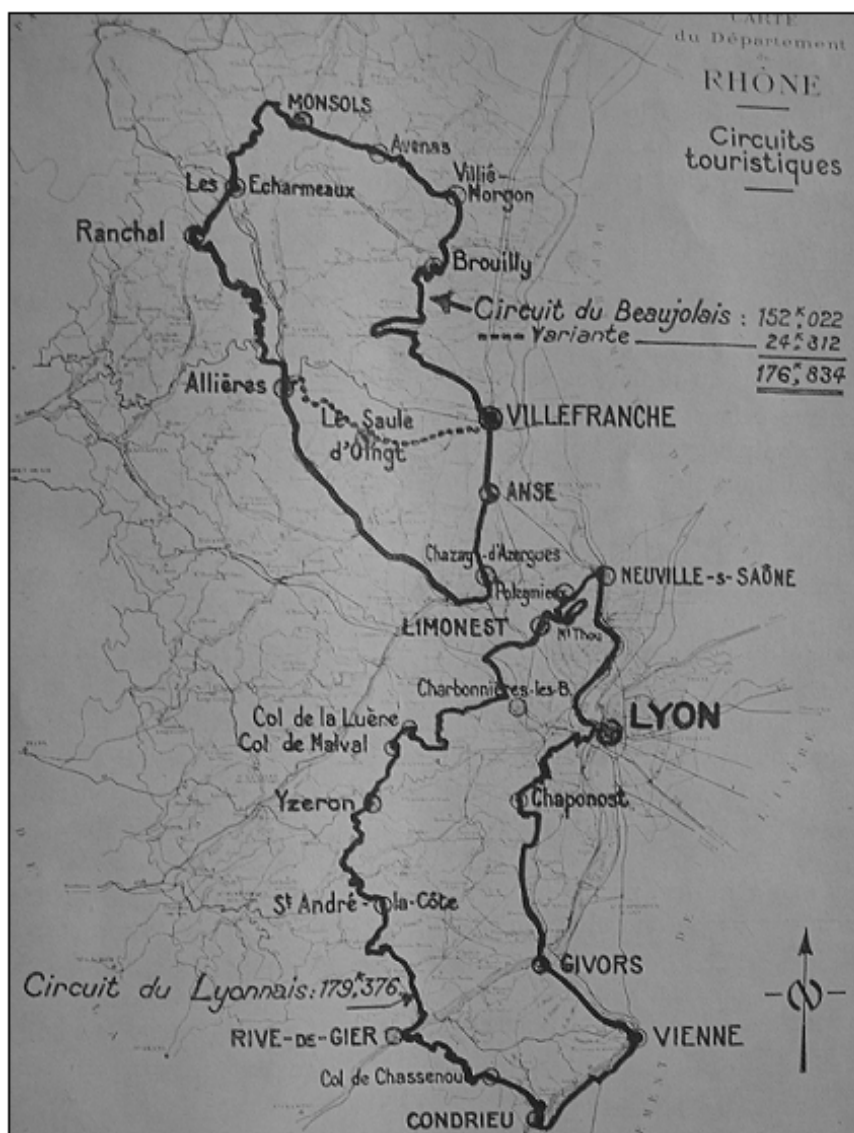
aux députés⁴⁶⁷. Ce type de démarche se développe particulièrement pendant les périodes préélectorales et exprime des demandes au niveau des programmes électoraux des candidats en fonction des préoccupations des automobilistes⁴⁶⁸. Pour exemple ci-joint un extrait de la Lettre de Pierre Morin, le président de l'ACR, envoyée au sénateur du Rhône en juin 1959 :

« les automobilistes ont payé - et paient cher - pour contenir et moderniser nos routes, le détournement des ressources du Fonds routier constitue un abus de confiance au préjudice de la sécurité de l'électorat français (...) Notre Association créée en 1902, et qui représente les usagers de l'Automobile du département, s'efforce d'obtenir que les ressources légales du fond routier lui soient rendues et que les différentes voiries reçoivent enfin les crédits indispensables à la nécessaire modernisation de la route française pour lui permettre de faire face, dans les meilleures conditions de rentabilité et de sécurité, au développement de la circulation routière (...) »⁴⁶⁹.

⁴⁶⁷ Voir sur ce point *Le Carnet de l'automobile* de Janvier 1955.

⁴⁶⁸ En particulier pour dénoncer la taxation des automobilistes (carburants, achats, péages, stationnements) ou en faveur d'un plus grand soutien à la construction routière.

⁴⁶⁹ Cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 90, juin 59, p. 11 et 12.



Circuits touristiques élaborés par l'ACR et le service vicinal (1937)

Source : Technica, Mars 1937

En France, dans le Sud-Est, en Rhône-Alpes et dans le Rhône, le rôle de l'ACR est singulier par la place qu'il tient à chacune de ces différentes échelles. Son influence déborde largement le cadre de la Ville de Lyon, ou du département du Rhône, territoires exigus pour le développement du tourisme et de l'automobile, et même de la région Rhône-Alpes. Sa zone d'influence s'étend ainsi à tout le Sud-Est de la France, voire à la Suisse et principalement aux Alpes, terre d'essai pour l'automobile et espace de développement du tourisme. Il fait partie des grands automobiles clubs de France, avec les Automobiles-Clubs de l'Ouest, du Nord, du Sud-Ouest ou de Marseille.

Sur le plan, cette fois, de la représentation nationale des automobiles-clubs régionaux, l'ACR joue aussi un rôle de tout premier plan. Les présidents de l'ACR sont en effet des plus actifs au sein de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France (créée en

1923), ou de la Fédération des automobiles-clubs régionaux de France⁴⁷⁰. Parfois, en marge des tensions au sein de l'ACF ou entre l'ACF et les AC de Province⁴⁷¹, l'ACR a tenté de s'écarter de ce groupement pour impulser une autre dynamique, celle du rassemblement des automobiles-clubs régionaux⁴⁷².

Sur le plan régional, l'ACR et son président dirigent le regroupement de l'AC du Rhône et du Haut-Rhône, dont le siège est à Lyon et qui comprend les Automobiles-Clubs de l'Ain, de l'Ardèche, de la Drôme, du Haut-Jura, du Mont-Blanc et de la Savoie⁴⁷³. Organisé principalement autour de la tenue d'une assemblée générale annuelle ou de réunions ponctuelles et informelles, ce regroupement régional des clubs automobiles permet surtout d'harmoniser la diffusion de leurs bulletins ou revues et d'offrir une plus grande assiette⁴⁷⁴ aux annonceurs publicitaires, avec la parution de plusieurs pages communes. Après 1945, à côté de l'ACF, les différents clubs régionaux se regroupent par unions régionales, qui sont au nombre de neuf. L'Union du Sud Est à laquelle appartient l'ACR, regroupe dix-sept clubs automobiles. Dans la lignée de ses prédécesseurs, Dugelay est élu président de l'Union des Automobiles-Clubs du Sud Est le 30 avril 1970⁴⁷⁵.

La logique de structuration et de fonctionnement de l'ACR obéit à une volonté d'accompagner le développement de l'automobile. Ses activités répondent aux besoins d'organisation des pratiques automobiles, touristiques, sportives ou professionnelles. Son développement rencontre un certain succès dans le ralliement d'acteurs divers, représentatifs de la variété des mondes automobiles et dont les intérêts convergent vers le Club. Nous allons voir dans un dernier temps que le déploiement de son action participe à une première définition des problèmes et solutions automobiles, qui peut contribuer dans un second temps à une mise en forme cette fois dans un cadre administratif et politique.

Section 3) Le passage à un enjeu social et technique comme condition de recevabilité politique et administrative

« Le Docteur Carle, tout en poursuivant l'œuvre de son prédécesseur au point de vue sportif (...), aiguilla le Club vers des buts plus utilitaires. A ce moment, en effet, l'automobile était devenue beaucoup plus un instrument de travail qu'un sport. Grâce à sa clairvoyance, l'Automobile-Club comprit le nouveau rôle qu'il avait à jouer auprès des pouvoirs publics, qui lui donnèrent voie consultative dans de nombreuses commissions municipales et préfectorales, et put ainsi défendre d'une façon efficace les intérêts matériels de ses membres.

⁴⁷⁰ Au cours de la séance du 8 juillet 1930 du Conseil permanent de la Fédération nationale des clubs-automobiles, Deydier, président de l'ACR, est élu vice-président de la Fédération et représentant des clubs automobiles régionaux, cf. réunion du Comité de l'ACR du 6 août 1930, *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1930.

⁴⁷¹ « La politique nouvelle, place de la Concorde. Aurons-nous deux groupements : l'Automobile-Club, d'une part, et l'Automobile-Club de France de l'autre ? », paru dans *L'Argus* et reproduit dans le n° 7 de la *Revue de l'ACR* (juillet 1928).

⁴⁷² Voir réunion du comité de l'ACR du 12 juillet 1911, cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1911, et l'article de G. Vergnaud : « Le congrès des automobiles-clubs affiliés », qui paraît dans la revue officielle de la Fédération des automobiles-clubs régionaux de France, reproduit dans le n° 10 d'octobre 1911 de la *Revue de l'ACR*.

⁴⁷³ AG de l'AC du Rhône et du Haut-Rhône du 6 février 1932, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1932.

⁴⁷⁴ A la fois régionale et en nombre de lecteurs.

⁴⁷⁵ Cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 224, juin 1970, p. 35.

Il fut l'animateur de nombreuses commissions tant sportive, que technique, touristique, contentieuse, des fêtes, de la bibliothèque, du bulletin, de la circulation, etc. »⁴⁷⁶

Au-delà de la structuration de l'ACR autour d'activités nécessaires à l'aménagement des pratiques automobiles, son développement permet d'encadrer et de définir les problèmes automobiles. Les articles qui composent ses revues, les questions qu'il relaie en interne et en externe, auprès des pouvoirs publics notamment, participent à la construction et à l'identification de problèmes publics automobiles. L'éducation des usagers, la sécurité de la route, la congestion et le stationnement sont autant d'enjeux sur lesquels se mobilisent les membres de l'ACR pour contribuer à faire accepter l'automobile en ville.

A) Accompagner le développement de l'automobilisme, entre militantisme et éducation des usagers

Notre étude d'un automobile-club de Province, l'ACR, peut nous permettre d'envisager un dépassement des points de vue centraux et nationaux sur la place qu'a occupé l'Automobile-Club de France⁴⁷⁷ dans l'équipement et la construction d'un système automobile ainsi que dans ses interférences avec les pouvoirs publics⁴⁷⁸. Ce décentrage du regard est utile pour questionner plus finement les liens entre l'ACR et les pouvoirs locaux ainsi que la constitution d'une scène locale de développement de l'automobile.

Dans ses premières années de fonctionnement, les activités de l'ACR s'orientent surtout vers l'organisation de courses automobiles. Parmi les grandes épreuves sportives organisées par l'ACF à Lyon⁴⁷⁹ on peut citer :

[Grandes courses automobiles lyonnaises]

⁴⁷⁶ Cf. Editorial de Joannès Jubin, nouveau président de l'ACR, à l'occasion du premier numéro de 1942 (n° 1, janvier-février-mars) de la Revue de l'ACR.

⁴⁷⁷ Cf. Flonneau M., 2005, op. cit., p. 34 et 35.

⁴⁷⁸ Comparativement à d'autres associations comme le TCF, l'UTAC (l'Union Technique Automobile et du Cycle créée en 1923) ou des regroupements de grandes associations comme l'UNAT (l'Union Nationale des Associations de Tourisme créée en 1919, réunit les grandes associations de tourisme de France dans un même regroupement et organise le service des examens de conduite des automobilistes, le service de contrôle de la distribution de l'essence et le service des postes de secours sur route. Par ailleurs, elle a été à l'initiative de plusieurs tentatives de création d'une police de la route à partir de 1928 et fournit de nombreuses statistiques sur les accidents de la route dès 1930. A partir du 1^{er} avril 1930, elle a son propre bulletin mensuel, intitulé « L'UNAT »), cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1928 et n° 4, avril 1929, n° 3 mars 1930 et n° 4, avril 1930.

⁴⁷⁹ Cf. Lemerle J.-L., 1987, op. cit., p. 111 et 112.

Grandes courses automobiles lyonnaises	
24 septembre – 3 octobre 1896	Course Paris - Marseille – Paris
1900	Coupe Gordon Bennett (Paris- Lyon)
1904 / 1905 / 1907	Organisation de la Course Rochet-Schneider
Depuis 1905	Organisation de la Course de côte de Limonest
4 juillet 1914	Grand prix de l'ACF (Circuit de Lyon – Sept-Chemins)
2-3 août 1924	Grand prix de l'ACF et Grand Prix d'Europe (Circuit de Lyon)
16 juin 1926	Grand prix de Lyon, circuit de Quincieux
15 juin 1930	Grand prix de Lyon, circuit de Quincieux
18 août 1947	Grand prix d'Europe de l'ACF (Circuit Parilly – Lyon, sur Boulevard de Ceinture)
Depuis 1947	Organisation du Rallye national de Lyon-Charbonnières

Au-delà de ses activités événementielles propres au sport automobile, « le Club, peu à peu, investit tous les aspects de la vie automobiliste, proposant des assurances, une assistance juridique en cas de contentieux, un bureau de placements de chauffeurs, créant une coopérative qui procure aux adhérents, à des prix avantageux, des pneus, de l'essence ainsi que différents accessoires »⁴⁸⁰. Par ailleurs, l'ACR organise d'autres manifestations, principalement pour accompagner et pour encourager la pratique et l'industrie automobiles. Avant la création du Club, le Salon du cycle et de l'automobile de Lyon avait été organisé, en 1898, sur le cours du Midi, en même temps que le premier salon de l'automobile parisien. Profitant du dynamisme du Club, une exposition automobile est également organisée sur le Cours du Midi du 22 mars au 5 avril 1913⁴⁸¹. Un bâtiment est même construit pour l'occasion sur ce cours et la manifestation rencontre un véritable succès. Plus de 100000 visiteurs assistent à ce « Salon Lyonnais de l'automobile »⁴⁸². Naturellement, lors de l'exposition internationale organisée par la Ville de Lyon dans le quartier de Gerland en 1914, il est question d'une seconde édition de ce salon. L'automobile s'octroie une place importante, notamment dans les grandes allées du nouveau marché aux bestiaux construit par Tony Garnier. A côté des stands des constructeurs automobiles, deux sessions sont organisées, une sur les véhicules servant à la vie de la grande ville (balayeuses, pompes à incendie, voitures à immondices, autobus, taxis), présidée par le président de l'ACR Deydier, et une sur les camions, présidée par le président de l'Union Automobile de Lyon, le Docteur Siraud⁴⁸³. De même, à partir de 1916, à l'occasion de l'organisation annuelle de la foire internationale de Lyon, l'automobile y tient un stand important, avec la mise en place certaines années d'un Palais de l'automobile dans le Palais des Congrès du quai Achille Lignon. Enfin, l'ACR organise également quelques éditions de la Foire industrielle d'automobiles d'occasion, dont la première se tient du 10 au 14 avril 1930⁴⁸⁴. Chacune de ces manifestations⁴⁸⁵ est bien sûr l'occasion pour les membres de l'ACR de se retrouver, et de nouer des liens avec les responsables économiques ou politiques locaux.

⁴⁸⁰ Cf. Angleraud B. et Pellissier C., 2003, op. cit., p. 608.

⁴⁸¹ Cf. Assemblée Générale de l'ACR du 23 janvier 1914, *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1914.

⁴⁸² Cf. « Chronique » de A. Galy, *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1913.

⁴⁸³ Réunion du Comité directeur de l'ACR du 9 mai 1913, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1913.

⁴⁸⁴ Voir « Une foire industrielle d'automobiles d'occasion », cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1930.

⁴⁸⁵ Dans un autre registre, l'ACR organise en 1903 la première Semaine automobile d'Aix-les-Bains (cf. *Bulletin trimestriel de l'ACR*, n° 2, janvier 1903, pp. 13-15) et la deuxième du 20 au 28 juin 1905, sous le patronage de l'ACF et avec le concours de l'AC

Une période charnière de l'ACR est symbolisée par la nomination du Docteur Bonnet à la présidence du Club. Etant un de ses fondateurs, il est l'un des mieux placés pour en faire le bilan à la fin des années trente, à sa prise de fonction. Présentant alors les grandes évolutions du Club, il n'oublie pas de rappeler certaines des grandes actions qu'il a pu mettre en œuvre :

« (...) notre Club n'a cessé de prospérer et d'évoluer. D'abord simple petit groupement de sportifs, il est devenu l'un des principaux Clubs Automobiles de France, prenant en mains l'intérêt de tous les usagers du volant, défendant leurs droits auprès des Pouvoirs Publics et des Administrations. Pour que notre action soit efficace, il est indispensable que nous soyons le nombre, que nous groupions sous notre fanion tous les automobilistes conscients de leurs droits et de leurs devoirs. Déjà nous avons obtenu beaucoup auprès des Pouvoirs publics où nos avis sont, non seulement écoutés, mais souvent demandés : Commission de sécurité routière, Commission de circulation, Commission des retraits de permis, notre collaboration devient de jour en jour plus effective avec les Ponts et Chaussées, le Service Vicinal, la Voirie Urbaine, avec la Police et la Gendarmerie ; elle le sera un jour avec la Justice. Cette collaboration morale, et souvent financière, s'est traduite par des améliorations nombreuses sur les routes, la pose de panneaux de signalisation, le début de la signalisation lumineuse en ville, l'éclairage des routes aux abords de notre cité, dont nous reprenons l'étude après les premiers essais effectués. (...) La sécurité de la route est, comme vous le savez, une de nos principales préoccupations ; (...) Pour les premiers, automobilistes, cyclistes et piétons, nous avons édité une première brochure de conseils de prudence, nous avons fait tourner un film, nous avons distribué des protège-cahiers aux enfants des écoles ; pour les seconds, nous ferons venir en avril la camionnette équipée par notre fédération pour la vérification des organes de sécurité, nous vous inviterons alors à faire examiner gratuitement votre voiture. (...)»⁴⁸⁶

Il souligne notamment les liens tissés par le Club avec les pouvoirs publics et son action en faveur de la sécurité routière et de l'amélioration des conditions de circulation et d'utilisation des automobiles. Cette posture est structurante pour l'avenir de l'organisation. Quelques années plus tard, à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'ACR en 1952, Raymond Ergé, Président de la Commission de Propagande et des Fêtes de l'ACR et Rédacteur en chef du *Carnet de l'automobile*, évoque l'histoire du groupement en des termes très semblables⁴⁸⁷. Deux ans plus tard, dans un éditorial de sa revue, il retrace à nouveau

Aixoise et du Club nautique d'Aix-les-Bains (Cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, mai 1905, pp. 73-79 et n° 3, juillet 1905, pp. 162-170). Dans la foulée, il organise également la semaine de l'aviation en 1910 en partenariat avec la Ville de Lyon et son Maire Edouard Herriot.

⁴⁸⁶ **Mot pour les vœux et la succession à la présidence du Docteur A. Bonnet : « A nos collègues l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1937, p. 401.**

⁴⁸⁷ « L'ACR fut donc, dès 1902, à la base de maintes manifestations : courses, rallyes, concours, expositions favorables à l'amélioration de l'automobile ; manifestations que nous eûmes l'occasion d'évoquer ici et dont nous vous entretiendrons encore ; tant l'Histoire de l'Automobile, en notre région surtout, présente d'intérêt. Sans relâche notre Club s'employa à cette noble tâche et, en son sein, il se trouva toujours et encore des hommes épris de mécanique, de sport et de tourisme. Cependant en évoluant, en se développant, en se vulgarisant l'Automobile donna naissance à des problèmes nouveaux, d'ordre pratique, et c'est ainsi qu'aujourd'hui l'ACR – comme tous les autres clubs de la Fédération Française – doivent se préoccuper de mille choses fort loin souvent de la technique pure. Les intérêts mêmes de l'industrie et ceux non moins importants de l'automobilisme lui imposent comme un impératif

le rayonnement et les activités du Club, en insistant cette fois davantage sur sa visibilité nationale et internationale tout en imputant à celle-ci son action dans les secteurs du sport et du tourisme :

« Si l'œuvre de l'Automobile-Club du Rhône ne se manifeste pas d'une façon tapageuse et spectaculaire, elle n'en est pas moins l'une des bases essentielles du Tourisme ; c'est par milliers que les hôtesses de l'ACR accueillent les voyageurs français et étrangers, les documentent et les orientent afin de faciliter leur séjour et leurs déplacements. En collaboration constante avec les organismes officiels, Préfecture, Police, Douanes, l'ACR agit en profondeur, participant aussi bien à l'élaboration qu'à l'aménagement ou aux modifications de réglementations favorables à la circulation et à la sécurité. Dans le domaine du Sport, son activité constitue elle-même une précieuse propagande puisque ses contrôles de rallyes étrangers lui permettent d'accueillir des sportifs venus de tous les horizons, comme d'inviter et de bien recevoir les concurrents de son fameux Rallye « Lyon – Charbonnières », classé parmi les plus grandes compétitions internationales. C'est ainsi que, durant l'année écoulée, innombrables furent les visites que notre grand Club reçut de tous les pays du monde. Lorsque nous ajoutons que son « Ecurie Noire » possède des sections en Belgique, en Angleterre et en d'autres nations encore, nous pourrions rendre hommage à l'Automobile-Club du Rhône pour son prestigieux rayonnement »⁴⁸⁸.

Au-delà de son rôle en faveur du tourisme et du développement du sport et de l'industrie automobile largement souligné dans les discours officiels et internes à l'ACR, un des aspects importants de son activité concerne le développement de relations étroites avec les pouvoirs publics⁴⁸⁹. Cette dimension est mise en valeur dans les différents discours de ses présidents lors des banquets annuels, notamment en présence des principales personnalités politiques et administratives de Lyon, ou lors des bilans prononcés en assemblée générale annuelle. Ce lien est particulièrement manifeste sur les terrains de la circulation urbaine (gestion, réglementation, aménagement), thèmes pour lesquels l'ACR est particulièrement présent et attentif. Pour s'en rendre mieux compte il suffit de revenir sur le parcours de ses différents présidents. En observant plus finement comment ils ont pu accéder à ces fonctions, il est frappant de remarquer les différentes missions ou les préoccupations qui ont été les leurs en matière de circulation routière, avant qu'ils ne deviennent présidents. De manière générale, après les mandats du premier « grand » président, l'industriel Jean Deydier, de 1909 à 1931, chaque président s'est occupé très précocement et très directement des questions de circulation routière, sans forcément se positionner du côté de celles du tourisme ou du sport, censées être centrales dans les activités de l'ACR. Le Docteur Carle (président de 1931 à 1937), puis le Docteur Bonnet (1937-1942), Joseph Gerin (1944-1948), Pierre Morin (1948-1968) ou Henri Dugelay (1968-1977) ont tous eu un rôle important dans la commission de circulation de l'ACR, dans celles du département et de la Ville de Lyon, voire, pour certains, dans la commission de la route de l'ACR mise en place en 1913. De

devoir de se consacrer aux questions de Circulation, de sécurité, de Jurisprudence, d'Assurance, de Tourisme. Comme aussi bien, de réagir contre des réglementations et charges financières excessives, et collaborer avec les administrations et services spécialisés officiels. », cf. « En ce mois de juin, l'Automobile-Club du Rhône aura... 50 ans », *Le Carnet de l'automobile*, n° 6, juin 1952.

⁴⁸⁸ Cf. *Editorial du Carnet de l'automobile*, n° 26, février 1954.

⁴⁸⁹ Voir sur ce point Gardon S., « La ville et ses mondes automobiles : Genèse d'une politique de sécurité routière (1902-1972) », in Guilbot M. (dir.), *Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux*, Actes INRETS, Paris, à paraître en 2009.

plus, ils ont noué des contacts privilégiés avec la municipalité lyonnaise ou avec certains ingénieurs, lors de rencontres ou d'échanges de correspondances sur les questions de circulation routière. Ainsi s'établit très clairement un lien entre la construction des parcours des présidents et la problématique de la circulation urbaine / routière. L'influence de l'ACR et de son président, que ce soit en interne et en externe, semble se mesurer à cette capacité à jouer un rôle dans ce secteur. A travers les parcours des présidents se joue la construction d'une expertise en matière de réglementation, d'aménagement et de gestion de la circulation, de sa sécurité et des enjeux de stationnement⁴⁹⁰. Ces compétences permettent ensuite de consolider la position hégémonique de ces responsables au sein de l'ACR tout comme le positionnement du Club face à la prise en compte des enjeux de circulation urbaine dans le débat public. Dans une des chroniques de la *Revue de l'ACR*, ces enjeux de positionnement face aux pouvoirs publics sont d'ailleurs mis en valeur avec insistance :

« (...) l'ACR a depuis dix ans fait sa place sous le soleil (parfois embrumé hélas !) de la ville et la région lyonnaise. Il est devenu une autorité avec laquelle on compte, et que l'on ne néglige pas de consulter. Est-il question d'un règlement de la circulation dans nos rues ? L'autorité municipale convoque l'ACR pour la discussion des articles de l'arrêté. Il faut avouer cependant que dans cette occasion nous ne pouvons guère nous flatter que notre voix ait été écoutée, ou plutôt que nos paroles aient produit une impression durable... (...) La Chambre de commerce de Lyon, avant d'envoyer son rapport sur le fameux code de la route, n'a pas hésité à demander à l'ACR son avis sur quelques points particuliers. »⁴⁹¹

On retrouve le même partenariat avec les pouvoirs publics organisé par d'autres automobiles-clubs. Comme à Lyon, l'Automobile-Club de Marseille, l'Automobile-Club du Nord, l'Automobile-Club de Nice et l'Automobile-Club du Forez, participent respectivement aux activités des commissions municipales de circulation des villes de Marseille, Lille, Nice ou Saint-Étienne⁴⁹². Ils sont moteurs dans l'organisation de plusieurs manifestations en faveur de la circulation ou de la sécurité routière comme les semaines de la sécurité à Bordeaux⁴⁹³ ou la semaine puis la quinzaine de la circulation à Marseille⁴⁹⁴. Ainsi dans l'historique qui accompagne la brochure de son centenaire, l'Automobile-club du Sud-Ouest retrace le rôle d'interface qu'il a joué entre les usagers et les pouvoirs publics :

« Cet esprit de collaboration a survécu au temps et s'est nourri au fil des années des diverses difficultés rencontrées par l'automobiliste. (...) Les administrations et organismes publics en charge de questions concernant l'automobilisme ont aussi été l'objet des attentions du Club : l'Union Nationale des Associations de Tourisme et le service des mines pour la délivrance des permis de conduire internationaux, la municipalité bordelaise (commission de circulation), la Préfecture de la Gironde (Commission de Suspension du Permis de Conduire) et

⁴⁹⁰ Voir sur ce point notre deuxième chapitre.

⁴⁹¹ « Chronique » de A. Galy, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1913.

⁴⁹² Par ailleurs, l'Automobile-Club du Rhône participe aux séances de la commission municipale de circulation de la Ville de Villeurbanne dès sa création en 1954.

⁴⁹³ Cf. *100 ans de l'Automobile-Club du Sud Ouest 1897-1997*, op. cit., p. 19

⁴⁹⁴ Cf. AMM 483 W 321.

jusqu'au temporaire Comité d'Organisation de l'Automobile (COA) avec lequel, en 1945, l'ACSO participe à la délivrance des licences d'achat d'automobiles neuves en période de pénurie. (...) L'état des routes, les itinéraires, la signalisation ont tout d'abord attiré l'attention, mais dans la même période la réglementation générale, la taxation et les prix ont permis d'obtenir des avantages décisifs ou même une délégation de pouvoir de la part de l'Administration »⁴⁹⁵.

Enfin, une grande partie de l'action de l'ACR consiste en l'éducation des usagers. Ce rôle est crucial notamment dans la perspective de faire accepter les automobiles dans l'espace public. Plusieurs types de public sont successivement les destinataires des conseils de l'ACR : tantôt les automobilistes ordinaires, appelés à la prudence en période d'hiver, de grands week-ends, ou de vacances, tantôt les chauffards, qui nuisent à l'image des automobilistes, tantôt les poids lourds, puis surtout les enfants. En effet ces derniers font l'objet d'actions de sensibilisation spécifiques, menées souvent en partenariat avec les écoles, comme l'édition de protège-cahiers pour les écoliers. 40 000 exemplaires de ces fournitures scolaires, comprenant l'inscription de messages d'éducation à la sécurité routière, sont ainsi distribués fin 1937⁴⁹⁶.

Cet engagement se décline en plusieurs facettes à travers des messages dans la *Revue de l'ACR* tels que « Conseil aux automobilistes : Au moment où les routes vont être sillonnées par les automobilistes, l'ACR croit devoir recommander à ses sociétaires et à tous les touristes la plus grande prudence dans les virages, dans les croisements, dans les routes sinueuses aux virages et, d'une façon générale, dans les endroits qui peuvent être considérés comme dangereux au point de vue de la circulation »⁴⁹⁷ ; « Automobilistes, ne coupez pas la voiture qui vient de votre droite »⁴⁹⁸ ; « En circulant à pied, à vélo, à moto, en voiture, nous devons nous souvenir de ceci »⁴⁹⁹ ; « Non, jamais, on ne rappellera assez ces commandements élémentaires du conducteur »⁵⁰⁰ ; « Les neuf commandements du bon conducteur », « Suggestions : Expérience vaut silence » : « (...) Passages protégés (...) Doublement interdit »⁵⁰¹. Ainsi « la discipline de la circulation est un devoir social » selon Jacques Nancy qui développe en 4 points : I – Principes généraux, II – Code du piéton ; III – Code du cycliste ; IV – Conseils au futur conducteur »⁵⁰². Puis à partir de 1932, dans la *Revue de l'ACR*, on retrouve dans chaque numéro des appels à la prudence illustrés par un petit dessin.

Des messages sont également transmis dans la presse. Ainsi en séance du Comité directeur de l'ACR du 6 avril 1927, A. Simon propose de demander aux journaux, en même temps qu'ils publient le récit d'un accident survenu à un piéton ou un automobiliste, de rappeler par une phrase brève et lapidaire les principes de la circulation dans les rues,

⁴⁹⁵ Cf. *100 ans de l'Automobile-Club du Sud Ouest 1897-1997, op. cit., p. 19 et 20.*

⁴⁹⁶ Cf. Réunion du Comité Directeur de l'ACR du 24 novembre 1937, *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1937. Voir aussi « Pour l'enseignement de la conduite et de la prudence aux écoliers, Inauguration d'une piste routière », cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 54, juin 1956, p. 10.

⁴⁹⁷ Cf. Extrait du compte-rendu de la séance du 9 mai 1913 du Comité directeur de l'ACR, *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1913.

⁴⁹⁸ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1926, p. 15

⁴⁹⁹ Cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 55, juillet 1956, p. 2.

⁵⁰⁰ Cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 66, juin 1957, p. 2.

⁵⁰¹ Cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 67-68, juillet-août 1957, p. 9 et 20.

⁵⁰² Cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1928, pp. 8-9

comme : « Piétons, les trottoirs sont faits pour vous », ou « Laissez passer la voiture qui vient sur votre droite », etc.⁵⁰³. D'autres initiatives en collaboration avec la presse sont développées comme celle de créer un papillon à mettre sur le pare-brise (P...rudence ou P...olitesse), à l'instigation du journal *Le Progrès* et de son secrétaire général M. Marx. Cette initiative est officialisée dans les salons de l'ACR en présence des responsables des Ponts et Chaussées, de la Gendarmerie, de la Police, des organismes intéressés et de M. Fauconnet, adjoint au Maire de Lyon et président de la Commission municipale de circulation de la Ville de Lyon⁵⁰⁴. Afin de favoriser l'éducation des usagers de la route, d'autres supports médias sont utilisés comme la projection de films⁵⁰⁵. Des opérations spéciales de sensibilisation à la sécurité des véhicules ou des abords des écoles sont mises en place⁵⁰⁶. Cette dimension est en tout cas prise très au sérieux, comme le souligne plusieurs éditoriaux des revues qui relayent les activités de l'ACR dont celui du *Carnet de l'automobile* de Octobre 1954 : « Mauvaise éducation de l'automobiliste, plus redoutable que sa machine »⁵⁰⁷.

L'éducation des usagers est l'une des principales missions que poursuit l'ACR. Elle s'accompagne d'une meilleure connaissance des accidents de la route pour contribuer à leur dénonciation. En même temps, le Club s'engage aussi sur les questions de circulation automobile et de stationnement. Il s'agit pour ses membres de proposer des solutions pour aménager et réglementer les pratiques automobiles en ville, tout en condamnant celles qui pourraient constituer des obstacles au développement de ces dernières.

B) L'automobile, une question technique, un besoin de réglementation

A partir de la présentation des mondes automobiles et de leur convergence vers l'ACR, nous sommes en mesure de comprendre comment, à travers leurs activités, les questions de circulation urbaine, de stationnement ou de sécurité routière ont été construites, définies et transformées. Comme précédemment, les numéros de la *Revue de l'ACR* nous permettront de retracer le cheminement de ces questions, que ce soit en interne au Club, ou à partir de ses relations avec les pouvoirs publics ou d'autres structures. Au delà des premières années de fonctionnement du Club où il était surtout question de l'organisation de courses automobiles et de l'encouragement au sport automobile, c'est tout d'abord à partir d'une dénonciation de l'autophobie que l'automobile est, comme on l'a vu, transformée en question sociale ou politique au sein de l'ACR. Progressivement, elle est ensuite abordée sur le plan des accidents, puis de la circulation et enfin du stationnement.

⁵⁰³ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1927.

⁵⁰⁴ Cf. « P. sur la route ! Paix sur la route ! », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 66, juin 1957, p. 10.

⁵⁰⁵ Réunion du Comité directeur du 5 mars 1930, où le Docteur Carle évoque les possibilités de projection de films pour l'éducation des usagers de la route, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1930. Projection du film « Le code de la route » dans les salons de l'ACR le mardi 13 novembre 1956 à 21h, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 59, novembre 1956, p. 31 et n° 60, décembre 1956, p. 20 et 23.

⁵⁰⁶ M. Genin évoque l'action de l'ACR dans les écoles vis-à-vis de l'automobile dans son article : « Eduquons l'enfance », cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, novembre 1906, pp. 349-351. « Un code de la route, A l'usage des Enfants des Villes et des Campagnes », par L. Auscher, vice-président de la Commission de Tourisme de l'ACF, article à la suite duquel il est signalé que l'ACR a déjà commencé une collaboration à ce sujet avec l'appui de l'Inspecteur primaire du département du Rhône, avec la disposition dans les classes d'affiches donnant des conseils de prudence aux enfants, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1907, pp. 215-218. En séance du Comité directeur de l'ACR du 9 novembre 1932, le Docteur Bonnet présente un Code de la route des petits écoliers destiné à toutes les écoles de Lyon et prochainement envoyé aux professeurs pour être distribué aux élèves, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932.

⁵⁰⁷ Cf. *Le Carnet de l'automobile*, Octobre 1954, n° 34, p. 1 et 2.

1) Comment faire accepter l'automobile avec les accidents de la route

Ce sont tout d'abord les accidents de la route qui sont progressivement considérés comme des problèmes nouveaux au sein de la *Revue de l'ACR*. Dans le numéro de décembre 1903, paraît le premier article sur ce thème : « Les accidents d'automobile »⁵⁰⁸. Trois autres articles du même titre paraissent en septembre 1905⁵⁰⁹, en août 1906⁵¹⁰, en septembre 1907⁵¹¹. A partir de janvier 1908, une nouvelle rubrique mensuelle évoque « Les accidents de la locomotion », avec des statistiques d'accidents survenus chaque mois dans les départements du Rhône et de l'Ain. Cette préoccupation a pour but de rendre plus objective la perception des implications de l'automobile dans les accidents de locomotion. C'est le message qui est ainsi inséré dans la première rubrique :

« L'ACR s'inspirant de la très excellente idée émise par l'AC de la Sarthe, et pour répondre aux attaques violentes dont est victime aujourd'hui l'automobile, à cause de la multiplicité des accidents qu'elle occasionnerait, vient de décider d'établir pour chaque mois, une statistique des accidents causés par les différents modes de la locomotion. Cette statistique s'étendra à Lyon, à sa banlieue, ainsi qu'aux départements du Rhône et de l'Ain. Cette statistique sera établie sur une donnée des plus sérieuses et s'inspirera surtout de la presse locale qui, ainsi que chacun le sait, est toujours bien documentée sur les accidents. L'œuvre que nous entreprenons n'est pas spéciale à l'ACR : l'AC de France s'est préoccupé, ainsi que la Fédération des AC Régionaux, de cette question. Nous pensons pouvoir ainsi, en groupant nos efforts, arriver à bien faire pénétrer dans la masse, combien est infime le nombre d'accidents causés par l'automobile, comparés à ceux occasionnés par les chemins de fer, les tramways et les chevaux. Lorsque nous aurons des chiffres établis par une statistique rigoureuse, nous pourrons répondre d'une façon péremptoire et précise à tous ceux qui voudraient nous opposer encore les massacres soi-disant causés par les automobiles. »⁵¹²

L'initiative durera un an, jusqu'au mois de janvier 1909. Dans ce prolongement, certains articles témoignent des prises de position de l'ACF et de l'ACR afin de contrôler si les accidents de locomotion doivent être véritablement imputés aux automobilistes⁵¹³. Mais cette volonté de combattre l'autophobie ne signifie pas une négation des accidents, qui justement sont partie prenante de la vie et de la mort des membres de l'ACR, que ce soit au niveau des sports automobiles ou avec la pratique quotidienne de l'automobile. Ainsi, certains articles relaient des faits divers et adoptent une dimension plus tragique et personnelle⁵¹⁴. Plus épisodiquement, des articles importants reviennent sur la question

⁵⁰⁸ Cf. *Bulletin de l'ACR*, n° 5, décembre 1903, pp. 205-208.

⁵⁰⁹ « Les accidents d'automobile », cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, septembre 1905, pp. 203-208.

⁵¹⁰ « Les accidents d'automobile », cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, août 1906, pp. 210-214.

⁵¹¹ « Les accidents d'automobile » par le Marquis de Dion, cf. *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1907, pp. 450-453.

⁵¹² Cf. « **Les accidents de la locomotion** », *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1908.

⁵¹³ Cf. « Emotions malsaines », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908, « Le contrôle des accidents en Allemagne », cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1908

⁵¹⁴ Cf. « Terrible accident d'automobile », *Revue de l'ACR*, n° 6, septembre 1906, pp. 272-274, « Collision d'automobiles », *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1908 ; Lettre de Paul Planche, Ingénieurs des Arts et manufactures et directeur de la Société des Autocars et

des accidents de la route⁵¹⁵, parfois étayés de statistiques sur ces derniers ou sur leurs causes⁵¹⁶. Dès les années dix, on retrouve également une dénonciation des problèmes dus à la circulation des camions et des autocars et à sa dangerosité. Ainsi, en séance du Comité directeur de l'ACR, Joannès Jubin signale les allures vertigineuses des camions du service rapide Paris-Lyon-Marseille qui sont susceptibles d'occasionner de graves accidents. Plusieurs articles ou chroniques reviennent sur le problème du danger de la circulation des camions⁵¹⁷. Certains sont placés en tête de revue sous forme d'édito avec de nombreux conseils sous couvert d'éducation des automobilistes⁵¹⁸. Nous avons vu plus haut que sous forme d'encarts, d'articles, ou d'éditoriaux, d'autres conseils éparses sont rappelés en maintes occasions à l'intérieur de la *Revue de l'ACR*, notamment au moment de l'hiver, ou des départs en Week-End ou encore en vacances⁵¹⁹. Par la forme des discours, la place des articles dans la revue, leur autonomisation dans certaines rubriques, ce souci éducatif du « conseil » témoigne du nouveau rôle de l'ACR dans la communauté des automobilistes.

Parfois, ce sont les dangers des autres modes de locomotions, qui sont mis en avant. Dans les années dix et vingt, la circulation et le stationnement des tramways permettent d'évoquer la gêne et les risques qu'ils procurent aux automobilistes⁵²⁰. La cohabitation entre

des Messageries Planches et Cie de Villefrance, sur les accidents de la route, parue dans le n° 59 de novembre 1956 du *Carnet de l'Automobile*, p. 19.

⁵¹⁵ Notamment « Que-ce qu'un accident d'auto ? », *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1908, p. 56 ; « Les accidents de la route », qui revient sur un article de Paul Rousseau paru dans *Le Temps*, et qui évoque la question de la création d'une police spéciale de la route, cf. *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1927, p. 19 et « Les accidents de la route », qui relaie un débat à l'Assemblée Nationale sur les accidents de la route (avec l'interprétation de Charles Lambert et la réponse du Ministre des Travaux Publics), cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1927 ; « Les accidents de la route », par François Bertier, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1927 ; « L'art de conduire », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1928 ; « Les accidents » par Jean Bernard, cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1929 ; « Ce qu'il faut faire en cas d'accident automobile », *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1937.

⁵¹⁶ « Une statistique officielle des risques de la Circulation », article paru dans *Ouest-Sportif*, reproduit dans la *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1930 ; « Statistiques d'accidents », extrait du Bulletin d'information n° 25 (25 octobre 1931) de la Fédération Nationale des Automobiles-Clubs de France, paru dans le *Figaro Illustré*, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1931 ; des statistiques d'accidents de la route tirées de *La Chronique des Transports* et publiées par *Le Matin* : « Nécrologie automobile », reproduites dans le n° 8 de la *Revue de l'ACR* (août 1930) ; « Accidents d'automobiles, Section permanente de sécurité routière », où il est exposé la création au Ministère des Travaux Publics d'un fichier central d'enregistrement des accidents, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1937, p. 414 ; « Pourcentages et chiffres éloquentes », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 55, juillet 1956, p. 4 ; « 4338 tués et 72000 blessés en neuf mois sur les routes françaises », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 60, décembre 1956, p. 9 ; « 23000 accidents de la route ont fait 1426 tués au cours des trois premiers mois de l'année », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 66, juin 1957, p. 8.

⁵¹⁷ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1929 ; « La circulation : Le Maître de la route », qui désigne l'autocar comme très dangereux pour les autres usagers du fait de ses dimensions, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1929 ; « Le poids lourd contre la maison », Chronique de Paul Melon, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1931 ; « Les poids lourds contre la Cité », Chronique de Paul Melon, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1932 ; « Les autocars dangereux », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1932 ; « Le danger des poids lourds et le pouvoir des maires », *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1932, p. 127 et 128 ; « La folle course de vitesse des autocars : un document accablant », *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1933.

⁵¹⁸ Entre autres : « Soyons prudents » de Jean Bernard, cf. *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1912.

⁵¹⁹ Cf. « Sur la route, Les victimes de Pâques », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1930.

⁵²⁰ Entre autres : Correspondance (lettre de l'ACR du 23 décembre 1912 à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de l'Ain et réponse, insatisfaisante pour le Club, de cet ingénieur le 11 janvier 1913) au sujet du danger causé aux automobilistes par les garages de la ligne de tramway Lyon-Montluel évoquée en séance du 8 janvier 1913 du Comité directeur de l'ACR (cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1913) ; « Les dangers des tramways sur routes (intervention du TCF) », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1913 ; « Les croisements imprévus des tramways », *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1927 ; par ailleurs, en réunion du Comité directeur de l'ACR

ces différents moyens de transport⁵²¹ devient extrêmement problématique quand est évoqué le problème des rails de tramway ou celui des passages à niveau⁵²². Enfin les conflits entre les différents usages de la route sont également mis en avant lorsqu'il s'agit de dénoncer l'attitude des piétons⁵²³. Dans ce cadre, les auteurs des articles mettent volontiers en avant l'éducation du piéton parisien⁵²⁴, en stigmatisant par ailleurs les comportements des piétons lyonnais⁵²⁵. Naturellement, la rubrique « Un peu de jurisprudence » de la *Revue de l'ACR* abonde de passages, d'avis et de jugements concernant les accidents de la route⁵²⁶.

A certains moments, les propos défendus deviennent plus virulents et c'est un véritable cri d'alarme qui est lancé⁵²⁷. Lors des revues de presse insérées régulièrement dans la *Revue de l'ACR*, de nombreux articles portent également sur les accidents de la route⁵²⁸. Par ailleurs, certains papiers présentent des systèmes d'amélioration de la sécurité des routes,

du 6 février 1929, M. Latruffe se plaint de l'encombrement des tramways sur le quai Jules Courmont, vers le Pont Lafayette et le Docteur A. Bonnet se plaint également de l'arrêt du tramway à l'extrémité du pont de la Guillotière, ce qui obstrue la traversée du Cours Gambetta, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1929 ; « Les dangereuses fantaisies des tramways, un cri d'alarme qui doit être écouté », *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1932, p. 128 et 129.

⁵²¹ Comme lors de la mise en place de pistes cyclables : « Pistes cyclables », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1908.

⁵²² Voir « L'éclairage des passages à niveaux », *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1907, pp. 191-194 ; « Les mœurs de la route : les virages, les passages à niveaux », *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1907, pp. 407-412 ; « Autos et Tramways » par Genin, Cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1909 ; « Autos et Tramways » par Genin, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1909 ; « Arrêté préfectoral du 7 novembre 1896 relatif à la circulation des tramways », *Revue de l'ACR*, n° 8, Août 1909 ; Voir aussi l'article « Honneur à M. Puech », qui évoque un article paru dans la Revue du TCF louant les mérites de Puech, Ministre des Travaux Publics, qui essaie de limiter la liberté dans l'utilisation des concessions accordées aux compagnies de tramways ou de chemin de fer d'intérêt local, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1911 ; « Les dangers des passages à niveau », *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1930.

⁵²³ Voir les articles « Les piétons aussi bien que les automobilistes ont des obligations », *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1911 ; « Le piéton dans la rue », tiré de la « Chronique juridique » porte sur l'Arrêt de la Cour de Lyon du 14 novembre 1928 qui établit que la rue est exclusivement faite pour les voitures et les trottoirs sont exclusivement réservés aux piétons, cf. la *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1932 ; ou « Piétons circulez à gauche », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 63, mars 1957, p. 20. Voir enfin l'article « Les parasites de la route », qui porte sur le problème des fêtes locales aux bords des routes, cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1933.

⁵²⁴ Cf. « Le piéton parisien », *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1908.

⁵²⁵ Cf. « Petite Etude sur le Lyonnais » qui porte sur les piétons lyonnais imprudents sur les chaussées, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908.

⁵²⁶ Citons entre autres : « Les accidents causés aux piétons », *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1912 ; « Piéton renversé », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1914 ; « Accident d'automobile », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1926.

⁵²⁷ Voir notamment « Halte ! Danger de mort » de A. Galy (qui porte sur les accidents de la route qui deviennent trop nombreux et posent un vrai problème pour le développement de l'automobilisme), cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1913 ou dans le même numéro l'article de J. Bernard « Mesures urgentes » (sur les accidents de la route trop importants et les mesures à prendre pour les éviter (code de la route, équipement des véhicules, routes...) ; « Un Vœu à propos des Accidents d'automobile », paru dans *Les Journaux*, reproduit dans la *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1930 ; « Rappel de l'Automobile-Club » qui souligne en écho aux dernières stigmatisation de la presse les nombreux accidents de la route de l'année 1956, cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 56-57, août-septembre 1956, p. 28.

⁵²⁸ Notamment : deux grands articles du *Progrès de Lyon*, un du 20 juillet 1913 sur les « accidents d'autos » et un du 31 juillet 1913 sur « Les croisements de route et la circulation » sont mentionnés dans le n° 8 de la *Revue de l'ACR* (août 1913), pp. 496-506 ; un article du Journal *L'Eclair* portant sur les accidents de la route est inséré dans le n° 9 de la *Revue de l'ACR* (septembre 1913) ; de larges extraits de l'article de Jean Chataignier paru dans *Le Journal* du 14 novembre 1933 sont publiés dans le n° 12 de décembre 1933 de la *Revue de l'ACR* ; « La sécurité routière dépend de la Modernisation de notre Infrastructure », par Roger Roy, article paru dans *Les Débats de ce Temps*, et reproduit dans le n° 65, de mai 1957 du *Carnet de l'Automobile*, p. 2.

comme l'examen de miroirs avertisseurs pour éviter les accidents dans les virages⁵²⁹. Il peut s'agir parfois de promouvoir des opérations de sensibilisation à la sécurité routière, comme la journée sans accidents, les campagnes Contrôle-Sécurité, ou les semaines de sécurité⁵³⁰. Concernant la cause des accidents, plusieurs raisons sont invoquées, certains membres de l'ACR mettant en avant les travaux de voirie mal signalés⁵³¹. D'autres auteurs reviennent sur les points dangereux de circulation⁵³², les caractéristiques de la route ou de la conduite des automobilistes⁵³³, ou encore les problèmes de signalisation⁵³⁴. Enfin, de nombreuses conférences sont organisées par l'ACR sur le thème des accidents⁵³⁵ et il est rendu compte de plusieurs manifestations importantes sur la sécurité routière⁵³⁶. Ces moments participent à la constitution et à la diffusion de connaissances sur un champ encore embryonnaire.

Le nombre, la fréquence et la variété de ces articles ou actions menées ou relayées par l'ACR illustrent bien ses préoccupations en matière de sécurité routière. Il s'agit surtout de « dédramatiser » l'automobile. Ces démarches sont en effet à situer dans un souci d'acceptation sociale, économique et politique de l'automobile. Lors des premières décennies du vingtième siècle, elles constituent un domaine d'action et d'intervention dans lequel l'ACR est très présent et très puissant étant donné le manque ou la faiblesse des autres acteurs associatifs ou institutionnels. Par la suite, la Prévention Routière (dès 1947 pour le Rhône), ou les Chevaliers de la Route à partir de 1966, puis enfin l'Etat y joueront également un rôle important. Mais à côté des préoccupations liées à la sécurité de la route,

⁵²⁹ Evoqué en séance du Comité directeur de l'ACR du 5 janvier 1912 (cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1912) et à nouveau en séance du 3 mai 1912, suite à une demande de renseignements en Angleterre qui n'a pas abouti (cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1912).

⁵³⁰ Voir les articles « La journée sans accidents » dans les numéros 53 (mai 1956) et 54 (juin 1956) du *Carnet de l'Automobile* ; « La semaine de sécurité fut, à Lyon... un Succès d'Affluence, il faut qu'elle soit aussi un Succès d'Influence (Bénéfique) » par Ergé, cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 54, juin 1956 ; « Samedi 1^{er} juin : Journée sans accident de la Prévention Routière : Un accident ce jour-là sera plus cruel et Ridicule », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 65, mai 1957, p. 2 ; « Les artisans de l'automobile et la sécurité », qui porte sur la campagne « Contrôle-Sécurité », cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 65, mai 1957, p. 11 et 12 ; « Journées sans accidents 1957 (18 morts sur les routes de France) », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 66, juin 1957, p. 4.

⁵³¹ Voir dans la rubrique « Correspondance » l'article : « Et la voirie ! » relatif à une lettre du Docteur A. Bonnet au président de l'ACR du 7 avril 1927 mentionnant le nombre d'accidents dont ont été victimes des automobilistes par suite des travaux de voirie insuffisamment ou même non éclairés la nuit, cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1927, et article « Eclairage des travaux de voirie », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1927.

⁵³² « Un carrefour à surveiller : Pont et quai Tilsitt », qui est désigné comme l'un des carrefours les plus dangereux de Lyon, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1927.

⁵³³ « Quelques réflexions sur le virage, croisements et doublages des automobiles », par Marius Berliet, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1933, pp. 289-292.

⁵³⁴ « Malentendu des « Stop » », cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 69, septembre 1957, p. 4 ; « La priorité de passage » dans la Chronique juridique, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1933 ; « Aide-mémoire de la circulation à Lyon : Laisser le passage au véhicule qui vient sur votre droite ; Passez avant le véhicule qui vient sur votre gauche ; Aux carrefours, préoccupez-vous de votre droite », cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1937, p. 414.

⁵³⁵ « Les accidents et ce qu'il convient de faire en cas d'accident », conférence donnée par J. Bernard le 3 avril 1912, « Conférence sur les accidents de J. Bernard », *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1912, pp. 223-240.

⁵³⁶ Entre autres : « Le congrès national de la sécurité routière, Petit compte-rendu officieux par Jean Visseaux », sur le congrès qui s'est tenu à Paris du 26 au 30 octobre 1931, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1931, p. 16 et 17 ; « Les accidents de la route au Congrès de la médecine légale », sur le congrès qui s'est tenu à la Faculté de Médecine de Paris en 1932, cf. *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1933 ; « Le congrès de la sécurité de la route », sur le congrès qui s'est tenu à Paris du 6 au 8 octobre 1933, paru dans la Chronique du mois de Paul Melon, cf. *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1933.

d'autres enjeux mobilisent l'attention des acteurs des mondes automobiles, en particulier les questions de circulation urbaine et de stationnement.

2) La circulation urbaine au centre de toutes les attentions

A côté des nombreuses interventions de l'ACR et des informations qu'il relaie concernant les accidents de la route et la sécurité routière, la question de la circulation urbaine, et celle subséquente de la congestion et de l'encombrement des rues, sont des domaines d'action très développés au sein de l'ACR. Au tournant des années dix, cette question devient centrale comme le suggère sa prise en compte par les principaux membres de l'ACR, notamment ses présidents. Mais dans les premières années de fonctionnement, c'est la route elle-même qui retient leur attention : son aménagement, sa réfection⁵³⁷, son goudronnage ou la poussière⁵³⁸ qui s'en dégage. C'est souvent l'occasion de montrer les dernières avancées dans ces domaines et les derniers résultats des recherches. L'ACR se trouve ainsi sollicité à plusieurs reprises par les pouvoirs publics pour participer, par des subventions ou une aide matérielle et humaine, à la réfection et au goudronnage des routes, notamment à l'occasion d'essais de nouveaux revêtements. Ainsi plusieurs d'entre eux sont organisés dans la région lyonnaise⁵³⁹, à Lyon sur le Quai des Etroits⁵⁴⁰ ou sur le Cours Gambetta⁵⁴¹, puis à Neuville⁵⁴², Crépieux⁵⁴³ ou Limonest⁵⁴⁴. La fin de la première décennie du vingtième siècle est d'ailleurs marquée par une accélération des débats sur ces questions. Le point culminant de ces discussions se situe autour de l'organisation à Paris en 1908 du premier congrès international de la route⁵⁴⁵. Les articles deviennent de plus en

⁵³⁷ Voir les articles « Les autos usent les routes », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1909 ; « Pour la réfection des routes », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1912.

⁵³⁸ Mercredis de l'ACR avec Conférence de M. Genin sur la poussière due au passage des automobiles, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, janvier 1906, pp. 364-368 ; « Poussières d'autos », par H. Kistmaeckers, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1908 ; « Contre la poussière des routes », *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1911 ; « La question de la poussière en Bavière », extrait du bulletin de l'Association internationale permanente des congrès de la route de mars 1912, reproduit dans le n° 5 de mai 1912 de la *Revue de l'ACR*, pp. 341-343.

⁵³⁹ L'article « Goudronnage ou Tarmacadam » mentionne les essais de goudronnage faits dans la région lyonnaise, au Quai des Etroits, à Bron, à Crépieux, la Demi-Lune ou Saint-Just, cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1909.

⁵⁴⁰ Voir les discussions à l'occasion des réunions du 26 février et du 19 mars 1909 du Comité directeur de l'ACR du goudronnage du Quai des Etroits à Lyon, avec subvention votée par l'ACR, après sollicitation de M. Dupraz, agent-voyer d'arrondissement de Lyon-Est, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1909 et AG de l'ACR du 27 janvier 1910.

⁵⁴¹ Voir la séance du 29 mars 1912 du Comité directeur de l'ACR où une subvention du goudronnage du Cours Gambetta est débattue, cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1912.

⁵⁴² Voir la séance du 27 mai 1910 du Comité directeur de l'ACR où il est discuté la subvention d'un essai de goudronnage à Neuville, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1910.

⁵⁴³ Voir la séance du Comité directeur de l'ACR du 12 juillet 1912 où une subvention est votée suite à la demande de l'ingénieur de la voirie pour participer aux frais de goudronnage de la route de Crépieux, cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1912.

⁵⁴⁴ Voir la séance du Comité directeur de l'ACR du 23 août 1912, où il est proposé une subvention de l'ACR pour l'amélioration de la route de Limonest, à la suite de la lecture du rapport de l'agent-voyer de Limonest, et du 11 avril 1913, cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1912 et n° 4, avril 1913.

⁵⁴⁵ Voir l'article « Autos et routes nationales », qui porte sur l'initiative du premier congrès international de la route à Paris en 1908, cf. *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1907.

plus nombreux sur ce thème⁵⁴⁶, pendant et après cette manifestation⁵⁴⁷. Les activités et le fonctionnement de la commission de la route de l'ACR, créée en 1913, permettent à l'ACR de se positionner fortement sur ce secteur.

Progressivement, les débats se déplacent du côté de l'émergence des enjeux de circulation en tant que tels. La physionomie et le fonctionnement des commissions de l'ACR ou de sa Revue sont également affectés par la montée en puissance de ces aspects. Au départ, dans la *Revue de l'ACR*, plusieurs articles évoquent la circulation, au sens général, dans d'autres pays, principalement en Suisse, en Allemagne ou en Angleterre. Certains papiers font le lien entre plusieurs considérations locales et les problèmes de circulation et rejoignent par exemple les questions liées au tourisme et à la circulation⁵⁴⁸. D'autres s'inscrivent dans le contexte des débats internationaux⁵⁴⁹, nationaux⁵⁵⁰ ou locaux⁵⁵¹ sur la circulation routière. Ainsi, plusieurs thèmes qui touchent à la circulation sont abordés très fréquemment au cours des activités de l'ACR ou dans les articles de sa revue, tels que la signalisation routière, la signalisation lumineuse⁵⁵², la police de la route, ou les passages à niveaux.

Mais c'est à partir de la publication des arrêtés de circulation à Lyon que cette question devient locale⁵⁵³. Sous sa forme paroxystique, celle de la congestion, la circulation est

⁵⁴⁶ « Les routes de France, leur usure par l'automobile » (article dont les résultats sont tirés d'un rapport présenté au congrès de la route par M. Renaudier, ingénieur en chef des ponts et chaussées), cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908, pp. 770-783 ; « La question du goudronnage des routes au congrès de la route », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908, pp. 775-783.

⁵⁴⁷ Voir les articles « Le congrès de la route », par M. Genin, cf. *Revue de l'ACR*, n° 9, septembre 1908, pp. 633-636 ; « Le congrès de la route », par Paul Meyan, paru dans *La France Automobile*, reproduit dans la *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1908, pp. 765-769 ; « La Route » (poème prononcé à la Comédie Française le 14 octobre 1908 en l'honneur du congrès de la route), cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1908, pp. 887-880.

⁵⁴⁸ Voir l'article « Lyon, ville de tourisme ! », de André Dahl (cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1931), qui critique à la fois le caractère vieillot de la Ville de Lyon, son niveau de services et d'accueil ainsi que ses difficultés de circulation : « (...) Des sens enfantins et solennels, alors qu'il ne passe pas plus de voitures que dans un village normand. (...) qui va réveiller cette Belle au Brouillard dormant ? (...) ». Propos auxquels répond dans le numéro suivant l'article « A propos des embarras de Lyon », qui souligne les efforts faits par la municipalité, le Syndicat d'initiative et l'ACR pour améliorer les conditions de circulation à Lyon, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février, 1931 ; « Tourisme et circulation : La circulation silencieuse dans Lyon », par Léon Dumarest, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932, pp. 233-235.

⁵⁴⁹ « Le problème de la circulation. Comment les Américains l'ont résolu », par M. Martini, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1931, p. 13 et 14 ; « Circulation automobile... Exemples britanniques », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 61, janvier 1957, pp. 5-7.

⁵⁵⁰ Notamment : « La conduite à gauche », *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1912.

⁵⁵¹ En particulier « La circulation », qui porte sur les différents conseils et idées pour améliorer la circulation à Lyon et que pourrait relayer l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1931 ; « Circulation à Lyon et police de la route », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1931 ; « Un point névralgique de la circulation à Lyon : Le pont Lafayette », par le docteur Bonnet, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1932 ; « Sens unique de la rue de l'Hôpital et de la rue Confort », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1933 ; en séance du Comité directeur de l'ACR du 1^{er} décembre 1933, il est discuté de la circulation à Lyon et sur les routes, à la suite de la lecture de plusieurs réclamations de sociétaires, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1933.

⁵⁵² Comme le compte-rendu de la conférence faite par M. Blancherie sur la signalisation lumineuse, le 17 janvier 1938, cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1938.

⁵⁵³ « Arrêtés municipaux concernant la circulation des Automobiles dans la Ville de Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 7, octobre 1906, pp. 329-330. Parfois ce sont des arrêtés plus anciens qui sont à nouveau publiés, comme l'« Arrêté préfectoral du 7 novembre 1896 relatif à la circulation des tramways », *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1909.

d'abord abordée à travers le prisme parisien⁵⁵⁴, avant que très vite les réflexions se concentrent sur l'encombrement des voies de circulation à Lyon⁵⁵⁵. Puis c'est la question centrale et nationale des réflexions autour de l'établissement du code de la route qui, dès 1909, mobilise l'ACR et fournit de nombreux articles à sa revue⁵⁵⁶.

A partir de 1909, les préoccupations locales en matière de circulation routière s'intensifient et l'ACR se trouve donc davantage concerné par ces nouveaux enjeux. D'une part comme on l'a déjà vu, certains de ses membres sont conviés à participer à plusieurs commissions. D'autre part, il travaille la question en interne à travers les discussions et les décisions de son Comité directeur, ou par la publication d'articles dans sa revue. Une part de cette activité est consacrée à commenter les décisions des pouvoirs publics, ou à réagir face à certaines situations ou constats au niveau de l'utilisation et de la place de l'automobile en ville. Il peut s'agir aussi de publiciser et de diffuser des études⁵⁵⁷, des rapports ou des projets particuliers qui ont une incidence sur les conditions de circulation⁵⁵⁸. Cette démarche accompagne les divers comptes-rendus des activités des commissions départementales ou municipales auxquelles participe l'ACR. Dans cette perspective, de nombreux cas particuliers d'intervention ou de discussion au sein du Comité directeur de l'ACR reviennent très largement sur ces questions de circulation⁵⁵⁹. Mais c'est surtout par

⁵⁵⁴ « L'encombrement des chaussées à Paris », *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1907, p. 131.

⁵⁵⁵ En séance du Comité directeur de l'ACR du 30 mai 1911, il est évoqué la lettre de M. Pothier qui se plaint de l'encombrement causé par la disposition des voies de tramways au terminus de Cusset, et il est décidé de transmettre cette réclamation à M. Guillon, directeur de la Compagnie des Tramways, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1911.

⁵⁵⁶ « Le code de la route », qui porte sur l'initiative de Louis Barthou, Ministre des Travaux Publics, qui, « désireux de sanctionner les vœux du premier Congrès de la Route, vient de saisir ses collègues de l'Intérieur et de la Justice d'une proposition tendant à l'institution d'une commission chargée d'établir les bases d'un nouveau code de la route approprié aux exigences nouvelles de circulation. Dans son projet, M. Barthou a prévu que l'ACF et le Touring-Club seraient représentés au sein de la Commission. », cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1909 ; « A propos du code de la route », qui reprend en partie un article de Baudry de Saunier paru dans *L'Omnia*, reproduit dans la *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1909 ; « Une idiote », qui porte sur la commission extra-parlementaire qui s'occupe des choses de la route (c'est-à-dire de la préparation au code de la route), et qui devrait à priori faire imposer la circulation à gauche et le doublement à droite (cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1911). Enfin un très long article paru dans la *Revue de l'ACR* de novembre 1912 (n° 11) commente à la fois les discussions nationales, techniques et parlementaires autour de l'établissement du code de la route, et présente les prises de position de l'ACR concernant ces dernières, suite à l'implication de l'ACR par la Préfecture du Rhône, le Conseil Général, la municipalité et les instances nationales comme observateur des réflexions autour de cette nouvelle réglementation, cf. « Le code de la route », pp. 748-779.

⁵⁵⁷ Dans le numéro 12 de décembre 1937 de la *Revue de l'ACR*, sont insérés de nombreux extraits d'un rapport présenté par A. Janet, ingénieur des ponts et chaussées et ingénieur en chef des Travaux de Paris, à l'AG du 25 octobre 1937 de la Société Française des Urbanistes, et qui porte notamment sur les liens entre urbanisme, signalisation et circulation ; « Circulations et autoroutes », qui présente une étude de l'Union Routière de France, cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 53, mai 1956, p. 17.

⁵⁵⁸ Comme lorsque le docteur Bonnet présente l'un des tous premiers projets de métro lyonnais : « Chronique locale : A propos d'un projet quelque peu souterrain de l'OTL », *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1931, p. 11 et 12.

⁵⁵⁹ A l'occasion des prises de position de l'ACR sur cette affaire, par l'intermédiaire de son comité du contentieux. La chronique juridique relaie notamment ce type d'intervention, comme l'affaire défendue par la commission du contentieux de l'ACR par l'intermédiaire de Me Dolard suite à un problème de doublement d'un camion à l'entrée du village de Miribel. A la suite du jugement, le Conseil Municipal de Miribel prend une nouvelle délibération en date du 4 mai 1930, ajoutant un article à l'arrêté précédent, interdisant le doublement, à l'intérieur du village d'une autre voiture automobile, cf. « Chronique juridique », *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1930.

l'échange de correspondances ou par la mise en place de relations⁵⁶⁰ avec les pouvoirs publics (municipalité, service ordinaire des ponts et chaussées, service vicinal ou services de police du département du Rhône) que la fonction de médiateur, de représentant des usagers de l'automobile, voire d'expert de l'ACR se manifeste. Cette fonction est tout autant travaillée par ses responsables, que demandée par ses sociétaires, les autres automobilistes, d'autres associations ou par les pouvoirs publics eux-mêmes. C'est au croisement de cette démarche volontariste et des sollicitations que l'ACR est amené à produire des rapports sur la circulation à Lyon et à se poser comme force de proposition et partenaire de discussion sur ce terrain.

Cette activité de réaction et de proposition se manifeste tout d'abord sur la question de la police du roulage qui attire l'attention de l'ACR dès 1909, suite aux modifications apportées par le Préfet du Rhône à certaines dispositions des décrets réglementant la police du roulage dans l'agglomération lyonnaise (remplacement des articles 8, 9, 10 et 11 de l'arrêté préfectoral du 23 juin 1853)⁵⁶¹. On retrouve aussi plusieurs tentatives de sollicitations par l'ACR des pouvoirs publics, comme par exemple en 1909 pour la suppression d'un refuge et d'un trottoir central sur la Route de Vienne à Lyon⁵⁶². Ainsi le Club n'hésite pas à demander aux pouvoirs publics une intervention sur une route particulière ou vis-à-vis d'un problème spécifique. Ses membres tendent alors à se comporter comme des entrepreneurs politiques pour susciter la réaction des responsables publics⁵⁶³. Ils participent en ce sens à la définition de l'agenda politique local concernant les aménagements routiers et circulatoires. Mais les sollicitations vont dans les deux sens comme en témoignent les demandes de participation financière que les pouvoirs publics déposent auprès de l'ACR pour le goudronnage, comme nous l'avons vu, ou pour la suppression de cassis sur certaines routes⁵⁶⁴. Ces relations peuvent parfois prendre la tournure de critiques violentes⁵⁶⁵ à l'égard de certains ingénieurs des ponts et chaussées⁵⁶⁶.

⁵⁶⁰ En développant des liens avec les ingénieurs de la ville, des ponts et chaussées ou du service vicinal, avec les services de Préfecture et de police ou par la visite de chantiers, la réception de délégations de l'ACR dans les sphères publiques, ou lors de certaines manifestations.

⁵⁶¹ « La police du roulage dans l'agglomération lyonnaise », *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1909, p. 58 et 59.

⁵⁶² Comme le refuge ne peut pas être déplacé, il sera mieux éclairé, suite à une discussion entre le secrétaire général de l'ACR, M. Genin, et M. Busquet, ingénieur attaché au service d'éclairage de la Ville de Lyon, ce qui donne satisfaction aux membres du Comité de l'ACR, cf. réunion du Comité directeur de l'ACR du 11 décembre 1909, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1909. Voir aussi à ce sujet les numéros 1 de janvier 1910 et 3 de mars 1910 de la *Revue de l'ACR*.

⁵⁶³ Voir sur ce point Padioleau J.-G., *L'Etat au concret*, PUF, Paris, 1982, pp. 36-47.

⁵⁶⁴ En séance du 20 août 1909 du Comité directeur de l'ACR, est examinée une demande de subvention de la Préfecture du Rhône pour la suppression des cassis. Le Comité vote la subvention à condition que les travaux soient terminés pour fin 1910, cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1909. Voir aussi sur ce point la séance du 24 avril 1909 du Conseil Général du Rhône, Dossier 34 : « Route National n° 86 – Suppression de cassis – Vœu du Conseil Général ».

⁵⁶⁵ Notamment et plus particulièrement ceux du département de l'Isère, en ce qui concerne plus spécifiquement l'entretien de la route de Lyon à Bourgoin, cf. « Lettre ouverte à M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'Isère », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1907 ; « Lettre ouverte au Dr M. C. », qui porte sur le mauvais état chronique de la RN 6, cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1912 ; séance du 9 mai 1913 du Comité de l'ACR, où M. Chanay est désigné officiellement par le Comité pour se mettre en rapport avec l'ingénieur en chef du département de l'Isère afin de lui faire constater l'état déplorable dans lequel se trouve certaines routes du département, placées sous ses ordres, et notamment celle de Lyon à Bourgoin, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1913. Il est à nouveau question de cette route dans les années 1930 en soulevant le problème de sa réfection par la suppression du goudron au profit du ciment, voir les deux rubriques : « Courrier de l'ACR et informations touristiques » et « Réclamations justifiées » dans la *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1930.

Le premier article général qui s'éloigne de ces interventions directes paraît en juillet 1911 sous la plume de André Galy : « Circulez »⁵⁶⁷. Il porte sur la question de la réglementation de la circulation et sa complexité, et souligne l'utilité d'une réglementation pour organiser la circulation. Cette réflexion se développe par la suite, notamment en réaction à l'activité de la Municipalité en matière de gestion de la circulation. Ainsi, l'arrêté pris par la municipalité le 16 novembre 1912 sur la police du roulage est-il l'occasion de prises de position et de commentaires dans la revue⁵⁶⁸. En 1926, à l'occasion de l'établissement du règlement général de la circulation pour la ville de Lyon, la *Revue de l'ACR* présente les avancées de la commission de circulation mise en place à cet effet⁵⁶⁹. Dès lors et de manière régulière, le thème de la circulation tient une bonne place dans les activités de l'ACR jusqu'à la mise en place en interne d'une commission de circulation. Progressivement une rubrique est proposée au sein de la *Revue de l'ACR* pour informer les lecteurs des modifications de réglementation de la circulation à Lyon⁵⁷⁰. La thématique est alors un fil rouge de la revue du Club, ou des activités de sa commission technique, de sa commission sportive ou de sa commission du tourisme. La *Revue de l'ACR* publie de nombreux articles, souvent très polémiques, sur ce sujet. C'est le cas notamment de l'article d'Albert Simon « La circulation dans Lyon » paru en mai 1927⁵⁷¹ et qui revient sur les nombreuses difficultés de circulation dans la ville. Un article de la « Chronique lyonnaise », « Lyon dangereux » qui paraît en avril 1929⁵⁷², prend également position sur les problèmes de circulation dans Lyon. Il fustige notamment le comportement de certains gendarmes et pointe les causes non automobiles au problème de circulation : poids lourds, tramways, cyclistes, éclairage des rues... Dans le même registre, d'autres articles insistent sur l'encombrement de certaines rues en soulevant le problème récurrent de la cohabitation entre les voitures et les tramways⁵⁷³, les voitures et les camions, les voitures et les trains,

⁵⁶⁶ « Ils s'en foutent... » par Mortimer-Mégret, qui fustige les pratiques des ingénieurs des ponts et chaussées au niveau de l'entretien des routes et de l'usure des pneus, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1907, pp. 261-265 ; « Oh ! Administration ! » par M. Genin, qui appelle les ponts et chaussées, « les ponts et tranchées », cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1908.

⁵⁶⁷ « Circulez », *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1911, pp. 490-496.

⁵⁶⁸ « Circulation des Voitures, Motocyclettes et bicyclettes », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1912. Dans le même numéro plusieurs échanges de lettres entre l'ACR et la municipalité au sujet de cet arrêté sont reproduits, pp. 744-747. Cet arrêté est l'objet de nombreuses discussions en séance du Comité directeur de l'ACR, les 15 novembre 1912, 4 décembre 1912, le 8 janvier 1913, en AG de l'ACR du 22 janvier 1913 (cf. *Revue de l'ACR*, n° 11 de novembre 1912, n° 12 de décembre 1912, et n° 1 de janvier 1913), il est également évoqué lors de la « Chronique » de Galy, cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1913. Enfin, dans le n° 8 d'août 1913 de la *Revue de l'ACR*, est inséré un extrait de l'intervention de Edouard Arnaud sur l'application des arrêtés concernant la circulation des automobiles en séance du Conseil Municipal (BMO du 18 août 1913).

⁵⁶⁹ « La circulation », qui présente le projet de réglementation de la circulation à Lyon, cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, janvier 1926, pp. 25-27.

⁵⁷⁰ La rubrique « Circulation : aide mémoire à la circulation » est mise en place à partir du numéro 10 de octobre 1937. Elle est reprise dans les autres revues qui relaient par la suite les activités de l'ACR telles que *Le Carnet de l'automobile* ou *L'Action Automobile et Touristique*.

⁵⁷¹ Cf. Albert Simon, « La circulation dans Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1927, pp. 21-23.

⁵⁷² Cf. « Chronique Lyonnaise : Lyon dangereux ! », *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1929.

⁵⁷³ L'article « Circulations » dans la rubrique « Avis, communications et Renseignements » (cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1931) revient sur le report des voies de croisement et de garage du tramway de St-Genis-Laval, à la demande de l'ACR.

les voitures et les cyclistes⁵⁷⁴ ou encore les voitures et les piétons⁵⁷⁵. L'ACR devient ainsi un protagoniste public de ces discussions. En décembre 1929, lors de la soirée-débat sur le thème de « L'amélioration de la circulation dans Lyon », organisée dans le cadre des réunions contradictoires de la Tribune du Rhône, les responsables et membres de l'ACR partagent la tribune avec les conseillers municipaux et les autres représentants de l'automobile⁵⁷⁶. Un article important du docteur Amédée Bonnet revient sur cette conférence dans la *Revue de l'ACR* : « Les Embiernes Circulatoires à Lyon »⁵⁷⁷. Il met l'accent sur l'encombrement des rues par les tramways et souligne l'action de l'ACR. L'auteur y affirme l'expertise de l'organisation, et la place incontournable de l'ACR et de son président sur ces questions. Cette période est marquée par la poursuite des réflexions locales sur la circulation à Lyon jusqu'à la mise en place d'une nouvelle commission municipale de circulation en 1931. Elles concernent l'organisation et l'aménagement de la circulation⁵⁷⁸, les règlements de la circulation⁵⁷⁹ et s'invitent dans les débats politiques locaux⁵⁸⁰.

Ce premier chapitre nous a permis de définir et de caractériser les mondes automobiles. Nous avons pu montrer le rôle fédérateur de l'ACR parmi l'ensemble des acteurs et activités hétérogènes qu'il rassemble. Il contribue à leur fournir un cadre et rend visibles les liens d'interdépendance qui unissent les principaux protagonistes des mondes automobiles. En ce sens, notre description de ces mondes, à travers en particulier le développement de l'ACR, correspond aux caractéristiques mises en avant par Howard Becker pour décrire les mondes de l'art. Comme dans les analyses proposées par le sociologue américain, dans le cadre des mondes automobiles, on est face à un « réseau de liens de coopérations entre des acteurs », qui utilisent « des ressources pour parvenir à un type d'activité collective »⁵⁸¹. En effet, les mondes automobiles se structurent progressivement autour de l'ACR, qui développe en interne des capacités de réactions et de propositions face aux

⁵⁷⁴ L'article « Circulations » dans la rubrique « Avis, communications et Renseignements » (cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1931) revient sur les réclamations faites par plusieurs sociétaires relayées par l'ACR auprès des services de la Préfecture au sujet de l'absence de lanternes et de réflecteurs aux bicyclettes.

⁵⁷⁵ Voir « La circulation et le stationnement à Lyon : Une nouvelle réglementation municipale : documents officiels – Réglementation de la circulation des piétons sur certains ponts lyonnais », *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1933 ; « Piétons, circulez à gauche », *Le Carnet de l'automobile*, n° 63, mars 1957.

⁵⁷⁶ Au cours de cette soirée présidée par Maître Alexandre Charbin, conseiller municipal, est abordée la question des sens uniques, du stationnement et des tramways. De nombreux intervenants participent à l'échange. En plus du président de séance, citons, M. Clavel, M. Barboyon, deux autres conseillers municipaux, M. Vavasour, président de la Tribune du Rhône, Pierre Mélon, M. Grunthaler, président du Groupement Automobile Lyonnais, Guy Roux, M. Bloch-Lazarus, et M. Arlaud et bien sûr plusieurs membres de l'ACR, dont le président Deydier, Maître Cuaz et le docteur Bonnet, cf. « Chronique Lyonnaise : De la circulation », cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1929, pp. 23-24.

⁵⁷⁷ Le Docteur Bonnet, « Les Embiernes Circulatoires à Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1930, pp. 20-23.

⁵⁷⁸ « L'Opinion de l'ACR sur la réglementation de la circulation à Lyon », note communiquée par l'ACR et publiée dans les journaux lyonnais, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1933.

⁵⁷⁹ « Le nouveau règlement de la circulation à Lyon », qui reprend en grande partie le rapport Barboyon sur lequel nous reviendrons plus loin, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1931, pp. 18-23 ; « La nouvelle réglementation de la circulation à Lyon », présentée par le Docteur Bouget, conseiller municipal et membre de l'ACR, en séance du 2 décembre 1931 du Comité directeur de l'ACR, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1931.

⁵⁸⁰ « Un débat au Conseil municipal sur la circulation urbaine », qui reprend les discussions de la séance du 17 octobre 1932, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932.

⁵⁸¹ Cf. Becker H., *Propos sur l'art*, op. cit. 102.

enjeux automobiles locaux. Ces ressources construites collectivement fournissent ensuite la base d'une collaboration active avec les pouvoirs publics.

Par ailleurs, notre objectif consistait à repérer une première mise sur agenda publique des problèmes causés par la circulation des automobiles en ville. A travers les activités de l'ACR, nous avons vu son rôle et son positionnement face aux enjeux de circulation et de sécurité routières à Lyon. Le Club est à la fois un observateur attentif des pratiques automobilistes, de leur organisation et de leur réglementation par les pouvoirs publics. Il dénonce les problèmes dans la gestion de ces pratiques, voire défend certains automobilistes dans leur conflit avec l'autorité publique. En même temps, il constitue une force de proposition en face, à côté et en collaboration avec les instances publiques locales. La collaboration est ainsi recherchée dans les deux sens. En effet, si l'on compare cette situation avec le positionnement des pouvoirs publics vis-à-vis des associations d'habitants, on rejoint les analyses développées par Jean-Pierre Gaudin quand il souligne « l'effet modérateur provoqué par un souci d'efficacité dans la démarche : plus les associations d'habitants sont institutionnalisées, moins elles orientent leurs interventions dans une perspective frontale, qui serait attachée à défaire l'adversaire et à obtenir entièrement gain de cause »⁵⁸².

A partir des propositions qu'il formule et des partenariats qu'il entretient, l'ACR contribue à définir et à encadrer la question automobile et celles subséquentes de la circulation et de la sécurité routières. En même temps, les pouvoirs publics ont pendant longtemps cherché à collaborer avec cette structure afin qu'elle gère certaines interventions qui ne sont pas encore inscrites et structurées comme relevant d'une réponse publique locale ou nationale. On peut ainsi repérer une forme d'institutionnalisation de l'ACR dans les échanges noués avec les pouvoirs urbains pour gérer les politiques locales automobiles. Ainsi, avant le rapatriement des expertises locales en matière de circulation routière dans le giron de l'Etat au cours des années cinquante et soixante et avant l'étatisation et la mise sur agenda d'une politique nationale dans les années soixante-dix⁵⁸³ puis locale de sécurité routière, on peut donc parler d'une gestion autonome et « privée » de ces politiques par les mondes automobiles, en interne. Elle s'est traduite par des actions de sensibilisation et des opérations concrètes en matière de circulation et de sécurité routières. A travers la structuration de ces mondes automobiles, le développement des activités de l'ACR et son positionnement face aux pouvoirs publics, nous avons donc pu repérer des premières tentatives de définition de ces problèmes publics. Dans le chapitre suivant, il s'agira de voir comment cette mise sur agenda publique se transpose dans l'agenda politique des pouvoirs urbains lyonnais.

Chapitre 2 – Des scènes de discussion plurielles pour une mise sur agenda transversale des questions automobiles

⁵⁸² Cf. Gaudin J.-P., 1989, op. cit., p. 145.

⁵⁸³ Formalisée à travers la création du Comité Interministériel à la sécurité routière (CISR) en 1972 (cf. *Décret* du 5 juillet 1972 créant le « Comité Interministériel de la Sécurité Routière » et le « délégué à la Sécurité routière ») et les mesures mises en place en 1973, cf. Fleury D., *Sécurité routière et urbanisme, la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1998, p. 41.

Dans le chapitre un, nous nous sommes efforcé de décrire puis de comprendre comment la question automobile a émergé à partir des mondes automobiles. Nous abordons à présent la question de savoir sous quelle définition et dans quel cadre ce problème a été relayé dans les cénacles politiques et dans d'autres scènes de discussion des problèmes de transports. Nous portons donc cette fois plutôt notre attention du côté des pouvoirs publics, que nous avons déjà identifiés au cours de notre premier chapitre, à partir notamment des sollicitations dont ils faisaient l'objet de la part des acteurs des mondes automobiles.

Nous allons essayer de comprendre comment a pu être construit et défini un problème public « automobile », tout en insistant sur sa transformation en problème politique. Il s'agira de repérer comment la question de l'arrivée et de la place de l'automobile en ville a été désignée comme un enjeu public par les pouvoirs urbains qui l'ont transformée progressivement en un problème de circulation en ville. Nous reviendrons donc en même temps sur les termes de cette définition mais également sur la mise sur agenda, cette fois politique, de cette question, autrement dit sur son entrée en scène politique⁵⁸⁴. Nous regarderons comment ce problème est identifié par le système politique local comme exigeant un traitement et une intervention publics⁵⁸⁵ dans le sens de son inscription sur l'agenda des autorités publiques⁵⁸⁶. Mais en lien avec les éléments que nous avons avancés dans le chapitre un, il sera également question de repérer quels ont été les différents propriétaires successifs de ce problème public⁵⁸⁷.

Notre développement sera organisé en trois moments, représentatifs de différentes scènes de construction du problème public automobile. Dans un premier temps, nous allons être attentif aux interventions des élus lyonnais lors des séances des assemblées politiques locales. Nous suivrons successivement plusieurs de ces échanges en revenant sur les termes employés, les arguments mobilisés et les acteurs sollicités. Nous verrons également les thématiques et les enjeux qui sont au centre de ces discussions. Il s'agira de repérer comment la question automobile se trouve encadrée et formalisée au cours de ces interactions, qui fournissent les premiers éléments d'une intervention publique. Les débats que nous suivrons portent davantage sur la question de l'usage des véhicules automobiles (flux/contenu) plutôt que sur celles liées à la voirie⁵⁸⁸ et aux routes (réceptacle/contenant). Ces dernières concernent d'autres enjeux techniques, spatiaux et politiques⁵⁸⁹, même si nous verrons également que le développement de l'automobile bouleverse largement les

⁵⁸⁴ Pierre Lascoumes et Patrick Le Galès parlent de « mise en politique », cf. Lascoumes P. et Le Galès P., *Sociologie de l'action publique*, Armand Colin, Paris, 2007, p. 80.

⁵⁸⁵ La construction à proprement parler de cette intervention sous forme de réponse des pouvoirs urbains à ce nouveau problème public urbain et de régulation du secteur fera l'objet de notre troisième partie.

⁵⁸⁶ Cf. Thoenig J.-C., *Les politiques publiques* (présentation), in Grawitz M. et Leca J. (dir.), *Traité de science politique*, Vol. 4, PUF, Paris, 1985, p. 18.

⁵⁸⁷ Voir « les entrepreneurs de causes » cf. Lascoumes P. et Le Galès P., 2007, op. cit. p. 70. Sur la propriété des problèmes publics, voir Gusfield J., *La culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Economica, Paris, 2009, pp. 10-12.

⁵⁸⁸ Par ailleurs, c'est en soi un sujet très différent, voir sur ce point Schoonbaert S., *La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)*, Thèse d'urbanisme, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII Val-de-Marne, 2004.

⁵⁸⁹ Cf. Wachter S., *La forme et le flux, Figures urbaines et architecturales de la mobilité*, Centre de Prospective de Veille Scientifique, mars 2003.

pratiques de construction et d'entretien des routes⁵⁹⁰. Notre investigation doit donc prendre en compte une certaine forme de passage de la ville pédestre à la ville motorisée⁵⁹¹, c'est-à-dire de la rue à la route⁵⁹² et à d'autres formes d'utilisation pour l'automobile (équipement, sécurité, stationnement)⁵⁹³.

Nous allons revenir dans un second temps sur la mise sur agenda privée des questions de circulation et de stationnement. Nous verrons qu'en fonction des interventions des pouvoirs publics, les acteurs privés se mobilisent pour protester contre leurs propositions ou pour en suggérer d'autres. La thématique du stationnement est ici particulièrement éclairante des rapports tendus et parfois ambigus entre acteurs privés et publics.

Enfin dans un troisième temps, nous proposons de revenir sur les scènes d'échanges et de discussions nationales et internationales des questions automobiles. Cela nous permettra de voir comment les préoccupations locales s'inscrivent dans des débats plus larges. Ainsi nous pourrions envisager comment elles peuvent être influencées ou non par cette dynamique d'échanges qui s'organisent autour des réflexions sur les usages de l'automobile. En retour, nous verrons également que les problèmes locaux sont susceptibles d'alimenter ces discussions. Cela nous permettra de mesurer sur le temps long l'évolution et la diversification des questions automobiles, qui s'inscrivent dans une mise sur agenda non stabilisée.

Nous proposons tout d'abord de revenir sur la terminologie employée lors des débats au cours des séances du Conseil Municipal de la Ville de Lyon ou du Conseil Général du Département du Rhône. Notre objectif est de suivre certaines discussions importantes au sein de ces assemblées au sujet du problème automobile. Elles balaient une grande partie de notre chronologie, de sorte que, comme nous l'annonçons, la mise sur agenda publique et politique de la question automobile n'est jamais véritablement close⁵⁹⁴.

Section 1) De nouvelles pratiques automobiles à encadrer

Au préalable, il faut souligner que dans ces assemblées élues, contrairement à ce qui a été présenté dans le premier chapitre, les débats ne tiennent pas vraiment compte de l'existence et des évolutions propres au secteur automobile industriel lyonnais et au milieu local des transports automobiles. Ils ne portent pas sur la place de ces activités à Lyon ni sur l'impact économique de ces dernières. La municipalité n'a pas vraiment de prérogative en matière d'implantation d'industries, de création de services liés à l'automobile⁵⁹⁵ ou d'établissement de postes d'essence⁵⁹⁶. Comme on l'a vu, les mondes automobiles ont dans ce sens une

⁵⁹⁰ Cf. Guillaume A., « Chemins, routes, autoroutes », *Cahiers de médiologie*, n° 2, 1996, pp. 117-129.

⁵⁹¹ Cf. Wiel M., *La transition urbaine : le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Liège, 1999.

⁵⁹² Cf. Barles S. et Guillaume A., « Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine », octobre 2004, Paris, 29 p.

⁵⁹³ Cf. McShane C., « De la rue à l'autoroute 1900-1940 », *Annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, Juillet-Décembre 1984, pp. 17-24.

⁵⁹⁴ Ni close ni complètement établie d'ailleurs, de nombreux glissements peuvent être repérés avec, par exemple, une définition des problèmes publics en terme de circulation, puis en terme de sécurité construite plus tard, « les exemples abondent de « situations problèmes » ayant vu évoluer dans un temps plus ou moins long la qualification qui leur était appliquée », cf. Lascombes P. et Le Galès P., 2007, op. cit., p. 78.

⁵⁹⁵ Hormis dans le cadre du service municipal des voitures publiques sur lequel nous reviendrons.

⁵⁹⁶ Cette prérogative est du ressort des réglementations préfectorales.

importante autonomie dans la gestion et le développement de leur industrie et des usages de l'automobile⁵⁹⁷. Tout juste la municipalité organise-t-elle progressivement de son côté le stationnement sur la voirie puis dans des parcs réservés. Cela s'explique surtout par le fait que les collectivités locales n'ont pas de responsabilité ni de légitimité à intervenir dans la plupart des secteurs économiques⁵⁹⁸. Les enjeux touchant à l'automobile en ville se situent donc plutôt du côté de sa présence dans l'espace public, au niveau de sa cohabitation avec d'autres usagers ou d'autres modes de locomotion, sur la plan de sa dangerosité, face à l'encombrement des rues ou au niveau de la question du stationnement des véhicules. Dans ce cadre, la municipalité se trouve alors principalement sollicitée en raison des pouvoirs de police du maire.

A) L'irruption de l'automobile dans les débats politiques

Concernant l'automobile, les premiers débats locaux se déroulent avant la Première Guerre Mondiale, dès 1910, puis en 1912 à partir du moment où s'organise une première mise sur agenda politique de la question de la circulation urbaine. Les autres discussions se situent après la Première Guerre Mondiale, dans l'entre-deux-guerres puis après la Seconde Guerre Mondiale. Nous avons parfois choisi de restituer dans une grande partie l'ensemble de ces débats pour pouvoir revenir sur les contextes dans lesquels ils s'inscrivent. Ces échanges proviennent de discussions sur un sujet connexe, de questions ou d'observations plus centrées sur l'automobile présentées en séances, de projets présentés ou de vœux formulés par un rapporteur lors des séances de ces assemblées.

1) Les premiers débats, quand les élus découvrent l'automobile

L'une des premières grandes discussions a lieu le 26 août 1910, lors d'une séance du Conseil Général du Rhône. Plusieurs problèmes connexes à la pratique automobile sont soulevés suite à l'énonciation d'un vœu concernant l'affectation des taxes automobiles. Tout d'abord, le conseiller Mas, rapporteur de cette question, revient sur l'usure plus rapide des routes du fait de l'augmentation du nombre d'automobiles et de leur vitesse. Il émet donc le vœu « qu'une partie importante de l'impôt perçu sur les automobiles soit affectée dans les localités où il est patent que la circulation des automobiles particulières ou autobus publics se porte le plus ». Dans la discussion, Laurent Bonnevey ajoute qu'« il est incontestable que la circulation des automobiles devient de plus en plus intensive, [qu'] il faudra que l'Etat subvienne plus largement aux dépenses occasionnées de ce chef aux communes et aux départements. » Selon lui, l'Etat et les communes perçoivent des taxes sur les automobiles, alors que les départements qui paient une partie importante des réfections de routes ne participent en rien au produit de ces taxes. Enfin le conseiller Gourju, signale que le passage fréquent des automobiles en plus d'être intolérable aux piétons, devient « préjudiciable aux propriétés en bordure, que la poussière déprécie grandement quand le nombre des véhicules est excessif ». En quelques mots, la discussion soulève l'ensemble des problèmes induits par les nouvelles pratiques automobilistes. Dans l'ordre des priorités, c'est naturellement la réfection des routes qui revient le plus souvent du fait de leur usure due à la vitesse et à l'augmentation du trafic automobile. Ce problème a

⁵⁹⁷ De ce point de vue, le cas des automobiles est relativement différent de celui des autres modes de transports tels que les chemins de fer, les transports urbains, les transports par voies navigables ou les transports aériens, tout type de transport qu'il est nécessaire d'encadrer parfois lourdement à la fois par des dispositifs matériels, techniques, réglementaires, industriels et économiques. Techniquement, les automobiles peuvent en effet circuler assez librement sur tous types de revêtements.

⁵⁹⁸ Voir sur ce point les travaux d'Aisling Healy : *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine, Sociologie politique de la « gouvernance métropolitaine » du Grand Lyon (fin XXe siècle)*, Thèse de science politique, Université Lyon 2, 2007.

des incidences en termes de charges financières et de répartition de ce coût entre les différentes collectivités publiques. L'équilibre fiscal entre l'Etat et les collectivités locales face à ce surcoût, devient un motif de revendication pour les élus locaux. Par ailleurs, les nouvelles pratiques automobiles constituent un danger pour les piétons et une nuisance pour les riverains des routes avec la poussière engendrée par le passage des véhicules. Dans cette première discussion au Conseil Général du Rhône, on retrouve donc réunis les principaux maux des nouvelles pratiques automobiles, qui accompagnent les débats du début des années dix au début des années vingt. Ce premier échange met par ailleurs en scène plusieurs protagonistes importants de la scène politique locale. On retrouve notamment Laurent Bonnevey, acteur central de l'exécutif départemental jusqu'aux années cinquante, et Antoine Gourju, sénateur, conseiller municipal, puis adjoint et conseiller général du quartier de la Croix-Rousse⁵⁹⁹, qui se montrera actif sur la question automobile, principalement pour les questions de circulation touchant son quartier⁶⁰⁰.

Les discussions sur la circulation routière reprennent à l'été 1912 et les débats sur la question automobile s'intensifient. Tout d'abord, au Conseil Municipal de la Ville de Lyon, une première intervention porte sur la cohabitation entre les tramways et les automobiles aux endroits où la circulation est très intense et donc dangereuse. Lors de la séance du 5 août 1912⁶⁰¹, le conseiller Rognon, fait part d'une observation relative à la circulation des tramways et des voitures à l'intérieur de la Ville. Il s'adresse au maire de Lyon :

« Il y a, dans la rue d'Algérie, une circulation intense et des tournants de tramways très dangereux. C'est une source de dangers permanents. Votre Administration ne pourrait-elle pas demander à la Compagnie OTL de faire passer des voitures par la rue Constantine. Dans notre Ville il y a quantité d'endroits rendus extrêmement dangereux par suite de la direction des lignes de tramways (...). Ne serait-il pas possible, d'autre part, de demander à l'Administration préfectorale de créer, ce qui existe à Paris, une brigade d'agents de voitures, composée d'une douzaine d'hommes. Cette brigade serait chargée de la surveillance de la circulation des voitures. Véritablement à Lyon les attelages sont conduits en dépit du bon sens. »

A partir d'un cas particulier, la rue d'Algérie, en plein centre de la Presqu'île, à côté de l'Hôtel de Ville, où se greffent déjà des problèmes de circulation, le conseiller Rognon englobe finalement plusieurs points de circulation problématiques dans la ville de Lyon. Puis, au lieu de demander une réponse pour ces quelques endroits singuliers de la circulation, il demande plutôt une réponse générale pour un problème global, c'est-à-dire la mise en place d'une brigade d'agents de voitures. Progressivement la création d'une police spéciale de la route va ainsi devenir une demande récurrente, relayée à de nombreuses reprises au niveau local par le Maire de Lyon ou par l'Automobile-Club du Rhône, et au niveau national, par les associations automobilistes dont l'UNAT notamment. On voit également poindre la gêne causée aux autres usagers de la rue par la circulation des tramways. Cette attaque à l'endroit de ce mode de locomotion sera de plus en plus intense après la Première Guerre

⁵⁹⁹ Né à Lyon en 1847 et mort en 1926, sénateur de 1900 à 1909 puis de 1920 à 1926, il est par ailleurs docteur en Droit, voir la notice « Gourju Antoine » réalisé par Xavier De Montclos, in De Montclos X., (dir.) *Dictionnaire du monde religieux dans la France contemporaine*, Vol. 6 « Lyon Le Lyonnais – Le Beaujolais », Beauchesne, Paris, 1994, p. 213 et 214.

⁶⁰⁰ Sur ce plan il peut être identifié comme un « entrepreneur de cause » mettant en avant sa position d' élu pour faire valoir une amélioration des conditions de circulation qu'il juge indispensable à son quartier.

⁶⁰¹ Cf. AML 1140 WP 094.

Mondiale. Enfin ces premières discussions conduisent à une première mise sur agenda des questions automobiles.

2) Première mise sur agenda et premières réponses apportées

Dans sa première réponse, si le Maire avance que les conditions de circulation sont difficiles et dangereuses rue d'Algérie du fait de la construction du pont de La Feuillée, il tente ensuite de proposer une réponse plus générale. Au passage, le conseiller Rogon ajoute alors qu'on retrouve la même situation rue Mercière, où les arrêtés de circulation du Maire ne sont pas respectés. Le Maire continue en signalant que son « attention avait déjà été appelée sur les mauvaises conditions de la circulation à Lyon. J'ai entretenu de la question, M. le Préfet, et je prépare un arrêté sur la police de la circulation. Il y a quelque chose à faire, ce n'est pas douteux ». C'est la première fois que le Maire annonce qu'il compte mettre en place un grand arrêté car « il y a quelque chose à faire » pour améliorer les conditions de circulation.

Dans la foulée, lors d'une discussion au Conseil Général du Rhône sur le futur projet de code de la route, Herriot indique à nouveau qu'il compte prendre des mesures concernant la circulation car la situation préoccupe beaucoup les villes et notamment celle de Lyon. En séance du 20 août 1912, il est rapporteur sur la question du « Code de la route - Projet de règlement sur la protection de la voie publique, ainsi que sur la police du roulage et de la circulation ». Il en profite pour annoncer qu'il : « prépare en ce moment un arrêté sur la circulation. J'estime que les arrêtés en vigueur sont insuffisants et qu'il y a urgence à ce qu'ils soient modifiés le plus tôt possible. ». C'est déjà une première mise sur agenda politique de la question de la circulation urbaine.

Suite à ces discussions et aux activités de l'automne 1912 consécutives à la mise en place de l'arrêté du 16 novembre 1912 sur lesquelles nous reviendrons plus loin⁶⁰², les débats concernant la question automobile se poursuivent. Ils portent cette fois justement sur le respect des mesures qui viennent d'être mises en œuvre et sur la place dévolue à présent à l'automobile en ville. Un nouvel acteur important prend position, le conseiller municipal Arnaud. Il prend part à plusieurs discussions relatives à la circulation automobile, où sont évoqués successivement l'éducation des usagers, les accidents et les difficultés de circulation. L'automobile est alors présentée comme un enjeu incontournable, qu'il ne s'agit plus de remettre en cause, face aux autres modes de transport. Un palier a ainsi été franchi. Surtout, il est question d'harmoniser les différentes circulations pour faciliter la pratique automobile. Lors de la séance du 9 décembre 1912 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon⁶⁰³, le conseiller Arnaud pose une question sur l'application du règlement sur la circulation des voitures. Il insiste surtout sur le respect des nouvelles mesures mises en place par l'arrêté du 16 novembre 1912. Selon lui, à la différence de Paris, les lyonnais ne se sont pas encore suffisamment imprégnés des nouvelles règles de circulation automobile en ville :

« Messieurs, si j'ai demandé à poser une question à l'Administration sur l'arrêté pris par M. le Maire sur la circulation des voitures, c'est surtout pour attirer l'attention des intéressés et de la presse sur cette mesure, qui ne paraît pas suffisamment connue encore, et pour faire respecter le nouveau règlement par des ordres d'indication et non de répression. Il est, en effet, de toute équité de donner le temps aux intéressés d'apprendre ce qu'ils ont à faire pour obéir à la

⁶⁰² Parmi d'autres mesures, cet arrêté met notamment en place la circulation à droite dans la Ville de Lyon.

⁶⁰³ Cf. AML 1140 WP 094

réglementation nouvelle avant de sévir contre eux. Au surplus, Messieurs, je tiens à déclarer que ce n'est que de la bonne volonté des cochers, des voituriers, des conducteurs d'autos et même des piétons, que nous devons attendre le résultat qu'a recherché l'Administration. Il faut que chacun se pénètre de cette pensée que c'est son propre intérêt qui est en jeu et que si tous ceux qui empruntent la voie publique avaient le souci de faciliter la circulation, les choses iraient toutes seules. Ailleurs à Paris notamment, on a compris cette vérité et on la met chaque jour en pratique. Il serait puéril, en effet, de boudier devant une forme du progrès. »

L'objectif devient plus clair, il s'agit cette fois véritablement de faciliter la circulation automobile. Plus loin, il renchérit sur une nouvelle prise de conscience du fait automobile. Selon lui il y aura de plus en plus de voitures dans les rues de villes et il est impossible d'aller contre ce mouvement car les véhicules ne sont plus seulement un objet de luxe :

« Evidemment, c'est à l'accroissement du nombre des automobiles que sont dus surtout les embarras de la rue et même, parfois, les accidents : mais on ne peut rien contre cet accroissement, car les fabriques d'automobiles continueront de mettre chaque jour de nombreuses voitures en circulation. L'auto n'est plus, comme à son apparition, un instrument de luxe ; elle est devenue pour beaucoup, un outil de travail coûteux mais indispensable. Et il faut lui faire équitablement sa place. »

Il revient ensuite sur les règles établies par le premier grand arrêté de la circulation à Lyon et notamment sur l'avancée importante que constitue la circulation à droite. Il suggère que d'autres précautions sont également à prendre pour améliorer la circulation comme pour faciliter le travail des agents qui la surveillent, tâche devenue de plus en plus complexe :

« Ce que nous devons exiger des uns et des autres - c'est-à-dire des voituriers comme des chauffeurs - c'est le respect absolu de la droite. Aujourd'hui, trop souvent, on croit tenir sa droite quand on marche sur la voie du tramway ou qu'on se trouve encore à un mètre du trottoir. Non, la circulation ne sera vraiment possible que si l'on ne perd aucun pouce de terrain et si personne ne gêne systématiquement son voisin. Mais pour permettre aux agents - dont le rôle devient de plus en plus compliqué - de faire respecter facilement l'esprit du règlement, comme au public de se mettre à l'abri de contraventions, il faut préciser les prescriptions du règlement, et dire, par exemple, que le conducteur d'un véhicule quelconque ne tient pas sa droite quand il emprunte la voie du tramway. J'aurais voulu, M. le Maire, attirer l'attention de l'Administration sur la nécessité qui s'impose de ne pas permettre les embarras inouïs de la rue, notamment l'abandon des carrioles devant les magasins, autrement les mesures que l'on vient de prendre deviendraient parfaitement inefficaces. »

Le conseiller municipal Arnaud ajoute qu'il est nécessaire de rendre public le nouvel arrêté et de veiller à son application pour éviter les accidents. C'est selon lui l'une des tâches principales de l'administration et si les comportements ne s'améliorent pas, les règlements deviendront inapplicables : « Ce sont des errements qui doivent cesser si l'on veut éviter des accidents. (...) Je demande donc à l'Administration de veiller spécialement à cet état de choses. Les règlements de la circulation seraient inapplicables si on laissait se perpétuer les embarras de la rue. Il faut connaître l'arrêté. Beaucoup de personnes l'ignorent encore ».

Le Maire Herriot croyait pourtant de son côté avoir déjà fait beaucoup en prenant ce premier grand arrêté sur la circulation. Dans sa réponse, il revient sur les nécessités de cette première organisation de la circulation en ville : « Je crois avoir rempli les engagements que j'avais pris devant le Conseil municipal en prenant l'arrêté sur la circulation que vous connaissez. J'ai donné toute la publicité possible à cet arrêté qui n'a pas seulement un caractère coercitif. La circulation avait besoin d'être régularisée, d'être réglementée et d'être éclaircie sur certains points ». Plus tard, le maire évoque les problèmes de circulation dans certains quartiers. Si les enjeux apparaissent toujours techniques et réglementaires, il s'agit également de collaborer avec les services de l'Etat pour améliorer les conditions de circulation, sur les quais notamment. Il est déjà mentionné pour la première fois l'éventualité de la mise en place d'un sens unique de circulation pour les quais de Saône.

« J'aurais voulu faciliter la circulation sur le quai Saint-Vincent, qui est véritablement trop encombré. Ceux qui sont entrés à Lyon par cette voie (...) peuvent se rendre compte combien y est difficile et dangereuse la conduite d'un véhicule quelconque. Il n'est pas possible, malheureusement, d'élargir le quai. J'ai beaucoup réfléchi sur cette question et j'ai trouvé peut-être un moyen. Mais c'est une grosse affaire et la collaboration de l'Etat serait indispensable. Il faudrait établir un trottoir en encorbellement. C'est le seul moyen susceptible de donner satisfaction à tous ceux qui empruntent le quai Saint-Vincent. (...) Sur le pont de la Guillotière les trottoirs en encorbellement rendent de grands services. Je n'ai pas encore soumis ce projet au service de la Navigation ; je lui demanderai de l'étudier pour donner quelques mètres de plus à la circulation. (...) Une autre solution, à laquelle j'avais songé, consistait à établir un sens de circulation sur les quais⁶⁰⁴. Cette mesure aurait mis de l'ordre dans la circulation. »

Puis le Maire revient cette fois sur la question des compétences des différentes autorités locales pour l'entretien des routes, en l'occurrence des quais de Saône, et pour l'organisation de la circulation, en sollicitant des services de la Préfecture une intervention auprès de la Compagnie OTL. Son intervention sonne parfois comme un aveu d'impuissance devant les embarras de la circulation et les difficultés à réglementer le stationnement, notamment pour les livraisons :

« Je crois utile de dire encore une fois en passant, que l'entretien des quais ne nous incombe pas. Je me suis borné à une mesure qui sera acceptée, j'espère, de bonne grâce ; du moment que je ne pouvais pas créer un sens de circulation sur les quais, je demande aux véhicules les plus rapides, les plus mobiles, de laisser les voies libres aux véhicules lourds. Je pense que les automobilistes de Lyon seront assez sages pour comprendre que cette mesure est prise, non seulement dans l'intérêt général, mais aussi dans leur propre intérêt. M. Arnaud m'a demandé de limiter les embarras de la rue et de les faire disparaître. Il est bien difficile de réglementer le droit de stationnement au droit des maisons ; il est difficile de fixer le temps pendant lequel les voitures peuvent s'arrêter pour effectuer des livraisons et à quel moment on peut dresser une contravention. La rue Puits-Gaillot et les rues avoisinant l'Hôtel de Ville,

⁶⁰⁴ Les voitures allant à Vaise auraient emprunté la rive gauche de la Saône et celles venant de Vaise auraient emprunté la rive droite.

sont extrêmement encombrées. Le stationnement est inévitable. J'ai dû établir, pour ces rues, un sens de circulation. Nous aurons, d'autre part, à demander au Service du Contrôle, d'exiger de la Compagnie OTL qu'elle n'embarrasse pas les croisements de rues. Il est indispensable de prendre des mesures générales ; il faut que la Compagnie ne coupe plus les rues transversales et ne gêne pas la circulation par les arrêts de ses voitures. Je demande ce soir, en votre nom, Messieurs aux services de la Préfecture, d'imposer à la Compagnie des Tramways d'établir ses arrêts hors des carrefours, de façon à laisser la circulation complètement libre dans les rues perpendiculaires à ses voies. J'ajoute que je compte beaucoup sur la bonne volonté de chacun pour obtenir une régularité de circulation conforme aux besoins du public et à sa sécurité. »

A la suite de ces différentes discussions, la fin de l'année 1912 apparaît effectivement comme centrale dans la mise sur agenda politique de la question automobile. Les principaux problèmes posés par l'augmentation de la circulation des véhicules en ville ont déjà trouvé un écho dans les débats politiques au sein des conseils municipaux et généraux. La congestion des rues, les dangers de la circulation, la cohabitation entre différents modes de circulation, les nuisances dues à l'intensité de la circulation (usures des routes, bruits, poussières...) ont tour à tour été évoqués dans ses assemblées. Le Maire de Lyon a déjà tenté de donner une réponse à ces problèmes avec la mise en place de son arrêté du 16 novembre 1912. Mais en retour, c'est ce règlement qui pose problème, notamment au niveau de son application, ce que soulèvent ces discussions entre élus. Il faut bien sûr souligner que les responsables locaux sont également en attente d'une première grande loi établissant un code de la route pour régler la plupart des problèmes de circulation qu'ils soulèvent⁶⁰⁵. Mais en attendant une avancée du côté d'une réglementation nationale, d'autres enjeux sont débattus au cours des années suivantes.

Les discussions en séance du Conseil Municipal du 23 juin 1913 révèlent que l'observation des règlements relatifs à la circulation reste toujours un problème. Lorsque que ceux-ci reposent parfois sur des règles particulières, l'application en devient encore plus difficile, notamment pour les automobilistes peu habitués à fréquenter la ville. On aborde donc la question de la signalisation, spécialement pour les conducteurs qui ne connaissent pas certaines dérogations au règlement de circulation. Au cours de cette séance, le conseiller municipal Regeaud fait donc une proposition relative à la circulation des voitures concernant une disposition particulière du règlement général de circulation : « Ne pourrait-on pas indiquer, M. le Maire, par des plaques placées rue Sainte-Marie-des-Terreux et rue Terme, que dans cette partie de la Ville, les voitures doivent suivre le tramway à la montée et à la descente par dérogation au règlement général sur la circulation à Lyon ? ». Plus loin il ajoute : « Des contraventions ont été infligées à des personnes qui ne connaissaient pas les dérogations au règlement ». De son côté, M. Gourju rapporte que « ce sont les étrangers qui sont les plus exposés d'être frappés de contravention. Mais nos concitoyens, quand ils commettent une inadvertance faute d'être suffisamment renseigné, n'y échappent eux-mêmes pas toujours. ». A la suite de ces observations, le Maire répond qu'il

⁶⁰⁵ Une commission d'étude du code de la route est mise en place par le Ministre des travaux publics en 1909 suite aux travaux du premier congrès international de la route qui s'est tenu à Paris en 1908. Au niveau local, certains acteurs sont d'ailleurs consultés pour réfléchir à cette grande réglementation et une commission d'étude préfectorale est également installée dans le Rhône, à laquelle participe de nombreux regroupements intéressés, dont l'ACR et la Chambre de Commerce de Lyon. Néanmoins, il faudra attendre 1921 pour que ce soit mis en place le premier code de la route, voir Orselli J., « Aux origines du code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, n° 1, novembre 2006, pp. 32-44.

compte prendre une série de mesures pour faciliter l'observation des règlements relatifs à la circulation. Ainsi dans une lettre du 31 mai 1919 au Directeur de la Voirie⁶⁰⁶, il indique :
« Les étrangers à la ville de Lyon, qui y circulent en voitures ou en automobiles, se voient fréquemment dresser des PV pour contravention de l'arrêté du 16 octobre 1912 sur la circulation, disposition qu'ils ignorent. Pour les renseigner à cet égard, il y aurait lieu de faire placer aux principales entrées de la ville des plaques indiquant les dispositions essentielles de cet arrêté. Ces plaques pourraient être d'un modèle analogue au suivant : Les conducteurs doivent Tenir la droite de la chaussée Doubler les tramways à Droite S'arrêter lorsque les tramways stationnent Etc., etc. »

Dans le cadre des échanges entre élus lors de ces assemblées, la question automobile apparaît donc dans un premier temps complexe. En lien avec les habitants, les quartiers ou les communes qu'ils représentent, les élus ont de nombreuses revendications à faire valoir sur ce nouvel enjeu. Par ailleurs, les nouvelles pratiques automobiles sont difficiles à définir et à encadrer. Certaines observations concernent l'espace public, d'autres, l'aménagement de carrefours, d'autres portent sur la réfection des routes ou l'organisation de la circulation. La cohabitation entre les circulations et entre les usagers (piétons, transports publics) est un problème dans la ville du début du vingtième siècle. Plusieurs problèmes particuliers de circulation dus à la configuration d'un quartier, d'une route ou d'un carrefour sont mis en avant par les élus, qui n'hésitent pas à les transformer en problèmes plus généraux touchant ainsi l'ensemble des conditions de circulation en ville. Même si nous n'avons pas encore mis l'accent sur ces dimensions, on retrouve également des enjeux économiques au niveau de l'usage utilitaire ou professionnel des véhicules, mais aussi des questions techniques au niveau des caractéristiques des véhicules. Après cette irruption de l'automobile dans les débats politiques, il s'agit à présent d'appréhender comment cette question automobile se transforme en problème circulatoire, c'est-à-dire en problème de circulation urbaine⁶⁰⁷, face à des pouvoirs urbains parfois dépassés.

⁶⁰⁶ Cf. AML 1140 WP 094.

⁶⁰⁷ Voir sur ce point Flonneau M., « La somme de toutes les haines : la congestion urbaine automobile. Pour une relecture historique de la condamnation morale de l'usage parisien de l'automobile », Communication au Colloque *La grande ville mal aimée*, Cerisy-La-Salle, 5-12 juin 2007.



Le centre ville de Lyon

B) La circulation comme problème

Nous avons vu que l'automobile s'impose progressivement dans les discussions des assemblées lyonnaises, dont les protagonistes ne remettent pas en cause le développement. Progressivement l'attention de ces derniers se dirige au niveau des conditions de circulation en ville. La question automobile devient alors un problème de circulation urbaine⁶⁰⁸.

1) L'encombrement des rues

⁶⁰⁸ En ville, dans la première moitié du vingtième siècle, il faut surtout tenir compte du fait que les problèmes de circulation ne sont pas exclusifs aux voitures particulières et individuelles à moteur. Ils sont produits ou concernent également les voitures à main, les hippomobiles, les transports collectifs, les piétons, tout véhicule, animal ou personne se trouvant sur la rue, sans oublier les marchands, les kiosques, les boutiques itinérantes ou non sur la rue, sur les trottoirs, près des ponts, ou des places, et enfin les vogues, les foires ou les manifestations éphémères ou non.

En 1914, les rues de Lyon ne sont pas submergées de véhicules mais certains signes montrent déjà que la Municipalité semble parfois dépassée par certains problèmes automobiles. L'attention des élus se concentre en effet de plus en plus sur les enjeux de circulation et d'encombrement des rues de la ville⁶⁰⁹. En témoigne la séance du Conseil municipal du 16 mars 1914, où une discussion apparemment anodine au sujet de l'encombrement de certaines rues par des commissionnaires messagers illustre cette fois la tension autour des nouveaux embouteillages de la ville. Le conseiller municipal Armand souligne l'usage abusif que font de certaines rues de Lyon les commissionnaires messagers. D'après lui, au « mépris absolu des besoins de circulation publique », ces derniers encombrement les trottoirs de leurs colis et camions, leurs voitures et carrioles barrent dans tous les sens les rues où se trouvent les dépôts des dits commissionnaires. Il prie donc l'administration d'intervenir auprès du Secrétaire général pour la police. Il désigne ainsi pour la première fois un enjeu nouveau et important : « les besoins de circulation publique ». Dans les propos tenus par cet élu, il est difficile d'appréhender ce à quoi renvoie cette invocation. Il semble ainsi vouloir signaler qu'une ville a besoin d'un équilibre circulatoire minimum pour le bien de tous et stigmatiser par la même les problèmes de congestion.

Dans sa réponse, le Maire souligne lui aussi que les camionneurs-messagers ont contracté la très mauvaise habitude de laisser leurs voitures stationner, non seulement dans le quartier indiqué par M. Arnaud, mais aussi près de certains hôtels. Il ajoute que l'arrêté qu'il a pris sur la circulation en novembre 1912 interdit ces stationnements mais que l'application en est délicate, car il y a une question de mesure et d'appréciation. Il signale que le service de l'inspection des voitures a depuis quelques temps fait des efforts réels au niveau de la surveillance de la circulation et qu'il lui renouvellera ses instructions tout en attirant l'attention de l'autorité préfectorale sur ces faits. Mais la discussion reprend à nouveau. Alors que Arnaud ramène la discussion au problème des commissionnaires, le conseiller Regaud souligne d'autres encombrements. Pour clore la discussion le Maire expose que le service d'inspection des voitures fait tout ce qu'il peut pour régler ce genre de cas de figure mais son personnel n'est pas assez garni, ce que corrobore l'adjoint Leblanc. Il invite le service de voitures publiques et les gardiens de la paix à faire le nécessaire pour maintenir la libre circulation dans les rues qui lui ont été signalées. Dans la foulée, il transmet un extrait de cette discussion au Préfet du Rhône par sa lettre du 28 mars 1914 pour « vouloir bien donner aux services de police les instructions nécessaires en vue de rendre la libre circulation dans les rues signalées au cours de la discussion »⁶¹⁰. Les problèmes concrets soulevés par les élus lyonnais ne sont pas sans lien avec les réflexions qui se développent alors sur la ville et ses maux.

Il faut en effet noter que c'est justement autour des années dix que se forge cette notion de congestion qui préoccupe les responsables locaux. Selon Christian Topalov, c'est à partir de ce nouveau cadre de compréhension des problèmes urbains, que se focalisent les stratégies de changement social qui animent les réformateurs urbains : « la catégorie de congestion (...) est au centre d'un ensemble qui mêle indissociablement savoirs et jugements, objectifs et technique d'action (...) Avant d'être un concept, la notion de congestion est une métaphore : c'est ce qui lui donne son efficacité imaginaire. (...) [la] congestion est le diagnostic qui s'applique à un organisme vivant et malade, la ville »⁶¹¹.

⁶⁰⁹ Sur cette question, voir Barles S. et Guillaume A. « Gestion des congestions : *Seculum Miserabile* », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 94, 2000, pp. 4-12.

⁶¹⁰ Cf. AML 1140 WP 094.

⁶¹¹ Cf. Topalov C., « La ville « congestionnée », Acteurs et langage de la réforme urbaine à New York au début du XXe siècle », *Genèses*, n° 1 septembre 1990, p. 90.

La grande ville américaine congestionnée au début du vingtième siècle et à laquelle il fait référence se caractérise par des « densités élevées de population dans les centres, concentration spatiale des activités industrielles et des services, problèmes croissants de circulation, surpeuplement des logements populaires »⁶¹². Le problème perçu ici renvoie donc surtout aux enjeux de densité de la population. La congestion urbaine, envisagée alors comme maladie, est l'un des thèmes centraux des réflexions sur la réforme urbaine des années 1909-1911 dans les villes américaines. C'est une « notion au centre de tous les diagnostics et de toutes les prescriptions ». Une « Commission on congestion of population » est même mise en place à New York en 1910⁶¹³.

Au-delà d'une problématisation plus générale des problèmes urbains, les élus lyonnais se focalisent plutôt sur des cas concrets pour mettre en évidence l'encombrement de leur ville. C'est principalement après la Première Guerre Mondiale que les problèmes soulevés par la congestion reviennent avec plus d'acuité. Pour les responsables locaux, il s'agit d'opérer en douceur la transition entre la circulation des nouvelles automobiles et celle des voitures à cheval, les hippomobiles, encore nombreuses en ville⁶¹⁴. Dans une lettre du 21 octobre 1919⁶¹⁵ adressée au Président de la Commission de circulation de la Ville de Lyon, installée en 1919, le conseiller Arnaud revient sur ces problèmes de cohabitation entre ces deux modes de transport. Selon lui, les voituriers se bornent à munir leurs véhicules d'une lanterne non pas avec le souci de signaler de loin leur présence, mais seulement pour obéir au règlement. La simple lanterne, qu'ils emploient à cet effet, reste souvent insuffisante, notamment si les verres sont sales et la lumière peu visible. Cette situation engendre « de nombreux accidents et de fréquentes collisions », notamment dans les voies de banlieue, mal éclairées. Plus loin il invite les membres de la commission à regarder les modifications qui ont cours à Paris sur la réglementation de la circulation, pour puiser dans ces projets d'utiles indications.

En marge de ce problème plus technique, les nombreuses discussions qui ont lieu dans ces assemblées élues prennent parfois un ton humoristique lorsqu'elles concernent la circulation automobile. Une grande variété de sujets peut y être abordée comme la question de la projection des boues, celle de la vitesse des véhicules ou une nouvelle fois, la surveillance de la circulation. A l'occasion d'« observations sur la circulation des automobiles », présentées lors d'une séance du Conseil Municipal du 21 novembre 1921, plusieurs élus reviennent sur ces enjeux avec un ton parfois moqueur, notamment lorsqu'il s'agit d'avancer des moyens permettant de réglementer la circulation des automobiles.

« M. Péchier : Ne pourrait-on pas, pour empêcher les projections de boue, limiter la vitesse de automobiles sur certains points ? M. le Maire : Avant de prendre des mesures nouvelles, je serais bien content d'obtenir que la police fasse respecter les arrêtés qui existent, notamment celui qui est relatif à la circulation des automobiles. M. Gourju : A Lyon, une réglementation existe. A Paris, il n'y a aucune réglementation du tout. A chaque instant, les personnes qui descendent de tramways risquent de se faire écraser par les véhicules de toutes sortes qui circulent. (...) M. le Maire : La réglementation de la circulation à Lyon n'est pas

⁶¹² Ibid., p. 89.

⁶¹³ Idem.

⁶¹⁴ Voir sur ce point Guillaume A., « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Garçon A.-F., *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 1998, pp. 115-134.

⁶¹⁵ Cf. AML 1140 WP 094.

mauvaise. Malheureusement, elle n'est pas suffisamment observée et ne pourra l'être que le jour où la police sera dotée de moyens de poursuite puissants. Je crois qu'il me faudra renoncer à obtenir la modernisation de la police. Comment voulez-vous qu'un malheureux gardien de la paix, en faction devant un poste, puisse arrêter une automobile ? Cela n'est pas possible, à moins qu'on lui donne une mitrailleuse, et encore ! Plusieurs conseillers : Les automobiles portent un numéro. M. le Maire : Faudrait-il encore pouvoir le lire. Si la voiture se présente obliquement ou si le numéro est couvert de poussière, comment faire ? M. Bouget : La vitesse de 12 km à l'heure imposée dans toute l'étendue de la ville ne permet pas de doubler un tramway. M. Masset : Dans la ville, les automobiles vont à une allure excessive. Dernièrement, en sortant de la mairie, j'ai failli être écrasé. Il est indispensable de prendre un arrêté interdisant formellement les excès de vitesse. M. Regaud : Un arrêté arrêtant les autos ! (Sourires).»

Ces échanges, souvent furtifs, qui frôlent par moment les « discussions de comptoir », illustrent bien toutes les ambiguïtés et les difficultés de l'établissement et du contrôle d'une réglementation de la circulation automobile en ville. La sortie de la Première Guerre Mondiale est également l'occasion de nombreuses discussions en séance du Conseil général sur l'état des routes autour de Lyon. Les conseillers généraux, Herriot⁶¹⁶ et Gourju, interviennent en plusieurs occasions sur ce point. A partir des années vingt, souvent d'ailleurs chaque année, Herriot endosse le rôle de rapporteur du dossier : « Routes nationales – Amélioration des conditions de desserte de la Ville de Lyon et de la région lyonnaise », à partir des rapports annuels établis par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône. Il est ainsi évoqué les problèmes des routes de la région comparativement à la situation des routes d'autres localités mieux loties.

Il est également systématiquement question du danger que présente la circulation dans certains endroits de la Ville, ce que souligne l'adjoint au Maire de Lyon Gourju, rapporteur à l'occasion d'un vœu en Conseil Général présenté en séance du 1^{er} mai 1922 : « Messieurs, dans votre dernière session, vous avez émis le vœu que l'Administration fit prolonger le cours d'Herbouville pour soulager le trafic énorme de la grande rue Saint-Clair. Ce trafic, en effet, à certains moments du moins, est tout à fait impressionnant. (...) il est certain que la grande rue Saint-Clair est une rue encombrée, dans laquelle le trafic est dangereux, surtout si l'on songe qu'il y a dans cette rue quatre écoles primaires publiques ou privées, une école maternelle, et que cette voie est l'aboutissement de deux routes nationales : la route de Lyon à Strasbourg et celle de Lyon à Genève ». Dans la même perspective, en séance de la Commission générale du Conseil Municipal du 16 octobre 1922⁶¹⁷, à l'occasion d'une discussion sur la circulation publique, le conseiller Vignal signale l'insécurité de la circulation dans la partie de la montée des Carmélites comprise entre la place Morel et la rue Pierre-Blanc. Selon lui, de graves accidents se produisent fréquemment, du fait que le tramway occupe la montée en deux endroits. Il demande alors à l'Administration municipale de prendre un arrêté interdisant, sur ce point, la circulation des cyclistes.

⁶¹⁶ Il faut noter dans les premières années de ses mandats d'élu local, que l'intérêt d'Edouard Herriot pour les transports et les routes se confirme par sa nomination pendant la Première Guerre Mondiale (du 12 décembre 1916 au 20 mars 1917) au poste de Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Ravitaillement. Un autre élu lyonnais, Auguste Pinton (1901-1984), 1^{er} Adjoint au Maire de Lyon après 1944, sera également Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, aux Transports et au Tourisme dans le Gouvernement Guy Mollet du 31 janvier 1956 au 21 mai 1957.

⁶¹⁷ Cf. AML 1140 WP 094.

Puis de nouveau ressurgit la question de l'opportunité d'établir un sens de circulation dans certains quartiers. L'Adjoint au Maire Gourju sollicite les services techniques municipaux pour réfléchir à cette possibilité en ce qui concerne le secteur de la Croix-Rousse. Il s'en suivra de nombreux échanges entre les habitants et les entreprises du quartier et les services techniques municipaux⁶¹⁸. Ainsi en séance du 2 mars 1925 du Conseil Municipal⁶¹⁹, Antoine Gourju fait une proposition en vue d'établir un circuit obligatoire pour l'accès du plateau de la Croix-Rousse avec la montée de la Boucle et la descente par la rue de Dijon et par la rue Belfort prolongée : « ne pourrait-on pas dès maintenant imposer un sens aux voitures, par exemple n'autoriser la montée que par la montée de la Boucle et la descente par la rue de Dijon, par la rue Belfort prolongée. Des écriteaux placés à l'intersection de la montée de la Boule et de la rue Belfort prolongée défendraient la descente par la Boucle. ». Le président de la commission générale du Conseil Municipal lui répond qu'ils étudieront sa proposition car ils approuvent tout ce qui tend à augmenter la sécurité dans la circulation. Ainsi les conclusions du rapport de M. Gourju sont adoptées. A la fin de la même année, au cours de la séance de la Commission générale du Conseil Municipal du 9 novembre 1925⁶²⁰, le conseiller Faure signale le danger que courent les élèves de l'école de la rue de Dijon. Cette école n'a en effet pas de cour pour les récréations et selon lui, certains automobilistes roulent très vite dans cette rue. Il demande donc l'établissement du sens unique par la rue de Dijon et la montée de la Boucle et la pose d'une plaque indicatrice : « Ecole. Attention aux enfants ! ». Dans la foulée, cette demande est communiquée le 12 novembre 1925 au Directeur de la Voirie de la Ville de Lyon. Dans ces cas de figure les sens uniques sont étudiés à la fois pour réduire les dangers de la circulation mais également pour faciliter les conditions de circulation. Il faut reconnaître que c'est principalement la topographie des lieux – montée ou descente difficile, étroitesse des rues et virages dangereux – qui encourage leur mise en place⁶²¹.

Dans la même perspective, plusieurs interventions en Conseil Municipal font part des difficultés de circulation dans certains quartiers. En séance du 6 juin 1925, le conseiller municipal Bruyas formule une observation au sujet de la circulation des automobiles dans la cité « Philippe-de-Lasalle ». Lors de la séance du 6 juillet 1925, le conseiller municipal Grateau pose une question sur la réglementation de la circulation dans la Montée du Gourguillon, en faisant référence aux dispositions prises en 1919 sur la circulation. Plus tard à l'occasion d'une discussion au Conseil Général, le maire de Lyon revient sur les nécessités d'améliorer les conditions de circulation, particulièrement pour ce qui concerne le centre de Lyon. Ainsi en séance du 22 octobre 1934 du Conseil Général, il explique que les caractéristiques des rues de Lyon rendent difficile la circulation des voitures et il met en avant également les problèmes liés au stationnement des véhicules :

« Notre première raison a trait aux nécessités de la circulation. Nous avons à Lyon, comme dans toutes les grandes villes, mais plus spécialement à Lyon, une circulation très difficile dans le centre. Dans la Presqu'île, nous avons des

⁶¹⁸ A ce propos, voir la lettre de Mme Joly du 3 juin 1925 à l'adjoint Gourju, la lettre de Gourju du 4 juin 1925 à l'adjoint Biron, le rapport du 8 juin 1925 de l'ingénieur de la voie publique, la lettre du 15 juin 1925 du maire de Lyon à l'adjoint Gourju, la lettre du 16 juin 1925 de l'adjoint Gourju au Maire de Lyon, la lettre de l'adjoint Biron du 20 juin 1925 au service de la voirie, le rapport du 25 juillet 1925 de l'ingénieur de la voie publique et le rapport du 20 novembre 1925 de l'ingénieur de la voie publique, cf. AML 1140 WP 094.

⁶¹⁹ AML 1140 WP 094.

⁶²⁰ Idem.

⁶²¹ A Bordeaux, les premiers sens interdits sont mis en place en 1923 (dans trois rues), voir Chanuc L., *L'automobile à Bordeaux de 1890 à 1930*, Ed. Féret et Fils, Bordeaux, 1979, p. 134.

rues trop étroites pour le volume de la circulation qu'elles doivent supporter. Il est évident que si nous laissons les cars, ces encombrantes voitures, arriver place des Jacobins, par exemple, par une série de petites rues où la circulation des piétons et des voitures ordinaires est déjà difficile, nous aboutirons à un désordre et aussi à une injustice, parce que si nous prenons des dispositions à l'égard des particuliers, si on ne permet pas aux simples citoyens et habitants de cette ville de laisser pour leurs affaires leurs voitures automobiles devant les magasins où ils ont à se rendre ; si on oblige les chauffeurs de taxis à se tenir en station dans des endroits déterminés (...), il est inadmissible que des privilégiés circulent au travers de la ville comme ils le voudraient et n'obéissent pas aux obligations imposées. (...) »

Pour certains élus, les problèmes de circulation s'expliquent parfois par la gêne causée par le fonctionnement des autres modes de transports. Dans les années trente, la circulation des tramways est souvent désignée comme problématique pour l'équilibre de la circulation en ville. En séance du Conseil municipal du 23 décembre 1939, un projet d'amélioration du tournant de la rue du Dauphiné, au débouché du chemin Rampon, établi par l'ingénieur en chef du service vicinal, est présenté par le Maire : « Cette amélioration présenterait un réel intérêt car, à l'endroit susindiqué, la visibilité est médiocre et la circulation est d'autant plus gênée que la ligne de tramway est doublée par une voie d'évitement pour permettre les croisements »⁶²². Ces problèmes d'encombrement peuvent également provenir de la circulation ou du stationnement des camions, dont le nombre augmente en ville. En réglementant le stationnement, il s'agit de réduire ce type de nuisance. C'est ce que propose en séance du 25 avril 1938, le conseiller Montrochet, avec l'établissement du stationnement unilatéral alterné, rue Saint-Bonaventure, pour éviter le stationnement des camions assez volumineux qui gênent la circulation. L'organisation du stationnement devient ainsi parfois une recette miracle, lorsqu'il s'agit de désengorger certaines rues.

En séance du Conseil municipal du 1^{er} août 1938, le conseiller Nové-Josserand propose d'établir le stationnement en sens alterné pour résoudre les problèmes d'encombrement de la Rue Bellecour. Néanmoins, la réglementation de la circulation et du stationnement ne solutionne pas tous les problèmes de congestion et les élus lyonnais mettent alors en avant la nécessité d'aménager la rue et les carrefours.

⁶²² Le rapport présenté par le conseiller Pupat prévoit que la moitié des dépenses incombe au Département du Rhône car la Rue du Dauphiné est une Route Départementale, et que l'autre moitié revient à la Ville de Lyon. Ce projet est adopté lors de cette séance.



Encombres sur le pont Lafayette en 1947 au moment de la Foire de Lyon

Source : Arrivet J., Histoire des transports à Lyon, 1965, p. 58

2) Aménager la rue, les carrefours

De manière générale, même si, comme nous le verrons par la suite, de nombreuses discussions portent aussi sur la mise en place d'une réglementation générale de circulation⁶²³, l'après Première Guerre Mondiale, est surtout marqué par la mise en place, dans un premier temps, de petits aménagements pour améliorer la circulation dans certains quartiers ou à certains carrefours⁶²⁴. Ainsi par exemple en 1922⁶²⁵, il est décidé de mettre en place des trottoirs refuges sur diverses voies publiques, puis en 1925, les services techniques municipaux procèdent à l'aménagement du carrefour à l'intersection des rues de la Vierge, Béchevelin et Saint Michel pour améliorer la circulation.

Dans les années trente, avec les activités de la nouvelle commission municipale de circulation⁶²⁶, ses membres sollicitent de plus en plus directement les décisions du Conseil Municipal. Une succession de décisions et d'aménagements sont mis en œuvre pour améliorer la circulation. Mais l'objectif est de déplacer les nombreuses discussions qui se tiennent en séance du Conseil Municipal au sujet de ces différents problèmes et petits aménagements de circulation vers la nouvelle commission municipale de circulation⁶²⁷. En effet, la plupart d'entre eux avaient été prévus et budgétés dans les rapports réalisés dans le cadre de la remise en route de cette commission⁶²⁸. Le Conseil Municipal, par délibération

⁶²³ Une commission municipale spéciale est créée à cet effet et l'arrêté municipal établissant le règlement général de circulation pour la Ville de Lyon sera mis en place le 1^{er} février 1926.

⁶²⁴ Voir notamment Flonneau M., « Du profil de la rue à la forme de la ville : l'intégration parisienne du 18^{ème} arrondissement (1860-1940), *Recherches contemporaines*, n° 4, 1997, pp. 49-73.

⁶²⁵ Le conseiller municipal Privat est le rapporteur de ce dossier en séance du Conseil Municipal.

⁶²⁶ Refondée le 29 avril 1931 et installée de manière permanente.

⁶²⁷ Comme le souligne le conseiller Barboyon lors de la séance du Conseil Municipal du 17 octobre 1932 : « Ces petites questions devraient être soumises à la Commission de la circulation qui les étudierait ».

⁶²⁸ Voir notamment la discussion en séance du Conseil Municipal du 17 octobre 1932 qui porte justement sur ces aménagements décidés dans le cadre de la reprise d'activité de la commission municipale de circulation. Au cours de ce débat

du 9 novembre 1931 et du 29 février 1932⁶²⁹, décide donc la création de refuges et le rescindement de trottoirs quai Jules Courmont, Cours de la Liberté, Pont de la Feuillée et Rue Juliette Récamier. Dans sa séance du 12 novembre 1934, il adopte le projet présenté par le Maire de remplacement d'un trottoir-refuge trop ancien et trop vétuste pour assurer la sécurité des piétons au carrefour entre les rues de l'Université, de la Mouche, de la Madelaine, Camille-Roy et Garibaldi⁶³⁰.

En séance du 12 mars 1934, suite à une étude réalisée par le directeur de la voirie, qui révèle la circulation très active et très difficile dans le secteur de Grange Blanche, il est décidé le déplacement et la modification de refuges, la pose de poteaux de signalisation et de deux passages cloutés afin de supprimer les dangers sur ce point⁶³¹. Le Maire présente ensuite lors de la séance du 15 avril 1935 un projet de création d'un refuge pour piétons sur le Cours Charlemagne (au droit de la Place de l'Hippodrome). Il indique que : « la construction de ce refuge est demandée instamment par les habitants du quartier Sainte Blandine qui signalent les dangers auxquels sont exposés les piétons à l'endroit précité où s'arrêtent les tramways et les électrobus et où la circulation est très active ». Une nouvelle fois, le Maire présente le 20 juillet 1935 en commission générale du Conseil Municipal, le projet de création de deux refuges sur le quai du Général Sarrail (débouché Rue Bugeaud et Rue Vauban) établi par l'ingénieur en chef de la Ville. Il indique qu'« il s'agit là d'une opération de voirie absolument indispensable du point de vue de la sécurité publique. Les risques d'accidents sont en effet nombreux à ce carrefour, où la circulation des véhicules est intense et où il existe un arrêt de tramway ». Ce projet, qui a reçu l'agrément de la Commission municipale de circulation, est donc inscrit au projet de budget supplémentaire de l'exercice courant au motif de l'« Amélioration de la circulation, Travaux de voirie ». En séance du 29 juillet 1935, est adopté le projet de déplacement d'un refuge situé à l'intersection de la Rue Duguesclin et de l'Avenue Félix Faure et de rescindement de trottoirs, pour l'Avenue Félix Faure et le Cours Gambetta : « ce qui permettra d'apporter une grande amélioration à la circulation, sur ce point particulièrement dangereux »⁶³². A la Commission générale du Conseil Municipal, le Maire présente le 23 août 1935 un projet établi par l'ingénieur en chef de la Ville qui consiste à améliorer le tournant à l'intersection du Cours des Chartreux et du Boulevard de la Croix-Rousse. Selon lui « l'amélioration envisagée permettrait d'obtenir un dévers normal à ce tournant très dangereux pour la circulation ». Plus loin, il ajoute que « l'exécution des travaux présente un réel caractère d'urgence ». Il présente le 25 juin 1936 un projet de rescindement de trottoirs (concernant le Boulevard Eugène Déruelle, à l'angle du Boulevard de la Part-Dieu), à la demande de la Commission municipale de circulation. Etabli par l'ingénieur en chef de la Ville, il vise

plusieurs conseillers municipaux en profitent pour évoquer différents problèmes : la circulation des autocars dans la rue Marietton ; la mise en place de refuges vers la rue et la Place Bellecour et vers la Place Déperet ; le problème du stationnement dans les rues du Confort, Mercière, Paul Chenavard et de la Fromagerie ; et le problème des passages cloutés dans les rues de la République et de Grenette, cf. « Un débat au Conseil municipal sur la circulation urbaine », *Revue de l'ACR*, n° 11 novembre 1932.

⁶²⁹ Suivant l'avis exprimé par la Commission municipale de circulation, l'avis favorable du service ordinaire des ponts et chaussées et celui du directeur de la voirie.

⁶³⁰ Dans la foulée, le 19 novembre 1934, il est décidé la suppression d'un trottoir-refuge « catastrophique » sur la place de l'Abondance (anciennement Aristide Briand), projet présenté par le conseiller municipal Sahuc et examiné par la Commission municipale de circulation au cours de sa dernière séance.

⁶³¹ Entre la Rue Montchat et le Cours Albert Thomas.

⁶³² Projet qui avait été adopté par la Commission municipale de la circulation lors de sa réunion du 26 juillet 1935, qui avait déjà été examiné en Conseil Municipal le 29 avril 1935, et qui a l'agrément de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Suty, rapporteur au nom de la Commission générale.

à « améliorer de façon appréciable la circulation très active qui s'effectue au carrefour précité ». En séance du Conseil municipal du 8 février 1937, le Maire présente à cette occasion un projet d'établissement d'une borne de virage pour la place de la République, à hauteur de la rue Childebert. Préconisée par l'ingénieur en chef de la Ville, l'installation de ce refuge signal s'avère « indispensable en raison de la circulation intense qui s'effectue au carrefour susindiqué ». Enfin, en commission générale du Conseil municipal, le Maire présente le 20 mars 1939 un projet préparé par le 6^{ème} Bureau de la Mairie centrale. Il s'agit d'examiner deux devis établis par l'ingénieur en chef de la Ville en vue d'améliorations de voirie demandées par la commission municipale de circulation⁶³³. Herriot signale qu'en raison de l'urgence, à la demande des services de police, le refuge surélevé de la place de la République a été exécuté.

Une multitude de projets d'aménagement de rues et d'intersections se succèdent dans l'entre-deux-guerres et sont présentés en séance du Conseil Municipal ou lors des réunions de la commission municipale de circulation. Ils rendent compte des problèmes de circulation qui deviennent extensibles à l'infini jusqu'à concerner l'ensemble des rues de la ville. Ils sont donc administrés quotidiennement par les autorités locales. Mais au-delà de l'encombrement et des nécessités d'aménagement des rues, la sécurité devient une préoccupation de plus en plus importante pour les élus locaux, au fur et à mesure que se développe la circulation des automobiles en ville.

C) La sécurité dans les rues, une nouvelle préoccupation municipale

Nous avons déjà vu que les problèmes de sécurité de la circulation sont intégrés dans les premières discussions sur l'automobile. A partir des années trente, les questions de sécurité reviennent de manière récurrente dans les discussions des assemblées élues⁶³⁴. D'une part c'est l'aménagement de passages cloutés pour renforcer la sécurité des piétons qui pose problème car ces derniers ne se sont pas encore habitués à leur utilisation. Il apparaît alors nécessaire d'éduquer les usagers en ce sens. Une large discussion s'ouvre sur ce point en séance du Conseil Municipal du 17 octobre 1932⁶³⁵ suite aux aménagements décidés dans le cadre de la nouvelle commission municipale de circulation :

« M. Barboyon, rapporteur : (...) M. le Commandant des gardiens de la paix, m'a déclaré que les passages cloutés donnent une sécurité assez grande aux piétons ; mais (...) un trop grand nombre de personnes traversent encore les chaussées à côté de ces passages. Il faudrait que nos concitoyens fussent disciplinés, comme on l'est, par exemple, à Paris, et prirent l'habitude de

⁶³³ Remplacement de la borne-virage de la place de la République par un refuge surélevé destiné à améliorer la visibilité de l'agent-vigie, déplacement des passages cloutés du pont Lafayette, rive droite, et établissement de barrières métalliques sur les trottoirs du pont.

⁶³⁴ Cette période est également marquée par le nombre croissant d'instances engagées auprès du Conseil de Préfecture interdépartemental du Rhône par lesquelles la Ville de Lyon est mise en cause lors des accidents dus à la détérioration des chaussées ou à des ruptures de canalisation (eaux, gaz...) sur la voirie causant une excavation profonde, ou lors de l'absence d'éclairage (candélabre ne fonctionnant pas ou ayant été détérioré par un autre automobiliste auparavant). Ce nombre d'affaires dans lesquelles la Mairie doit se défendre augmente au cours de ces années. Pour exemple lors de l'accident automobile du 3 janvier 1939 impliquant le véhicule du docteur Maury, Route de Vienne à cause selon lui du manque d'éclairage d'un refuge, ce dernier veut tenter une action judiciaire contre la Ville. Selon l'ingénieur en chef de la Ville, la responsabilité de la Ville ne saurait être mise en cause. Une demande d'autorisation à défendre est donc déposée le 12 juin 1939 par le Maire.

⁶³⁵ « Un débat au Conseil municipal sur la circulation urbaine », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932.

traverser les voies dans les passages cloutés. M. le Commandant des gardiens de la paix a également remarqué que si un certain nombre d'automobilistes ralentissent, et s'arrêtent même lorsqu'ils aperçoivent des piétons sur un passage clouté d'autres les traversent à toute vitesse. Il faut toutefois convenir qu'il est assez difficile aux automobilistes de voir les passages cloutés, (...). A Paris, ces passages sont signalés par des bornes et, de plus, il y a une discipline que nous ne connaissons pas encore à Lyon. (...) M. le Président : Quant aux passages cloutés, mon avis c'est qu'il faudra un certain temps avant que piétons et automobilistes se disciplinent. Lorsque la discipline nécessaire sera acceptée par les uns et par les autres, les passages cloutés rendront de grands services. (...) M. Péchier : Il faudrait enseigner aux piétons à se servir des passages cloutés et obliger les conducteurs de voitures à ne pas empiéter sur ces passages. Des notes dans la presse aideraient à l'éducation des piétons. M. le Président : Des notes ont déjà paru dans les journaux ; nous demanderons à la presse de les publier à nouveau. Les passages cloutés sont destinés aux piétons qui doivent les emprunter à des moments déterminés par l'agent-vigie ; les automobilistes et conducteurs de voitures doivent s'arrêter au signal qui leur est donné et ne pas empiéter sur ces passages quand des personnes les traversent. A Paris, la population se soumet volontiers à la discipline de la circulation, ainsi, d'ailleurs, que les conducteurs de véhicules ; lorsque ces derniers sont en défaut, ils sont rappelés à l'ordre. M. Péchier : Il serait utile de faire insérer une nouvelle note dans la presse à ce sujet. »

Cette discussion rend compte à nouveau d'une comparaison avec les pratiques parisiennes, auxquelles les élus lyonnais ont souvent recours. Enfin, on remarque que ces élus utilisent une nouvelle fois la presse pour diffuser des messages concernant des consignes de sécurité routière au niveau de l'utilisation des nouveaux passages cloutés. Dans un autre registre, en séance du 2 mai 1933, le conseiller municipal Perret s'interroge sur les mesures à prendre pour éviter les accidents au carrefour compris entre le Boulevard des Brotteaux, la Rue Bugeaud, l'Avenue Jules Ferry, la Rue Juliette Récamier et la Rue du Professeur Weill. Un rapport comprenant les modifications possibles est d'ailleurs remis pendant cette séance. S'appuyant sur les constatations de l'ingénieur en chef de la Ville Chalumeau, il relève les dangers de ce carrefour, les risques d'accidents de voitures ou de piétons, car il y a trop de voies qui aboutissent à ce carrefour et donc trop de circulation. A présent, les dangers de la route sont de plus en plus directement ressentis par les élus lyonnais. Lors d'une proposition en vue de donner aux personnes atteintes de surdité la possibilité de signaler leur infirmité lorsqu'ils traversent une chaussée, formulée en séance du 20 novembre 1933, le conseiller municipal Nové-Josserand, indique que « nous nous préoccupons tous, à juste raison, des dangers que fait courir aux piétons l'intense circulation des automobiles dans les rues de notre ville. » Lors de la séance du 28 mai 1934, le conseiller Vignon intervient : « dans l'intérêt de la sécurité, je demande que la circulation soit interdite aux véhicules rue Galtier, dans le sens de la place Saint-Paul au quai de Bondy ». Le Maire lui répond que « nous examinerons cette question »⁶³⁶. Ce genre de sollicitation

⁶³⁶ A ce sujet, le Maire prendra un arrêté municipal le 1^{er} juillet 1934 : « Considérant que pour faciliter la circulation et éviter les accidents, il y a lieu de créer un sens unique dans la rue Galtier », la circulation se fera dans le sens Est-Ouest, du quai de Bondy à la Place Saint-Paul.

est à présent directement renvoyé à la commission municipale de circulation, *via* le service de la voirie⁶³⁷.

La sécurité des piétons revient parfois au premier plan quand il s'agit d'élargir les chaussées pour laisser plus de place à l'automobile. Lors de la séance du 23 décembre 1935, le conseiller municipal Grasselly fait part d'une observation au sujet de la largeur d'un trottoir de la montée de Choulans : « je voudrais profiter de la présence ici de MM. Les ingénieurs des ponts et chaussées (...). On procède, en ce moment, à l'élargissement de cette voie publique. Or on établit un trottoir qui n'aura que 0 m. 50 de largeur. Il sera impossible aux piétons de circuler sur ce trottoir. Certainement nous aurons à déplorer des accidents ».

De nombreuses demandes d'intervention parviennent à la Mairie centrale et au Conseil Municipal, via l'intervention des élus et les activités de la commission municipale. En face de toutes ces sollicitations, il s'agit pour l'administration municipale de justifier les actions qu'elle a entreprises en faveur de l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité. Lors d'une proposition du conseiller municipal Rolland au sujet de la réglementation générale de la circulation en séance du 27 janvier 1936, ce dernier avance qu'« il est bien évident que, dans l'état actuel des choses, un piéton qui veut traverser un passage clouté risque un accident ; aucun d'eux n'a été conçu d'une façon rationnelle. La signalisation indiquant le sens unique est toujours trop haute (...) ». Dans sa réponse, l'Adjoint au Maire en charge de la circulation, M. Petit, tente de défendre le bilan de la nouvelle structure municipale⁶³⁸ :

« Depuis le mois de juin 1935, la Commission de la circulation, qui s'est réunie cinq fois, a pris notamment les décisions suivantes : Modification du passage clouté qui va du Restaurant Morel à la Place Le Viste (...) ; Remplacement d'un passage clouté qui existait devant le passage de l'Hôtel-Dieu par un autre qui va de la Rue de la République, devant la Compagnie du Gaz, à la rue Childebert (...) ; Création d'un passage clouté au carrefour du cours Gambetta et des avenues de Saxe et Jean-Jaurès. (...) Suppression du refuge du quai Général-Sarrail. (...) Modification du refuge de l'Abondance et rescindement des trottoirs. Ces travaux, qui ont coûté 96000 francs environ, ont été exécutés en deux mois. Si vous pensez que d'autres améliorations doivent être apportées, il vous appartient, Messieurs, de les soumettre à la Commission de la circulation. Quant au plan général de circulation, son établissement ne sera réalisable que lorsque nous aurons d'abord exécuté les travaux qui seront projetés, parce que pour régler la circulation dans le centre ville il faudra s'inspirer des conditions d'arrivée à Lyon des voitures automobiles. »

La sécurité dans les rues suscite des attentes et des suggestions de la part des élus mais également des riverains. Sur ce sujet, ces derniers sollicitent directement la municipalité ou se regroupent autour de l'établissement de pétitions pour pointer du doigt un problème

⁶³⁷ A la même période, si d'autres sens uniques sont mis en place dans certaines rues du centre ville comme pour la Rue du Bélier (entre la Rue Delandine et le Cours de Verdun, sens Est-Ouest ; arrêté du 11 novembre 1934), d'autres qui avaient été décidés sont supprimés : les sens uniques de la Montée Bonnafous (créé par l'arrêté du 6 octobre 1931) et de la Rue Gasparin (créé par l'arrêté du 30 janvier 1932) sont supprimés par l'arrêté municipal du 4 décembre 1934 pour des raisons de commodité de la circulation.

⁶³⁸ Toutes les décisions prises par la commission municipale de circulation ont été suggérées ici à la suite de demandes explicites de conseillers municipaux.

de circulation concernant un carrefour, une rue ou un quartier dans lequel ils habitent ou travaillent.

1) La pétition ou l'arme des riverains

Les pétitions sont l'un des répertoires d'action les plus utilisés pour relayer les demandes ou les plaintes des riverains ou groupes représentés concernant les problèmes de circulation. Construites comme « un texte revendicatif voué à être endossé par un certain nombre de personnes dont l'une au moins n'a pas eu la possibilité de le modifier »⁶³⁹, elles permettent une première formalisation locale d'une situation ressentie comme problématique. Ainsi les discussions en Conseil Municipal sont souvent l'occasion de faire remonter des pétitions soulevant les dangers de la circulation ou réclamant l'amélioration de la circulation en certains endroits de la Ville. En séance du 14 octobre 1934, le Conseil municipal examine la pétition de M. Gabriel Perret, par laquelle les habitants de la Rue Bugeaud se plaignent de la circulation des camions dans cette rue. Il décide de demander « aux services de police d'exercer une surveillance sévère dans cette rue, pour que la vitesse maximum de 15 kilomètres à l'heure prévue pour les véhicules de poids lourds, par les règlements de la circulation, ne soit pas dépassée ».

Le conseiller municipal Sylvestre présente à son tour, le 20 juillet 1936, une pétition des habitants des rues Paul Bert et Garibaldi. Il demande qu'un agent de la circulation soit placé à l'angle de ces deux rues pour assurer la circulation. Cette pétition a été transmise au Préfet du Rhône qui a fait connaître par lettre du 26 août 1936, qu'il avait donné des instructions pour qu'un agent-vigie soit placé au carrefour de ces deux rues, aussi fréquemment que possible, de 11h à 13h30 et de 17h à 19h30. Toutefois, le conseiller Sylvestre rajoute que « le trafic dans ces deux artères est très important surtout depuis l'ouverture de la piscine ; de plus, le croisement est étroit et la visibilité laisse à désirer. A certaines heures de la journée, la circulation est impossible et des accidents sont à redouter ».

Lors de la séance du 10 Août 1936, une pétition du Comité d'intérêt local de Bachut, présentée par le conseiller municipal Jullien, demande la pose de plaques de signalisation aux croisements des rues St-Gervais, St-Agnan, Villon, de la Rosière, St-Maurice, et Paul-Cazeneuve, avec la Route d'Heyrieux. Etant donné qu'il avait été décidé de procéder à la signalisation des croisements de la route d'Heyrieux avec les rues Villon et St-Maurice, comme les croisements des rues St-Gervais, St-Agnan, de la Rosière et Paul-Cazeneuve, ne comportent pas un réel danger pour la circulation, il n'a pas paru nécessaire pour l'administration de les signaler. Mais M. Jullien ajoute que les : « habitants riverains de la route d'Heyrieux, qui, témoins des accidents survenant fréquemment, par suite du manque de visibilité pour les conducteurs d'automobiles, aux croisements des rues (...) sollicitent la pose de plaques mentionnant ces croisements dangereux ».

En séance du 30 novembre 1936, une pétition des Comités d'intérêts locaux de Monplaisir-Ville et de Monplaisir-Nouvelles facultés, présenté par le conseiller Bonnet, réclame l'installation d'une courbe à l'intersection de la place d'Arsonval, du chemin de Montchat et du cours Albert Thomas. Selon M. Bonnet : « A tout instant le soir et plus particulièrement l'hiver par la brume et le brouillard, les véhicules et camions descendant à toute vitesse l'avenue Rockefeller, risquent de se jeter sur les remorques privées de lumière en arrêt cours Albert Thomas, pendant la manœuvre des motrices. Ainsi mercredi dernier, c'est par miracle qu'un grave accident a été évité (...) ». Cette discussion donne l'occasion

⁶³⁹ Cf. Contamin J.-G., « La perspective du cadrage au révélateur du pétitionnement : pour une conception pluraliste des cadres d'interprétation », Communication au *Congrès de l'Association Française de Science Politique*, Lyon, 2005.

à un autre conseiller, M. Guéraud, de proposer une suggestion : « La pétition que vient de déposer notre collègue me suggère une idée. J'ai souvent constaté, rue Marietton et quai Pierre-Scize, notamment, où les arrêts facultatifs sont assez nombreux, que les voyageurs, pour faire arrêter les tramways, descendent sur la chaussée au risque de se faire renverser par les automobiles qui, précisément, accélèrent à ce moment leur vitesse pour dépasser le tramway avant qu'il ne s'arrête. Ne serait-il pas possible d'installer un signal électrique et lumineux la nuit ? Les voyageurs pourraient le mettre en mouvement sans descendre sur la chaussée et en appuyant simplement sur un bouton ? Je ne pense pas qu'un tel dispositif coûte très cher ».

Une succession de pétitions est ainsi relayée par les conseillers municipaux lors des séances du Conseil Municipal. Présentées par des élus représentant les habitants et les quartiers concernés, elles permettent de mesurer combien les riverains se sentent concernés par les problèmes de circulation qu'ils côtoient quotidiennement, voire parfois investis par la mission qui consiste à trouver eux-mêmes une solution aux problèmes qu'ils soulèvent. Nous rappelons encore pour exemple certaines pétitions présentées pendant l'année 1938 :

[Pétitions présentées en Conseil Municipal (1938)]

Pétitions présentées en Conseil Municipal (1938)				
Séances	Habitants concernés	Conseillers municipaux	Objets	Suites données
24 janvier 1938		Reynier Mercier	Création d'un stationnement alterné Rue Emile-Zola et Victor Hugo	Seulement pour la rue Emile-Zola (arrêté du 29 janvier 1938)
7 mars 1938		Montrochet	Circulation Rue Centrale	Soumise à la Commission de circulation
7 mars 1938	CIL du Grand Trou	Roux	Amélioration des conditions de circulation à l'angle de Route de Vienne et de l'Avenue Berthelot	Demande au Préfet la surveillance du carrefour par un agent-vigie. Etude de l'installation d'un poste de signalisation lumineuse.
7 mars 1938		Bonnet	Rappel de pétitions et de réclamations au sujet des manœuvres dangereuses pour la circulation lors de la rentrée au dépôt des voitures des lignes 1 et 9 (Terminus en face de l'Hôpital H. Herriot)	Projet à l'étude
7 mars 1938	Habitants des rues Domer et de la Madeleine	Wiber	Signalisation d'un carrefour dangereux	4 places de signalisation installées
1 ^{er} août 1938	Commerçants et habitants de la Rue Paul-Bert	Collomb	Etablissement dans cette rue du stationnement unilatéral alterné (entre l'Avenue Lacassagne et la Rue Meynis) les jours de marché	Renvoyée à l'administration pour étude
26 décembre 1938	CIL Thibaudière-Saint-Louis CIL du Grand-Trou	Wiber	Amélioration de la circulation Route de Vienne, partie comprise entre l'Avenue Berthelot et la Rue Garibaldi	Renvoyée à l'administration et transmise à l'ingénieur en chef de la Ville pour étude

Au fur et à mesure du développement de l'automobile, le problème de la vitesse en ville est mis en avant. On repère déjà un glissement des enjeux liés à l'automobile, la sécurité des routes devenant de plus en plus centrale. Ce phénomène se confirme d'autant plus après la Seconde Guerre Mondiale. De nombreuses lettres d'habitants reviennent en effet sur les problèmes de vitesse des automobiles. Ces derniers n'hésitent pas à interpeller directement le Maire de Lyon. Dans une lettre du 1^{er} octobre 1962 adressée à Louis Pradel⁶⁴⁰, Raymond Rivière⁶⁴¹ évoque le problème de la circulation sur l'Avenue Jean Mermoz, entre la Place du Bachut et le Boulevard Pinel, dans le 8^{ème} arrondissement :

⁶⁴⁰ Cf. AML 1093 WP 55.

⁶⁴¹ Inspecteur central des Impôts, résidant à Lyon 8ème.

« (...) J'ai l'honneur de vous formuler une protestation concernant la nette insuffisance actuelle des mesures de sécurité en faveur des piétons amenés à traverser l'Avenue Jean Mermoz. A certaines heures : midi, 13h45, 18 h, etc., c'est devenu un véritable sport, plus dangereux certainement que celui du matador devant le taureau. Les autos roulent en rangs serrés, dans les deux sens à la fois, à 60 ou 70 kilomètres à l'heure et les camions de même. Les vieillards, les enfants – et ils sont de plus en plus nombreux dans ces quartiers neufs – ne peuvent plus traverser ; et souvent ils doivent pourtant la faire quatre fois par jour, ayant leur habitation d'un côté de l'avenue et leur école de l'autre. Quelles mesures de sécurité avez-vous prises, pour ces piétons ? A ma connaissance à peu près aucune. Les bandes jaunes (ou blanches) de traversée ? Je ne pense pas qu'il y en ait aucune actuellement, depuis que le revêtement de l'avenue a été refait ? Et quand bien même il y aurait des bandes tracées pour des traversées, la sécurité en résultant serait sans doute à peu près nulle, car, à Lyon, les automobilistes s'en fichent éperdument des bandes blanches ou jaunes... ils foncent ! Ce qu'il faut, ce sont des passages souterrains, il devrait y en avoir un tous les deux cents mètres environ, sur une avenue comme celle-ci⁶⁴². De plus, il existe bien un feu d'arrêt à l'intersection de la rue de la Moselle. Mais indiscutablement ce feu devrait être plus longuement au rouge et vert au lieu du simple « clignotant ». J'ai vu l'autre jour, vers 13h35, des groupes d'enfants devant traverser attendre cinq à dix minutes pour pouvoir le faire et non sans danger pour eux ! Le feu était au simple « clignotant » et les autos ne ralentissaient nullement ! Je pense, M. le maire, que devant l'augmentation rapide du flot des automobiles il est grand temps d'agir pour la sécurité des piétons et la question des crédits ne doit pas compter dans un problème de cette nature. (...) »⁶⁴³

Cette lettre est communiquée à l'ingénieur en chef de la ville (Service de la Voirie) pour avis, le 3 octobre 1962. Un rapport est ensuite produit le 7 novembre 1962 par le Service de la Voirie (Services Techniques de la Ville de Lyon), signé par l'ingénieur principal, l'ingénieur en chef du service de voirie et l'ingénieur en chef de la Ville. Il souligne qu'« il est exact, en effet que les véhicules circulent rapidement Avenue Jean Mermoz et cela malgré la présence de panneaux de limitation de la vitesse à 50 kilomètres-heure sur cette avenue. A notre avis, seule une surveillance de la police peut inciter les automobilistes à respecter cette réglementation. (...) ». Ce document mentionne également que les agents du service de la Voirie vont repeindre les passages piétons car il ne peut être question pour l'instant de la création de passages souterrains. Il indique qu'il sera transmis aux services de police une demande d'allongement éventuel du temps de fonctionnement de la signalisation à 3 feux, à l'angle de la rue de la Moselle. Dans sa réponse à M. Rivière du 21 novembre 1962, l'adjoint délégué à la circulation indique que « les services de police placés à Lyon sous l'autorité du Préfet ont seuls qualité pour faire respecter par les conducteurs de véhicules la limitation de la vitesse à 50, et bientôt à 60 kilomètres à l'heure (...) Ces passages seront repeints (...) La solution que vous préconisez (passages souterrains) est idéale et résoudrait le problème (à condition que les piétons veuillent bien les utiliser, ce qui n'est pas certain) mais elle a un défaut majeur : son coût extrêmement élevé. » (...). Enfin la demande d'allongement du temps des feux, au carrefour de la Rue de la Moselle, est bien transmise aux services

⁶⁴² A ce passage, on retrouve sur la lettre un commentaire au crayon : « M. Rivière ne marchande pas ».

⁶⁴³ Les passages soulignés correspondent à ceux de la lettre d'origine.

intéressés. D'autres lettres reviennent sur des problèmes d'aménagement de la circulation qui peuvent causer de graves dangers pour les automobilistes et les piétons, comme celle

du 21 juillet 1967 adressée à Louis Pradel⁶⁴⁴ par M. Vulliod⁶⁴⁵ :

« C'est avec plaisir que nous avons vu s'instaurer un nouveau système de circulation automobile dans le quartier des Brotteaux. Nous en espérons une grosse amélioration mais après quinze jours d'essais, je viens vous demander de vous pencher sur ce problème. Il n'existe aucun système qui ne soit plus compliqué que celui qui vient d'être mis en place. Il ne peut émaner que d'une personne qui ne conduit pas et n'est jamais piéton. Peut-être fait-il joujou rien que pour voir. Par cette circulation de très nombreux accidents ont lieu tous les jours, certes il n'y a pas de morts pour l'instant mais ils viendront⁶⁴⁶. (...) Commercialement parlant ce nouveau système est un désastre. (...) Les hommes sont fatigués et je certifie d'avance des morts. On ne peut demander à un humain lors d'une journée de travail de lire tous les panneaux à chaque coin de rue. Il y a une logique. Il y a quatre écoles dans le quartier, attention aux enfants, ils seront perdus (...) »

Le Maire transmet cette lettre à l'adjoint en charge des questions de circulation, Marque, le 25 juillet 1967. Il en profite pour lui indiquer qu'il a « déjà reçu de nombreuses protestations des habitants du quartier des Brotteaux qui se plaignent que la traversée de l'axe F. Roosevelt-Vitton est très difficile, particulièrement pour les piétons, ce qui est exact. (...) Il faudrait donc allonger le temps de passage des voitures traversant l'axe, ce qui arrangerait les automobilistes et surtout les piétons. Très urgent (...) »⁶⁴⁷. Quelques mois plus tard, une lettre du 3 janvier 1968 de M. Dupouy⁶⁴⁸ à Louis Pradel⁶⁴⁹ revient à nouveau sur les problèmes d'aménagement de la circulation dans Lyon : « (...) si l'on veut que l'usager autre que le riverain ne perde pas les pédales et de ce fait ait ou créé un accident, il me semble que le principe d'interdiction de tourner à gauche, mais de tourner trois fois à droite en commençant après le carrefour désiré, devrait être étendu à toute l'agglomération et au même moment. Cela oblige certainement à revoir un certain nombre de sens uniques (...) ». Il continue en proposant diverses réflexions sur la circulation à Lyon, principalement pour le 6^{ème} arrondissement. Suite à cette lettre, un rapport du service de voirie/voie publique est réalisé le 25 janvier 1968 par l'ingénieur principal⁶⁵⁰ pour répondre à cette requête. Enfin l'adjoint délégué en charge des questions de circulation répond au nom du Maire, le 13 février 1968 à Dupouy en présentant les projets d'aménagement de la circulation en cours pour les cours Vitton et Franklin Roosevelt. On retrouve également dans les années

⁶⁴⁴ Cf. AML 1093 WP 55.

⁶⁴⁵ Qui possède un magasin d'antiquités, au 80, rue de Vendôme.

⁶⁴⁶ **Il indique qu'il faut faire comme la rue Duquesne, pour créer le même axe de grande circulation avec interdiction de tourner à gauche, et il propose de peindre les carrefours en damiers noirs et blancs, en citant l'exemple de ce qui est réalisé à Marseille.**

⁶⁴⁷ Cette lettre est communiquée à Pabiou, responsable du service électromécanique de la Ville de Lyon.

⁶⁴⁸ Habitant Avenue du Maréchal Foch.

⁶⁴⁹ Cf. AML 1093 WP 55.

⁶⁵⁰ Signé par l'ingénieur en chef, directeur du service de Voirie et par le directeur général des services techniques de la Ville.

soixante, de nombreuses lettres⁶⁵¹ de compagnies d'assurances qui demandent à la Mairie ou au service des ponts et chaussées quelles sont les limitations de vitesse dans la ville, notamment en cas de litiges ou d'accidents qui touchent leurs assurés. D'une certaine manière, cela révèle un manque d'information et un certain flou au niveau des mesures de la limitation de vitesse dans la ville car plusieurs personnes semblent incapables de les connaître.

On remarque donc que les sollicitations affluent à la mairie centrale ou à destination des élus. Elles se présentent sous forme de lettres, de demandes orales ou de pétitions. Ce sont donc des formes de mobilisations classiques⁶⁵² qui émanent de la part des riverains, des citoyens lyonnais ou des groupes intéressés ou représentés. Parmi elles, de nombreuses proviennent des groupes scolaires et des associations de parents d'élèves pour garantir la sécurité de la circulation aux abords des écoles⁶⁵³. Les riverains interviennent également pour des problèmes ayant trait à la circulation dans leur voisinage. L'Automobile-Club du Rhône, comme nous l'avons déjà vu, bénéficie parfois d'un accès privilégié pour accéder aux pouvoirs publics et leur suggérer des améliorations concernant la circulation urbaine ou le stationnement. Enfin les transporteurs et messagistes revendiquent également une prise en compte de leurs activités dans le traitement de la question publique automobile. Face à cet afflux de demandes, les autorités locales éprouvent des difficultés à répondre et à satisfaire à toutes ces réclamations.

2) Comment satisfaire toutes les demandes ?

Les demandes des habitants ou des élus concernant la circulation sont souvent difficiles à satisfaire. Par moment, la question soulevée semble trop complexe à résoudre ou nécessite une collaboration poussée de plusieurs services. Dans d'autres occasions, les discussions entre élus rejoignent des enjeux trop généraux auxquels il apparaît difficile de trouver une issue concrète et immédiate. C'est le cas à l'occasion d'une séance en Conseil Municipal du 9 juillet 1934, où la question de la circulation des véhicules automobiles est largement débattue à la fin des discussions. Elle fait l'objet d'une longue intervention à laquelle prennent part les conseillers municipaux Barboyon, Sahuc, Clavel, Mejat, Cohendy et Reynier, dont la plupart sont assez étroitement concernés par les problèmes de circulation puisque membres de la commission municipale de circulation. Ils reviennent sur les nuisances consécutives à la circulation des automobiles (bruit, état des chaussées, accidents). Cette discussion, qui soulève de nombreux problèmes, ne débouche pourtant sur aucune décision précise. De même le 6 août 1934, le conseiller municipal Bonnat fait une observation sur la limitation de la vitesse des poids lourds afin de diminuer le bruit. Le Maire répond d'une part qu'il est difficile de contrôler la vitesse maximum de ces véhicules et d'autre part, il évoque la résistance sur cet aspect de certains services départementaux et nationaux. La discussion est donc reportée en commission générale. Par ailleurs, lors d'une discussion en séance du 18 février 1935, Edouard Herriot fait part du jugement du Tribunal Correctionnel en date du 30 janvier 1935 contre un arrêté du 8 janvier 1934 qu'il avait pris pour réglementer le stationnement et la circulation des autocars. Il indique alors qu'il considère son administration, du fait de ce jugement, pratiquement

⁶⁵¹ Cf. AML 1093 WP 55.

⁶⁵² Voir sur ce point Contamin J.-G., *Contribution à une sociologie des usages pluriels des formes de mobilisation. L'exemple de la pétition en France*, Thèse de science politique, Paris I, 2001.

⁶⁵³ Voir notamment sur ce point les nombreuses lettres et plaintes présentes dans la chemise « Sécurité Routière / Groupes Scolaires (1955-1977) » du carton AML 1093 WP 55.

désarmée et qu'il se dégage de sa responsabilité « en ce qui concerne la circulation et la sécurité publique et en ce qui concerne les autres incidences éventuelles du jugement du Tribunal Correctionnel ».

Une autre discussion illustre ces difficultés. En séance du 15 mars 1937, le conseiller Guéraud rappelle une question qui pour lui a souvent été discutée et qui a finalement été renvoyée à la commission de la circulation, où pour l'instant aucune solution n'a encore été prise. Il s'agit de l'interdiction des étalages dans les rues particulièrement étroites, comme la rue de l'Ancienne-Préfecture et la grande rue de Vaise. Il mentionne que l'espace libre pour les piétons est quelque fois inférieur à 50 centimètres. Les passants courent selon lui le risque d'être happés par une automobile roulant même lentement. Il indique enfin qu'il faut permettre aux concitoyens de circuler sur les trottoirs, afin de leur éviter le plus possible d'emprunter la chaussée. Dans sa réponse, le Maire établit une certaine hiérarchie des priorités entre les différents usagers de la rue. Selon lui : « le piéton doit être le premier satisfait, l'automobile et le commerçant ne doivent l'être qu'après ». Le conseiller Reynier en profite pour signaler à son tour les difficultés de circulation de la rue Port-du-Temple. L'adjoint à la circulation et président de la commission municipale de circulation Petit répond qu'il prépare en ce moment un rapport qu'il transmettra au Maire, afin que par voie d'arrêtés, certaines modifications soient apportées au régime actuel des devantures et des étalages sur la voie publique qui date de 1922.

A la fin des années trente, le nombre de voitures en circulation à Lyon a considérablement augmenté⁶⁵⁴. Plusieurs accidents suscitent l'intervention des élus lyonnais. En séance du 25 avril 1938, le conseiller Charbin formule une observation visant à réglementer le stationnement et la circulation sur la place A. Poncet :

« (...) à propos de l'accident mortel survenu il y a quelques jours sur la place A. Poncet, je voudrais attirer votre attention, comme je l'ai déjà fait par lettre, sur la nécessité qu'il y aurait à réglementer le stationnement et la circulation sur le partie de la Place A. Poncet située entre la rue des Marronniers et la place Bellecour. (...) Les piétons circulent difficilement et ils risquent d'être renversés par les voitures en station, au moment où celles-ci sont obligées de reculer pour redémarrer. Il serait nécessaire, afin d'éviter le retour d'accidents comme celui que je rappelle, de limiter le nombre des cars en stationnement et de réglementer la circulation sur la Place A. Poncet ».

Le Maire répond qu'il faut établir un projet de réglementation et envisage également la mise en place d'écriteaux. Lors de la même séance, le conseiller Jullien évoque à son tour, les dangers de la circulation, Route de Vienne, à l'angle de la Rue Challemel-Lacour : « Lorsque l'on vient du Midi, la Route de Vienne présente une longueur d'environ 3 kilomètres en ligne droite. Les voitures arrivent alors à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure, quelques fois même davantage. Me faisant écho d'une demande du Comité d'intérêt local de ce quartier, je vous prie de bien vouloir faire examiner s'il n'y aurait pas lieu de signaler à cet endroit qu'il y a danger à aller trop vite ». Les dangers de ce carrefour sont signalés à nouveau lors des séances du Conseil municipal des 17 avril 1939⁶⁵⁵ et 1^{er} mai 1939⁶⁵⁶. Le conseiller Massimi profite de la circonstance pour :

⁶⁵⁴ Voir le tableau du nombre d'automobiles dans le Rhône en annexe. Ainsi en 1938, on compte 62 678 véhicules en circulation dans le Rhône et il faudra attendre 1952, soit presque quinze après, pour dépasser ce seuil de véhicules en circulation.

⁶⁵⁵ Avec la présentation des arguments de l'adjoint à la circulation, Petit.

⁶⁵⁶ Avec l'examen du rapport du conseiller municipal Reynier réalisé pour la Commission générale du Conseil municipal.

« signaler à nouveau à l'attention de l'Administration un point de la ville sur lequel se sont produits de nombreux et graves accidents (...). Récemment encore, une collision, qui a eu lieu sur ce point, a causé deux morts et fait quatre blessés. La démolition d'une masure suffirait à faire disparaître les dangers que courent ceux qui empruntent ces voies publiques. (...) à faire disparaître de ce carrefour cette construction, cause de tant d'accidents. Je vous demande M. le Maire, de faire reprendre l'examen de cette question par vos services afin qu'on ait plus à redouter des collisions graves sur ce point de la ville ».

Lorsque les dangers de la circulation sont évoqués, la situation préoccupante des risques aux abords des groupes scolaires ressurgit dans les plaintes relayées par les élus locaux.

Le 1^{er} août 1938, le conseiller Montrochet relève que la Commission cantonale scolaire du 2^{ème} Arrondissement s'inquiète des difficultés de circulation, rue Jean-Fabre, vers le groupe Lamartine. En effet une population scolaire nombreuse et imprudente l'emprunte. Aussi il propose de créer un sens unique, réclamé par les maîtres et les parents. De plus, comme ce groupe est bordé par un trottoir de bois très vétuste, il souhaite que des réparations soient effectuées, car il souligne qu'il y a déjà eu des accidents.

Il est donc très fréquent d'observer que ce sont la plupart du temps les accidents, leurs échos dans la presse ou auprès de certaines associations de quartier, et leur dimension tragique, qui conduisent les élus et l'administration municipale à réagir. Dans ce sens, un tragique accident pousse le conseiller municipal Collomb à faire le 6 février 1939⁶⁵⁷ une observation au sujet de la réglementation de la vitesse des véhicules à l'intérieur de la Ville : « Je reconnais que l'Automobile-Club du Rhône a recommandé très souvent, dans des conférences et à la radio, la prudence aux automobilistes. Je regrette que les excellents conseils qui ont été donnés n'aient pas mieux été écoutés. Aussi je vous demande, M. le Maire, de prendre un arrêté réglementant la vitesse des automobilistes dans les rues de Lyon ». Le conseiller Jullien intervient pour dire que cet arrêté existe mais qu'il n'est pas respecté. M. Collomb revient alors à nouveau sur le problème de la vitesse, sur celui de l'ivresse du conducteur mais aussi sur le fait que ce dernier avait une main atrophiée⁶⁵⁸ : « Je trouve extraordinaire qu'on donne des permis de conduire à des gens qui n'ont pas leurs quatre membres en bon état ». Constatant qu'il existe un arrêté réglementant la vitesse des véhicules automobiles, il demande donc au Maire, de rappeler aux services de police qu'ils doivent veiller à son observation : « Il ne faut pas que nos concitoyens quand ils sortent de chez eux aient à se demander s'ils pourront y rentrer. Ils doivent franchir les artères de cette ville sans risquer de s'y faire écraser ». Le Maire souligne ensuite que l'automobiliste dont il est question a été placé devant le juge d'instruction. Il rajoute qu'« il est certain qu'on n'est pas assez sévère pour l'octroi des permis de conduire. (...) On rendrait service à la population en retirant par exemple leurs permis de conduire aux personnes sortant d'un café ou d'un restaurant en état manifeste d'ébriété »⁶⁵⁹. Il indique qu'il écrira au Préfet du Rhône pour que la police fasse respecter son arrêté limitant la vitesse des automobilistes dans notre

⁶⁵⁷ Cet accident a eu lieu juste avant la séance en question, à l'angle du Cours de la Liberté et de la Rue Mazenod : un homme de 72 ans a été projeté contre un tramway par un voiture arrivant trop vite et conduite par un chauffeur ivre. L'homme, transporté par les pompiers, est mort sur le chemin de l'hôpital, puis a été ensuite transporté à l'Institut Médico-légal.

⁶⁵⁸ Il fait également référence à un accident récent sur la Place du Pont où deux personnes ont été écrasées par un automobiliste qui avait une jambe de bois.

⁶⁵⁹ Le conseiller Thouin rajoute : « Et l'on rendrait aussi service aux automobilistes prudents qui sont souvent victimes de ces gens-là ».

Ville. Il lui demandera également de faire surveiller les personnes qui, sortant des cafés ou des restaurants, regagnent leurs automobiles dans un état qui n'autorise pas la conduite de ces véhicules. Il s'ensuit une discussion où plusieurs conseillers municipaux⁶⁶⁰ prennent la parole pour revenir tout à tour sur les dispositifs techniques permettant aux unijambistes de conduire un véhicule, sur la visite médicale obligatoire pour les conducteurs de poids lourds qui devrait pour certains être étendue à l'ensemble des chauffeurs⁶⁶¹. Le conseiller Roure reprend la parole pour signaler que comme le conducteur de l'automobile homicide était ivre, « un délit commis dans de telles conditions devrait constituer non une circonstance atténuante, mais une circonstance aggravante. Lorsque des gens enclins à l'alcoolisme sauraient que l'ivresse, en cas de crime ou de délit, est une circonstance aggravante, ils y regarderaient à deux fois avant de se livrer à leur passion. Or, actuellement, dans l'esprit des Français, l'ivresse est une circonstance atténuante ; quand arrive un accident dû à l'ivresse, on voit tout de suite des gens excuser le coupable sous prétexte qu'il était ivre. » Le Maire conclut le débat en ajoutant que sur cette question au moins, il ira demander au Préfet de rendre les examens plus sérieux, « dans l'intérêt même de la population ». Une nouvelle fois un accident survenu Montée du Gourguillon conduit le conseiller Vignon à intervenir en séance du Conseil municipal du 19 juin 1939 :

« A la suite d'un accident survenu il y a quelques jours, Montée du Gourguillon, j'ai reçu une pétition signée de nombreux habitants de ce quartier qui demandent que cette rue soit fermée à la circulation des véhicules, comme l'est la Montée de la Grande-Côte ou la Montée des Epies. C'est le 4^{ème} accident qui se produit montée du Gourguillon et il est fort heureux qu'il n'y ait pas eu de victimes. Mais si des mesures de sécurité ne sont pas prises, il est à craindre qu'un jour un camion rompant ses freins ne cause des morts. D'ailleurs, il m'a été dit que les véhicules de la Ville n'empruntaient pas cette voie publique. C'est une chance qu'il n'y ait pas eu d'accident mortel. (...) Si l'accident s'était produit au moment de la sortie des élèves de l'école libre qui se trouve à côté de la boucherie, nous aurions à déplorer certainement la mort de plusieurs enfants »⁶⁶².

On observe que sur cette nouvelle question des accidents, l'ensemble des causes sont déjà soulevées au cours des débats du Conseil municipal de la Ville de Lyon : la vitesse, l'alcool au volant, les caractéristiques techniques des véhicules, la formation des chauffeurs, les aménagements de la route. D'ailleurs certaines de ces discussions peuvent être encore d'une actualité déroutante, même si les élus semblent aujourd'hui moins démunis en face

⁶⁶⁰ Prennent ainsi la parole les conseillers Mercier, Vicaire, Guinet, Roure et bien sûr le Maire qui s'efforce de présenter quelques tentatives de réponse.

⁶⁶¹ Sur ce dernier point le conseiller Guinet ajoute que : « pour éviter les accidents qui se multiplient, il faudrait évidemment étendre à tous les candidats chauffeurs la visite médicale imposée seulement aux candidats conducteurs de poids lourds ; je dois dire toutefois que cette visite médicale obligatoire – je ne veux pas entrer dans les détails - n'est pas ce qu'il faudrait qu'elle fût ; l'examen est trop rapide. Il faudrait – mais cela ne ferait pas plaisir aux fabricants d'automobiles – que cette visite générale et minutieuse fût imposée à tous les candidats conducteurs et qu'elle portât surtout sur le système nerveux ; l'étude des réflexes est nécessaire. Il n'y a pas que les alcooliques qui sont dangereux, les nerveux le sont aussi et ils sont nombreux. Mais une telle obligation se heurterait, je le répète, aux intérêts des fabricants d'automobiles ». Le Maire indique donc qu'il va demander que la visite médicale soit imposée à tous les candidats chauffeurs, même si le conseiller Roure souligne que « ce vœu a déjà été émis ; il n'a jamais eu de suite. Les résistances sont venues des députés, du côté des fabricants d'automobiles, du côté des intéressés et du côté des examinateurs ».

⁶⁶² **Le Maire répond que les services techniques de la Ville vont étudier cette question et que le service de la Voirie lui enverra un rapport qu'il soumettra à M. Vignon.**

de tels circonstances. Les discussions des élus sur cette thématique sont pour la plupart du temps provoquées par des accidents tragiques auxquels ils doivent réagir. De ce point de vue, l'administration municipale comme les pouvoirs urbains, se trouvent souvent en difficulté pour anticiper et proposer au préalable des actions et des mesures pour faire diminuer les accidents de la route.

Ce premier temps de parcours à travers les discussions des élus lyonnais nous a permis de repérer l'irruption de la question automobile dans les débats politiques. Nous avons vu que cette problématique se transforme rapidement en problème de circulation. On repère ici une adéquation entre élus qui rejoignent de ce côté les attentes des mondes automobiles, au niveau de la définition du problème public à construire. Les rues décrites comme encombrées sont soumises à des projets d'aménagement tant physique que réglementaire de la circulation. Nous avons repéré également le mode de construction et de circulation des problèmes à partir des élus et des plaintes des habitants, selon un modèle mixte de mobilisation externe et interne⁶⁶³. Enfin, les accidents de la route permettent d'appréhender les capacités de proposition, à la fois intenses, réactives mais parfois insatisfaisantes, des élus face à ce nouveau problème. Ces dernières sont connectées au problème de la répartition des responsabilités entre les différents acteurs locaux chargés des questions de transports et de sécurité⁶⁶⁴. Les échanges nationaux et internationaux, qui se déroulent autour des questions automobiles pendant la première moitié du vingtième siècle, montrent également une mise en débat de l'organisation des acteurs légitimes à intervenir dans ce secteur. Ainsi sont discutés notamment les relations entre les sphères publique et privée, mais aussi entre représentants de l'Etat et représentants des collectivités locales et tout particulièrement la place des villes. Nous allons donc voir à présent comment les débats locaux s'inscrivent et participent à des discussions nationales et internationales dans lesquelles sont débattus les problèmes automobiles.

Section 2) Des discussions nationales et internationales comme relais des préoccupations locales

Les premiers échanges entre villes sur les questions de circulation concernent l'harmonisation des règles de circulation et de signalisation. Même si les édiles ont coutume de construire avant tout « localement » les enjeux de circulation, de stationnement ou de sécurité routière, par moment ils s'efforcent de sortir les débats de certaines problématiques contingentes ou particulières pour tenir compte des conducteurs « étrangers » à leur ville, voire proposer une vue plus large aux enjeux qui ne semblent au départ que concerner leurs rues. Cette volonté/ambiguïté⁶⁶⁵ est également affichée dans les périodiques

⁶⁶³ Voir sur ce point Garraud P., « Agenda/Emergence », in Boussaguet et alii., op. cit., p. 52 et 53.

⁶⁶⁴ Nous reviendrons plus largement sur ce point à l'occasion de notre chapitre trois.

⁶⁶⁵ Réclamant au départ une diversité des points de vue et faisant preuve de généralité, les techniciens en reviennent parfois finalement à des préoccupations « bassement » locales comme en témoigne le compte-rendu réalisé à la suite du voyage effectué en 1930 par des agents de police lyonnais à Paris et financé par l'ACR : « si cette délégation a reçu à Paris le meilleur accueil, elle ne semble pas avoir rapporté des renseignements véritablement intéressants. En effet les informations qui ont été recueillies ne sont en tout cas pas susceptibles de guider pratiquement les autorités qui ont la charge d'assurer la sécurité et la facilité de la circulation à Lyon. Pour les membres de la commission cela provient du fait qu'en dehors de quelques règles générales applicables à tous les grands centres, les méthodes à employer varient d'une ville à l'autre. Ils en concluent que chaque ville importante doit nécessairement appliquer des méthodes s'inspirant de conditions locales, de la configuration géographique, du chiffre de sa population et de la nature du trafic de certains îlots », cf. CR de la séance de la commission départementale de circulation du 27 mars 1930, ADR S 2587.

automobiles dont les articles oscillent la plupart du temps entre données/questions locales et exemplifications/points de vue plus généraux. Sans être toujours explicites, les préoccupations des promoteurs de l'automobile ou de ceux qui tentent de s'en accommoder convergent donc vers l'harmonisation ou la standardisation des pratiques automobiles. Le développement de ces différents enjeux nous conduira à voir dans un premier temps comment sont abordées les questions de réglementation et de signalisation, puis dans un second temps, nous reviendrons sur la construction de routes et l'aménagement du trafic routier.

A) L'harmonisation des règles de circulation et de signalisation

Sur le plan national comme au niveau international, les débats et les discussions concernant l'aménagement des routes, la réglementation de la circulation ou la signalisation se tiennent la plupart du temps à l'écart des problématiques urbaines⁶⁶⁶. De ce point de vue, les réflexions états-uniennes développées sur ces enjeux depuis les années vingt et trente, montrent une bien plus grande prise en compte des enjeux urbains⁶⁶⁷. Les experts américains sont les premiers à tenir compte de la spécificité des villes pour comprendre les problèmes de circulation et de stationnement en milieu urbain⁶⁶⁸. En témoignent les discussions autour des conférences internationales de l'aménagement des villes qui se tiennent depuis 1920 dans plusieurs villes, comme Paris, Londres ou Berlin. Seule celle qui a lieu à New York en 1925⁶⁶⁹ accorde une place importante aux questions de circulation urbaine. En effet dans le programme, un thème important : « The Traffic Problem », occupe plusieurs conférenciers : « City Planning as a Permanent Solution of the Traffic Problem » par Arthur S. Tuttle (New York) et Morris Knowles (Pittsburgh) ; « Circulation et Transports » par Auguste Bruggeman et Jacques Gréber (Paris)⁶⁷⁰ ; « Arteriel Roads » par G. L. Lepler (Londres) et Joseph Brix (Berlin) ; et « Traffic in New York City » par Richard E. Enright (New York). De ce point de vue, les résultats obtenus par les Etats-Unis suscitent de plus en plus d'engouement⁶⁷¹.

Pourtant dans les villes européennes, la circulation des automobiles pose des problèmes importants aux édiles et techniciens dès le début du vingtième siècle, notamment pour celles qui possèdent un centre historique important⁶⁷². Mais, alors même qu'elles n'ont pas toutes connu la même évolution historique, culturelle ou géographique, il est fréquent de constater que la plupart des articles ou des argumentaires développés de manière récurrente sur la circulation en ville, reviennent sur ces problèmes censés toucher l'ensemble des villes européennes comme une donnée allant de soi. Ces données

⁶⁶⁶ Comme au niveau national et étatique, les spécificités urbaines ne semblent pas prises en compte, voir sur ce point notre chapitre trois.

⁶⁶⁷ Voir sur ce point l'article de Lannoy P., « L'automobile comme objet de recherche, Chicago 1915-1940 » *Revue Française de Sociologie*, Vol. 44, n° 3, 2003, pp. 497-530.

⁶⁶⁸ Voir Taylor C. P., *Traffic Officers Training Manual*, Chicago, National Safety Council, 1930.

⁶⁶⁹ *Conférence Internationale de l'Aménagement des Villes*, New York, 1925 CR, Norman, Remington CO Baltimore, MD, cf. Bibliothèque administrative de la ville de Paris 37056 1925.

⁶⁷⁰ Tous deux alors professeurs à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris.

⁶⁷¹ Voir Martini M., « Le problème de la circulation. Comment les Américains l'ont résolu », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1931, pp. 13-14 ; et Capitaine Planchoy, « Les règlements de circulation routière aux Etats-Unis », *Revue de la Gendarmerie*, 15 septembre 1939, pp. 727-730, cf. AN 1994 0495 ART 22.

⁶⁷² Flonneau M., 2005, op. cit.

intrinsèques et inhérentes semblent systématiquement convoquées pour désigner les phénomènes urbains du vingtième siècle. Ainsi pour comprendre comment ces derniers sont appréhendés dans une dynamique de circulations internationales, nous allons commencer par décrire les premiers lieux de discussions des questions automobiles.

1) Des scènes d'échanges éclatées

La période correspondant à l'arrivée et au développement de l'automobile dans les sociétés occidentales contemporaines constitue un formidable laboratoire d'analyse des discussions et des débats sur la manière de réguler les déplacements dans un cadre international⁶⁷³. Depuis le dix-neuvième siècle et la révolution industrielle, le transport de personnes et de marchandises constitue en effet un des premiers secteurs d'action publique qui vient bouleverser le cadre des politiques nationales et locales. Ce constat vaut pour le cas des transports maritimes, fluviaux ou ferrés mais il s'applique également ici au transport routier puis bientôt au transport aérien. L'automobile offre en effet la perspective de sortir tout d'abord « timidement » des villes pour rejoindre les campagnes puis de passer d'un pays à un autre. Les questions d'harmonisation et de réglementation de l'usage de ce type de transport se trouvent donc relayées à un niveau inter-municipal puis inter-étatique et peuvent concerner les enjeux liés à la construction ou à la localisation des routes comme ceux plus économiques de la taxation des usages de l'automobile.

Dans ce cadre, les associations internationales en constitution représentant le point de vue de techniciens sous forme corporatiste, d'élus à travers le positionnement des villes ou des Etats jouent un rôle dans les échanges relayant ces problématiques. Cette mise en forme scientifique, sociale et politique d'une cause semble alors en continuité avec les modalités de constitution d'un espace de débat international propres au dix-neuvième siècle⁶⁷⁴. Dans ces cénacles, plusieurs enjeux sont soulevés par les techniciens et les édiles urbains, notamment la question des infrastructures routières en ville, ou celle des transports urbains, mais c'est principalement les questions de réglementation⁶⁷⁵ puis celles de la signalisation qui accompagnent ces débats⁶⁷⁶. Comme nous le verrons, les mêmes préoccupations apparaissent aussi très clairement au sein des débats des comités et groupes de travail planchant sur les problèmes de circulation à Lyon⁶⁷⁷ et dans d'autres villes au cours de l'entre-deux-guerres.

⁶⁷³ Les enjeux « modernes » de mobilité internationale sont à replacer dans le contexte de l'invention du passeport (marqué donc par l'émergence simultanée d'un contrôle de cette mobilité « occidentale » censée devenir illimitée) et du développement du chemin de fer à partir des années 1830.

⁶⁷⁴ Voir sur cette question les travaux de Anne Rasmussen et notamment, *L'Internationale scientifique 1890-1914*, Thèse de doctorat en histoire, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1995.

⁶⁷⁵ Rapports de Massard et Biette sur la 6^{ème} question, « Le problème de la circulation sur les routes et dans les rues de villes congestionnées par le trafic » de la 2^{ème} section « Circulation et exploitation » du congrès de Séville en 1923 et sur la 5^{ème} question « Développement et aménagement des villes dans l'intérêt de la circulation » à la 2^{ème} section « Circulation et exploitation » du Milan de 1926.

⁶⁷⁶ Pour le cas français, la question de l'évolution de la signalisation routière, tout comme les enjeux internationaux qui y sont liés, sont évoqués chez Duhamel M., *Un demi-siècle de signalisation routière, Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1994.

⁶⁷⁷ Qu'ils rassemblent des membres de la Préfecture, du Conseil Général, des Municipalités concernées ou des services déconcentrés (forces de l'ordre et ingénieurs des ponts et chaussées), comme nous aurons l'occasion de le voir au cours de notre quatrième chapitre.

Concernant l'automobile, les premières années du vingtième siècle voient se développer des congrès sur ce thème sous l'égide des associations d'usagers⁶⁷⁸. Se sont déroulés notamment le premier et le deuxième congrès international d'automobilisme dans l'Hôtel particulier de l'Automobile-Club de France en 1900 et en 1903, puis à Milan le troisième en 1906, et le premier congrès international de tourisme et de circulation automobile au Grand Palais à Paris en 1905⁶⁷⁹. Une autre conférence parisienne a lieu en 1909 dans le but d'établir un certificat international de la route. Enfin se tient le 5 octobre 1909 le congrès du code de la route qui porte sur la question de l'unification des règlements de police routière avec la participation notamment des gouvernements belges, hollandais, et italiens⁶⁸⁰.

A la suite de cette première dynamique, on peut repérer l'existence d'une scène transnationale de dialogue entre les associations, les organisations internationales, les villes et les Etats sur la question automobile⁶⁸¹. Sur cet objet en effet, un véritable espace transnational de discussion se construit par le biais alors classique d'une multiplication de périodiques, de congrès et d'échanges réguliers entre experts et hommes politiques. Pour l'entre-deux-guerres, les échanges s'articulent principalement autour d'associations, comme l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), l'Union Internationale des Villes (UIV) ou l'Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus (AIACR) tendant à se rapprocher de la Société des Nations créée en 1919⁶⁸².

En effet après la Première Guerre Mondiale, plusieurs rencontres ont lieu dans l'entourage de la récente organisation genevoise. Dès 1921, la Première Conférence Générale sur la Liberté des Communications et du Transit se tient à Barcelone⁶⁸³. La même année a lieu à Paris la conférence internationale de circulation sur routes. La deuxième et la troisième conférence générale des communications et du transit se tiennent à Genève en 1923⁶⁸⁴ et en 1927⁶⁸⁵. L'énumération n'a rien d'exhaustive, mais chaque conférence traite d'enjeux liés à la réglementation des transports. Il s'agit bien souvent d'étudier en fait les possibilités de perfectionnement de la régulation du trafic automobile. Genève devient par la même un des lieux importants où se croisent de plus en plus fréquemment les « experts-diplomates » des questions automobiles. Nous verrons également qu'au niveau de la thématique des routes et de la construction des autoroutes, la ville suisse joue un rôle important.

Au sein de la SdN, la question des transports est initialement abordée dans le giron d'une administration dédiée aux libertés de communication et du transit pour la période

⁶⁷⁸ Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *AIPCR – PIARC 1909-1969*, Arac, Paris, 1970.

⁶⁷⁹ Cf. Flonneau M., *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 2003, p. 37 et 38.

⁶⁸⁰ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1909.

⁶⁸¹ Voir en annexes la présentation de ces différentes rencontres.

⁶⁸² Voir sur ce point Bernardin S. et Gardon S., « When Traffic Engineers and Urban Planners meet: a Search for Transnational Exchanges during the Interwar Period », *Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility*, Marne-la-Vallée, 28 septembre – 1er octobre 2006.

⁶⁸³ Cf. A SDN R 1090.

⁶⁸⁴ Cf. A SDN R 1140.

⁶⁸⁵ Cf. A SDN R 1176.

1919-1924⁶⁸⁶. Les discussions portent alors principalement sur les modalités d'accord entre nations ou régions sur les transports maritimes, fluviaux et ferroviaires⁶⁸⁷. La route apparaît véritablement en tant qu'enjeu de débat en 1924 avec la création d'un Comité spécial d'étude de la circulation routière au sein de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit⁶⁸⁸. Il a pour mission de préparer la Conférence internationale relative à la circulation automobile et Routière de Paris en 1926⁶⁸⁹. A partir de cette période, la SdN devient l'interlocuteur de plusieurs associations sur le sujet des modalités de prise en compte de la circulation routière au niveau international⁶⁹⁰. On repère également le passage de la question du transit et au sens général de la liberté des communications, entendue comme la liberté de se déplacer pour les individus, à celle des transports, comme mode de déplacement et donc ensuite à une sectorialisation des questionnements par type de transports.

En 1927, ce comité se transforme en Comité Permanent de la Circulation Routière après sa troisième session⁶⁹¹. Il prend alors son rythme de croisière et se réunit en moyenne une année sur deux à l'occasion de sessions comprenant des séances de plusieurs jours. Il est composé d'un président, d'un secrétaire et d'une dizaine de membres experts issus de plusieurs nationalités nommés pour quatre ans⁶⁹². Cet espace de discussion permet à la SdN de formuler des avis et de prendre position sur la question de la circulation routière face aux particularismes des Etats. Son mode de fonctionnement confirme que l'institution genevoise est devenue un interlocuteur important sur la scène transnationale, au même titre que ses organisations voisines, tel le Bureau International du Travail, puisque plusieurs associations internationales comme l'UIV cherchent à les intégrer⁶⁹³. Surtout les discussions internationales rejoignent progressivement les préoccupations des villes.

2) Des préoccupations locales aux enjeux internationaux

⁶⁸⁶ Cf. A SDN R 1091.

⁶⁸⁷ Sur cette question de la coordination des transports, débattue dès les premières années d'existence des comités techniques de la SDN, on peut regarder l'importante étude réalisée par Nicolas Neiertz sur le cas français : *La coordination des transports en France, De 1918 à nos jours*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1999.

⁶⁸⁸ Voir Anastasiadou I., Lagendijk V. and Schipper F., « Universalism or Régionalism? The Work of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit of the League of Nations », working paper.

⁶⁸⁹ Remplaçant la convention internationale de 1909 sur la circulation automobile, elle permet l'édification d'une convention internationale relative à la circulation automobile, qui ne sera ratifiée par la France et 20 autres pays que le 24 octobre 1929, cf. Ministère des Affaires Etrangères, *Conférence internationale relative à la circulation automobile et routière*, Imprimerie Nationale, Paris, 1927, 148 p, et lettre du 2 septembre 1925 de Romein (secrétaire du Comité permanent de la circulation routière de la SDN) à Delaquis (membre du Comité permanent de la circulation routière de la SDN), A SDN R 1132.

⁶⁹⁰ Voir Schipper F., "Glocal Signs: Urban Traffic Signs and the League of Nations", Communication au Second European Congress in World and Global History, Dresden, 3-5 July 2008.

⁶⁹¹ Cf. A SDN R 1131.

⁶⁹² Dans les faits la plupart des experts nommés participent à l'ensemble des sessions du comité de la SdN, sauf en cas de problèmes majeurs (décès, enjeux diplomatiques...).

⁶⁹³ Voir sur point Bernardin S. et Gardon S., « Genèse d'une cause transnationale, Les villes au défi de l'automobile (1908-1938) », communication au Séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Paris I - Paris IV – ENPC, 20 décembre 2007.

Les années 1925-1927 semblent constituer un tournant au niveau de la prise en compte à la fois locale et internationale des questions de réglementation. C'est la période⁶⁹⁴ pendant laquelle plusieurs villes françaises adoptent leur premier règlement général de circulation⁶⁹⁵.

Celui de Lyon est mis en place le 1^{er} février 1926, après des réflexions menées par une commission d'étude spéciale entre juillet 1925 et janvier 1926⁶⁹⁶. Les débats qui agitent les scènes d'échanges internationales ne sont donc pas déconnectés des préoccupations locales⁶⁹⁷. Au contraire, ils peuvent exprimer dans certains cas un besoin d'harmonisation des réglementations et de la signalisation de la circulation urbaine. On observe que dans les revues automobiles régionales, comme celles de l'ACR, dans la presse locale ou à l'occasion des débats qui agitent les commissions municipales d'études de la circulation, les protagonistes souhaitent et attendent une harmonisation de la réglementation et de la signalisation entre les principales villes. L'article du *Nouvelliste* du 20 août 1925⁶⁹⁸, qui rend compte des travaux de la commission spéciale d'étude de la circulation lyonnaise, revient sur ces préoccupations. Il souligne que lors de sa troisième séance, la commission de circulation a émis un « certain nombre de vœux intéressants [dont celui de] mise à l'étude d'une entente entre municipalités à l'effet d'établir une signalisation uniforme dans toute les grandes villes françaises ». *Le Progrès*, dans son article du 20 août 1925⁶⁹⁹, indique que « La commission demande qu'une entente soit réalisée entre toutes les villes de France pour que ces signaux soient semblables dans tout le pays. Les carrefours dangereux seraient signalés par des pancartes de grandes dimensions portant par exemple en exergue : « Automobilistes », puis au-dessous : « Restez maîtres de votre vitesse » ou bien : « Piétons, avant de traverser la rue, regardez à droite et à gauche. Traversez dans le minimum de temps ». » Un deuxième article sur « Le problème de la circulation » paru le même jour dans le même journal⁷⁰⁰, ajoute en effet qu'« avant de se séparer, la commission a émis le vœu qu'une entente intervienne entre les diverses municipalités afin d'adopter partout un type unique d'appareils de signalisation. ». Enfin, *Le Nouveau Journal*, dans son article sur « Le problème de la circulation » du 20 août 1925⁷⁰¹ signale lui aussi

⁶⁹⁴ Avant ce grand moment local et international, une autre période charnière avait été marquée en 1912 par l'adoption d'arrêtés municipaux importants réglementant la circulation en ville. On retrouve ainsi l'arrêté du 16 novembre 1916 à Lyon. La Ville de Marseille prend également un arrêté important concernant la circulation urbaine. Enfin à Nice, un « Projet de règlement sur la protection de la voie publique ainsi que sur la police du roulage et la circulation » est établi en 1912, cf. ADAM 2 S 2709.

⁶⁹⁵ Notamment : Ville de Bordeaux, « Arrêté Municipal du 29 juin 1923 portant Règlement général sur la police de la circulation et du roulage, la réglementation, le tarifs et la redevance des droits de stationnement des Voitures publiques, Camionneurs - Commissionnaires, Voitures réclames », Bordeaux, Imprimerie Nouvelle F. Pech, 1923, 112 pages (cf. ADR S 2587) ; Ville de Lille, « Arrêté du 1^{er} juillet 1925 sur circulation et stationnement des véhicules » (cf. AM Lille O D 5 / 155) ; Ville de Nice, « Réglementation générale de la Circulation sur la Voie Publique », arrêté du Maire du 12 décembre 1927 (AMN 2 O 23) ; Ville de Marseille, « Arrêté relatif à la police de la circulation dans l'intérieur de la Ville de Marseille de ses agglomérations quartiers et villages », Imprimerie Municipale de Marseille, 1929, 96 p. (cf. ADR S 2587).

⁶⁹⁶ Voir sur ce point notre chapitre quatre.

⁶⁹⁷ Au-delà, le besoin d'harmonisation des règles de circulation entre villes ou à l'intérieur d'une même agglomération ou d'un même département est souvent soulevé dans les revues automobilistes ou locales ou dans les commissions ou groupes de travail sur la circulation créés dans par les municipalités.

⁶⁹⁸ Cf. AD 4 M 514.

⁶⁹⁹ Idem.

⁷⁰⁰ Idem.

⁷⁰¹ Idem.

qu'« à ce sujet, la commission a émis, à l'unanimité, le vœu que, dans toutes les villes, les indications concernant la circulation soient d'un modèle uniforme. ». L'attente des villes françaises semble donc forte au niveau d'une harmonisation des règles de circulation et de signalisation.

Face à ces multiples demandes véhiculées par de nombreuses municipalités européennes, l'UIV, association d'élus représentant les pouvoirs urbains⁷⁰², cherche à devenir un relais auprès des instances internationales. Elle intervient pour tenter de s'imposer comme interlocuteur privilégié sur les questions des liens entre expansion de l'automobile et administration des villes. Mais si ses premières activités l'avaient conduit à se positionner plutôt sur des questions politiques et diplomatiques⁷⁰³, avec le thème plus technique de l'automobile en ville, elle saisit cette fois l'occasion pour affirmer sa place d'expert technique. Sur le plan de la circulation automobile en ville, elle est en effet en position de force pour rejoindre les propositions déjà avancées à l'occasion du congrès international de la route de Séville en 1923 : « Etant donné le grand besoin d'améliorer la circulation dans les rues, les autorités accueilleront avec empressement toute suggestion avantageuse, notamment celle de donner de l'extension à un système qui a déjà fait ses preuves en épargnant des vies humaines et en accélérant la circulation. Les problèmes qui se posent en cette matière ont maintenant pris tant d'importance pour le public, dans tous les pays, qu'il n'est pas possible de s'en remettre à l'avenir aux services locaux ou à des techniciens qui ne soient pas spécialement instruits »⁷⁰⁴. Partageant ce constat, le terrain de la réglementation de la circulation et de la signalisation urbaine offre à l'UIV l'occasion de confirmer son positionnement d'expert sur ces questions.

C'est à la demande de l'Union des Villes Suisses et de l'AIPCR, que la question de l'unification des réglementations et signalisations est ainsi portée devant le Conseil Général de l'UIV au motif d'une intervention qui dépasserait les simples initiatives privées. Dès avril 1927⁷⁰⁵, l'UIV projette ainsi d'étudier la question de l'unification de la réglementation et de la signalisation pour la circulation urbaine⁷⁰⁶. C'est le docteur De Schulthess⁷⁰⁷, directeur de l'Union des Villes Suisses à Berne, qui se positionne comme le spécialiste de cette question. Il publie notamment un article important dans la Revue de l'UIV, *L'administration locale*, intitulé en mai-juin 1927⁷⁰⁸ : « Unification des réglementations et signalisations dans la Circulation Urbaine ». Cet article révèle comment l'UIV pourrait se positionner comme l'institution légitime pour relayer ce problème essentiellement urbain qui comporte

⁷⁰² Sur l'Union Internationale des Villes, voir Payre R. et Saunier P.-Y., « L'Union internationale des villes ou l'Internazionale municipale (1913-1940) », *Amministrazione*, anno XXX, numero 1/2, Gennaio-Agosto 2000, pp. 217-239.

⁷⁰³ Sur ces tentatives et leurs échecs, voir sur ce point Payre R., 2007, op. cit., pp. 46-52.

⁷⁰⁴ Rapport de Henry C. Allen et alii pour la 6^{ème} question « Le problème de la circulation sur les routes et dans les rues de villes congestionnées par le trafic » à la 2^{ème} section « Circulation et exploitation » du congrès de Séville en 1923.

⁷⁰⁵ Lettre du 22 avril 1927 de Vinck au secrétariat général de la SDN, cf. A SDN R 1132.

⁷⁰⁶ Cf. Lettre du 27 avril 1927 de Schulthess à la SDN, cf. A SDN R 1132.

⁷⁰⁷ Schulthess est le directeur de l'Union des Villes Suisses, basée à Berne. Il est invité aux travaux du Comité Permanent de la Circulation Routière en tant que représentant de l'Union Internationale des Villes pour la cinquième session puis à partir de la 10^{ème}. Il est le président de la commission pour la Circulation routière de l'Union des Villes suisses et rapporteur de la commission pour la circulation urbaine de l'UIV dont les travaux aboutissent en 1927.

⁷⁰⁸ Cf. Revue *L'Administration locale*, n° 30 et 31, mai-juin 1927, cf. A SDN R 1132.

des enjeux tels que la circulation à droite de la chaussée, la police de la circulation ou l'uniformisation de la signalisation urbaine⁷⁰⁹ :

« C'est à la demande de l'Union des Villes suisses d'une part, et de l'Association internationale des congrès de la route que cette question est portée devant le Conseil général de l'Union Internationale des Villes. (...) Ne serait-il pas désirable que l'automobiliste sans scrupules, le piéton insouciant, le cocher indolent se heurtent bien loin aux mêmes avertissements et aux mêmes mesures des organes de l'autorité, et que l'usager de la route puisse invoquer partout les mêmes droits vis-à-vis des autorités et des co-usagers ? La question ne saurait être résolue que par l'affirmative. C'est affirmativement d'ailleurs que se sont prononcés les organes de la SdN à l'instant où ils ont constitué le Comité permanent de la circulation routière. (...) Le comité permanent de la SdN s'est simplement plu à constater que le travail de l'Union des villes suisses constitue une initiative utile sur le terrain international. (...) L'union internationale des villes est infiniment mieux placée pour intervenir efficacement. (...) Nous n'ignorons pas ce dont le Comité permanent de la circulation routière constitué par la SdN discutera dans sa prochaine session. (...) L'Union des villes suisses formule dès lors la proposition que le secrétariat central informe d'abord le comité permanent de la SdN de notre intention de collaborer activement avec elle à sa réglementation des diverses questions de la circulation urbaine et qu'il la prie d'attendre nos propositions. (...) Les organisations nationales des villes devront se mettre en rapport d'une part avec le représentant de leur pays s'il y en a dans le Comité permanent de la circulation routière constitué par la SdN et d'autre part avec les groupements nationaux d'usagers de leurs routes. (...) Or, n'incombe-t-il pas à notre groupement international de lui démontrer que les principaux intéressés, les centres urbains, sont pleinement conscients de la valeur et de la nécessité de l'unification et qu'ils seconderont efficacement l'effort de la SdN ? »⁷¹⁰

Une Commission pour la Circulation Urbaine est créée au sein de l'Union des Villes Suisses⁷¹¹, puis au sein de l'UIV en juillet 1927⁷¹². Elle comprend d'importantes figures de l'institution comme Morizet⁷¹³, Schulthess, Vinck, Schmude⁷¹⁴ et Ringel⁷¹⁵. Ils travaillent en collaboration étroite avec la Commission pour la Circulation Routière de la Fédération Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus⁷¹⁶. A partir de la 5^{ème} session du Comité

⁷⁰⁹ Sur ce point, on renvoie à l'abondante littérature produite par l'historien américain Clay McShane, notamment : « The origins and globalization of traffic control signals », *Journal of Urban History*, Vol. 25, n° 3, 1999, pp. 379-404.

⁷¹⁰ Cf. Schulthess V. G., « Unification des réglementations et signalisations dans la circulation urbaine », *L'Administration locale*, n° 30 et 31, mai-juin 1927, pp. 354-357.

⁷¹¹ Présidée par Schulthess.

⁷¹² Lettre du 26 octobre 1927 de Schulthess au directeur de l'UIV, cf. A SDN S 493.

⁷¹³ Sénateur et Maire de Boulogne-Billancourt.

⁷¹⁴ Conseiller communal de Francfort-sur-le-Mein.

⁷¹⁵ Directeur-adjoint de la police municipale de Paris.

⁷¹⁶ Réunion commune des deux commissions le 11 octobre 1927 à Paris, cf. A SDN S 493.

permanent de la circulation routière de la SdN, en novembre 1927, Schulthess est donc logiquement amené à représenter l'UIV comme expert pour la question de l'automobile en ville. Il participe aux travaux du comité qui utilise les rapports qu'il a lui-même réalisés sur la question de la réglementation et de la signalisation routières en ville.

Un autre moment important dans l'harmonisation des réglementations de la circulation se situe avec la conférence européenne de la circulation routière de Genève en 1931. Cette conférence⁷¹⁷ a permis notamment l'adoption de la Convention sur l'uniformisation de la signalisation routière, signée à Genève le 30 mars 1931, remplaçant et complétant celle de Paris en 1926⁷¹⁸. Vingt-six pays et de nombreuses organisations internationales ont participé aux travaux de cette conférence qui représente un moment important des tentatives internationales d'harmonisation de la réglementation et de signalisation routière⁷¹⁹.

De leurs côtés, les travaux du comité de la SdN se poursuivent, en lien toujours plus étroit avec les administrations nationales, reconnues comme des échelons pertinents dans le cadre d'une représentation internationale. Une note du 1^{er} avril 1936⁷²⁰ du Ministère de l'Intérieur⁷²¹ communique ainsi au Directeur Général de la Sûreté Nationale (3^{ème} Bureau) le rapport sur la dixième session du Comité Permanent de la Circulation Routière à la SdN, tenue à Genève du 1^{er} au 5 novembre 1935. Les nombreuses traces des travaux du comité de la SdN présentes dans les archives des ministères des Transports et de l'Intérieur montrent les échanges soutenus entre l'organisation genevoise et les représentants de l'Etat. Ainsi, c'est notamment sous la pression des activités des comités techniques de la SdN⁷²² que l'administration française renforce l'établissement de statistiques nationales et locales d'accidents de la route⁷²³. Parallèlement, nous allons voir que les représentants des villes se trouvent progressivement écartés de ces discussions.

3) La mise à l'écart des villes

Malgré deux avancées majeures (en 1926 et 1931), les questions d'harmonisation de la circulation ne sont pas closes pour autant à la fin des années trente. Un large débat sur ce thème continue à travers plusieurs études publiées par la *Revue de la gendarmerie*.

⁷¹⁷ Cette conférence, qui s'est tenue à Genève du 16 au 30 mars 1931, a été convoquée à la suite d'une résolution du Conseil de la SdN du 18 septembre 1930. Pour le détail concernant les participants à cette conférence, on renvoie à nos annexes.

⁷¹⁸ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

⁷¹⁹ Cf. A SDN R 2584 et R 2585.

⁷²⁰ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

⁷²¹ Ce rapport avait été envoyé le 3 février 1936 au Ministre de l'Intérieur (Direction de l'administration départementale et communale, 5^{ème} Bureau Vicinalité).

⁷²² Notamment les activités entre 1936 et 1938 du Comité pour l'unification des statistiques relatives aux accidents de la circulation routière, auquel participe le Ministre des transports français, voir le point 7 du rapport sur la Douzième session du comité de la Circulation routière, Genève, 25-30 avril 1938 : « Unification des statistiques relatives aux accidents de la circulation routière », cf. A SDN R 4303.

⁷²³ Ce qui ne sera pas sans incidence au niveau local avec le renforcement de la production des statistiques départementales d'accidents de la route, voir notamment le rapport sur la circulation et les accidents de la route dans le Rhône établi pour le Préfet du Rhône et présenté le 27 avril 1938 en séance du Conseil Général du Rhône.

Ainsi en 1936, une étude paraît sur le règlement anglais de la circulation routière⁷²⁴, puis en 1938 deux numéros sont publiés à partir de l'étude d'autres codes de la route européens⁷²⁵.

Ces analyses poussent le Capitaine Planchoy à revenir dans un article paru en 1939⁷²⁶ sur l'importance d'une harmonisation internationale des règlements de circulation :

« Dans une étude antérieure sur le Règlement anglais de circulation routière, nous avons émis l'hypothèse d'un Code international de la route, partant du principe que cette question dépasse largement le cadre d'une nation en raison de l'essor considérable que le trafic automobile a pris dans le monde. Les Codes européens ne laissent pas apparaître, du reste, des différences de conception telles qu'un Règlement international soit impossible à réaliser. Aussi bien, l'Angleterre, l'Italie, la Suisse, la Belgique, le Luxembourg ont adopté des principes identiques en ce qui concerne la circulation proprement dite, et, comme nous allons le voir, le Règlement des Etats-Unis ne s'écarte pas foncièrement de cette communauté de vues. (...) »

Néanmoins le contexte international de la fin des années trente ainsi que la position de l'UIV ne permettent pas aux discussions sur l'harmonisation des règles de circulation en ville d'aboutir. En effet du côté de l'UIV, après un premier rapprochement, Schulthess n'est pas invité aux 6^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} sessions du comité de la SdN, de 1928 à 1933. Cette décision est prise malgré le travail engagé par l'UIV sur la signalisation lumineuse dans les villes et notamment sa participation active à la conférence européenne de la circulation routière de Genève en 1931, ce que regrette le directeur de l'UIV, Vinck⁷²⁷. Schulthess attendra novembre 1935, pour participer aux travaux du Comité à l'occasion de sa 10^{ème} session, mais sans parvenir à en être reconnu comme un membre permanent⁷²⁸. A travers cet échec de l'UIV dans sa tentative de se faire reconnaître comme acteur politique légitime auprès de la SdN, on observe que les villes ne sont pas désignées comme échelon pertinent a priori de régulation de la circulation routière, ni même comme relais d'une tentative d'harmonisation de la réglementation, de la signalisation et de la circulation urbaine⁷²⁹. Si nous avons vu que la question de l'automobile s'inscrit au sein de préoccupations d'abord locales et nationales, elle nécessite néanmoins des solutions construites à partir de l'existence d'un dialogue transnational, bien que restreint et inabouti.

Il convient également d'inscrire une telle évolution dans l'optique d'un ensemble d'échanges transnationaux perçus comme encore très largement représentatifs de l'entre-deux-guerres. Les enjeux diplomatiques et politiques liés à l'automobile semblent se jouer à un autre niveau de décision internationale que celui des villes, plus proche de celui des

⁷²⁴ Réalisée par le Capitaine Planchoy, Numéro de *Revue de la gendarmerie* du 15 juillet 1936.

⁷²⁵ Cf. Numéros de *Revue de la gendarmerie* des 15 septembre et 17 novembre 1938.

⁷²⁶ Cf. « Les règlements de circulation routière aux Etats-Unis », *Revue de la Gendarmerie*, le 15 septembre 1939, pp. 727-730, cf. AN 1994 0495 ART 22.

⁷²⁷ Cf. Lettre du 31 mai 1933 de Vinck au secrétaire général de la SdN et réponse du directeur de la section des communications et du transit de la SdN le 9 juin 1933 à Vinck, cf. A SDN R 4292.

⁷²⁸ Cf. Réponse du 3 mai 1938 du secrétaire général de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la SdN au secrétaire général de l'UIV, cf. A SDN R 4295.

⁷²⁹ Voir Bernardin S. et Gardon S., « Conceiving a Transnational Cause: Cities as Actors of Urban Road Traffic Regulation », *Eighth International Conference on Urban History*, Stockholm, 30 août - 2 septembre 2006.

Etats-nations qui restent les acteurs légitimes présents à la Société des Nations. C'est une reconnaissance de la part des institutions internationales à laquelle les représentants de villes ne parviendront pas⁷³⁰.

Toutefois, l'après Seconde Guerre Mondiale et les Trente Glorieuses ne permettent pas une meilleure prise en compte des enjeux urbains sur une échelle internationale d'échanges. Encore une fois, on observe que face aux représentants urbains, les Etats sont toujours le niveau de régulation privilégié. Les échanges qui s'organisent sur ces thèmes s'articulent très étroitement à partir d'une participation nationale et étatique. Or, même si les problématiques urbaines sont de plus en plus prises en compte dans le cadre des administrations nationales⁷³¹, les villes ne sont pas ou plus directement conviées à venir échanger pour débattre de leurs propres problèmes.

De plus, il faut noter qu'au niveau des villes, l'harmonisation des règles de circulation reste une revendication toujours présente après 1945. Lors de la séance de clôture des journées d'études des commissions municipales de circulation de Rouen en 1959, les responsables des questions de circulation dans les principales villes françaises rédigent un « Vœu tendant à la création de corps d'agents spécialisés et motorisés chargés de la police de la circulation urbaine », et un vœu tendant à l'« Uniformisation des règlements de la circulation urbaine »⁷³² :

« Conformément au vœu exprimé au cours des Journées d'études de 1955, il nous semble, en effet, nécessaire d'uniformiser les règles générales de circulation et de stationnement dans les agglomérations urbaines, tout en laissant cependant aux Maires le soin de réglementer certains modes de stationnement en fonction des sujétions locales. L'élaboration d'un projet d'arrêté constituant un cadre de portée générale a été entrepris par nos services de la Circulation, puis par nos services techniques. Ce texte que nous trouvons inclus dans la revue des ingénieurs des villes de France, portant la date de Mars 1959, semble devoir résoudre, avec certaines modifications, les différents problèmes posés par la circulation urbaine. »⁷³³

D'autres initiatives vont dans le sens d'une uniformisation de la réglementation de la circulation. Dans une lettre du 10 septembre 1960 adressée au Maire de Bordeaux⁷³⁴, le syndicat national interprofessionnel des patrons voyageurs, installé à Lyon, milite pour une uniformisation de la limitation de la vitesse en ville. Il souhaite une harmonisation autour de 50 km/h et propose que Chaban-Delmas relaye cette proposition à l'Assemblée des Maires de France. A défaut d'être pris en compte au niveau national⁷³⁵, ces enjeux sont repris dans le cadre d'un débat concernant l'agglomération bordelaise. On perçoit alors la volonté de

⁷³⁰ Voir Payre R., *A la recherche de la "Science Communale". Les "mondes" de la réforme municipale dans la France de la première moitié du vingtième siècle*, Thèse de science politique sous la direction d'Olivier Ihl, Université de Grenoble II - Pierre Mendès-France, 2002.

⁷³¹ Voir sur ce point nos chapitres trois et six.

⁷³² Voir le Compte-rendu du Congrès des commissions municipales de la circulation à Rouen les 12 et 13 octobre 1959, p. 98 et 99, cf. AML 1098 WP 064.

⁷³³ Cf. **Rapport présenté par la Ville de Bordeaux au thème 6 (Uniformisation des Règlements de la Circulation Urbaine) des journées d'études des commissions municipales de Rouen de 1959, cf. AMB 10 W 68.**

⁷³⁴ Cf. AMB 10 W 19.

⁷³⁵ Voir aussi une lettre du 19 avril 1961 du secrétaire général adjoint de l'AMG au secrétaire général de l'AMG, cf. AMB 10 W 69.

faire remonter le problème de l'unification des règlements de circulation à l'Association des Maires de France via l'Association des Maires de Gironde (AMG). Mais l'AMF ne semble pas vraiment intéressée par ce problème ce dont témoigne une lettre du 5 décembre 1961 du secrétaire général adjoint de l'AMG au secrétaire général de l'AMG⁷³⁶ : « (...) le problème de l'uniformisation des règles de circulation et de stationnement dans les communes de l'agglomération. Cette question ne semble pas intéresser l'AMF ». En France, après 1945, la question de l'harmonisation des règles de circulation se trouve déplacée aux niveaux des problématiques intercommunales. Il s'agit de rendre plus homogènes les règlements de circulation au sein d'une même agglomération⁷³⁷.

De plus, après la Seconde Guerre Mondiale, le débat sur les questions de réglementation et de signalisation routières semble clôt au niveau international ou du moins parvient à une certaine stabilisation. Les principaux enjeux d'harmonisation des règlements nationaux ont été plus ou moins tranchés⁷³⁸. Toutefois plusieurs questions continuent d'alimenter quotidiennement les échanges internationaux notamment dans le cadre du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe du Conseil Economique et Social des Nations Unies⁷³⁹. Par moment des projets plus ambitieux ressurgissent comme celui d'établissement d'un Code de la route européen, présenté en 1962⁷⁴⁰. En marge de ce projet, deux conventions sont également signées en 1949 puis en 1968 sur le permis de conduire international.

Après la Seconde Guerre Mondiale, face à la possibilité de s'afficher comme experts des questions automobiles en ville, les représentants des villes ne semblent plus en capacité d'inscrire leurs préoccupations au sein des enjeux étatiques et internationaux. Cette orientation correspondait déjà largement aux évolutions prises par l'UIV depuis les années 1930, analysées par Renaud Payre dans ses travaux⁷⁴¹ et confirmées par notre travail. Ainsi la représentation des villes sur le plan international, envisagée par l'Union internationale des villes et des pouvoirs locaux, se déplace de plus en plus vers les enjeux techniques, qui prennent le pas sur les enjeux politiques. Le nouveau Conseil des communes de l'Europe vient quant à lui concurrencer la position de l'UIV tout en confirmant l'interdépendance des villes vis-à-vis des Etats⁷⁴². Si les représentants des villes sont finalement écartés des discussions internationales concernant la réglementation de la circulation, les débats portant sur les aménagements routiers sont eux aussi monopolisés par les représentants étatiques et se développent dans un cadre très technique.

B) La route, foyer d'échanges entre techniciens

Au niveau des réflexions sur les routes et les aménagements urbains, les capacités d'autonomie et d'initiative des villes se construisent essentiellement autour de réseaux

⁷³⁶ Cf. AMB 10 W 69.

⁷³⁷ Cf. Lettre du 20 avril 1960 du secrétaire général adjoint de la mairie de Bordeaux au secrétaire général de l'Union des Maires de l'agglomération bordelaise, cf. AMB 10 W 19.

⁷³⁸ Par exemple en ce qui concerne la circulation à droite, plusieurs pays (dont la Suède) se sont ralliés à cette règle, au prix d'efforts souvent importants. D'autres pays, comme le Royaume-Uni, ne participent pas à cette harmonisation.

⁷³⁹ Voir notamment sur ce point les archives suivantes : AN 19770444 ART 12, AN 19770444 ART 17 et AN 19770444 ART 18.

⁷⁴⁰ Voir A ONU GIX 12-1-35.

⁷⁴¹ Cf. Payre R., 2007, op. cit., pp. 60-65.

⁷⁴² Voir sur ce point Payre R., 2007, op. cit., pp. 68-75.

associatifs et professionnels que certains auteurs ont déjà étudiés⁷⁴³. Quatre canaux principaux animent cette dynamique d'échanges : les rencontres et congrès, les acteurs eux-mêmes (techniciens, administratifs, élus), agissant ou non dans le cadre d'une stratégie professionnelle, personnelle ou collective, les associations, reflet des actions individuelles et collectives des acteurs qui les composent, et les revues⁷⁴⁴ spécialisées sur le fait ou les techniques routières ou urbaines. Complémentaires, ces quatre niveaux d'action reflètent l'activité et le positionnement par rapport à la question automobile qu'entretiennent les villes, à travers les acteurs et les institutions qui les représentent⁷⁴⁵. Nous avons ici l'occasion de revenir sur ces différents espaces de circulation autour des enjeux routiers.

1) Les congrès internationaux de la route, au cœur des débats automobiles

Dans une perspective d'échanges, la question des routes nous amène à revenir sur la création de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR)⁷⁴⁶ et l'organisation de ses congrès, qui s'affirment rapidement comme les lieux centraux de discussion nationale et internationale des enjeux routiers. Le premier Congrès International de la Route appelé de ses vœux par le Ministre des Travaux Publics de l'époque, M. Louis Barthou⁷⁴⁷, s'est tenu à Paris en 1908⁷⁴⁸. Avec le soutien du Touring-Club de France et de l'Automobile-Club de France, il a rassemblé 1600 participants de 33 nationalités sous l'égide d'un Bureau Exécutif présidé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées M. Claude-Henry Lethier. Il s'agit principalement de techniciens et ingénieurs de gouvernement et de collectivités publiques amenés à débattre en sessions du contenu d'une centaine de rapports techniques préparatoires au congrès⁷⁴⁹. Un leitmotiv apparaît de façon claire dès les premiers jours du congrès : il faut améliorer la qualité des routes pour accompagner la

⁷⁴³ Voir notamment les travaux de Viviane Claude sur l'AGHTM (*L'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux. Ecole et/ou lobby (1905-1930)*, Rapport de recherche pour le Plan Urbain, ARDU, Paris VIII, 1987) ; ceux de Jean-Pierre Gaudin sur la naissance de l'urbanisme (1985 et 1989, op. cit.), ceux de Renaud Payre sur le municipalisme et ses connections avec les réseaux d'urbanistes et l'action publique urbaine (2007, op. cit.) ou ceux de Stéphane Frioux sur les problématiques de l'environnement urbain (« Villes et entreprises : acteurs de l'assainissement urbain en France », *Histoire urbaine*, n° 18, vol. 1, pp. 125-140).

⁷⁴⁴ Voir Julliard J., « Le monde des revues au début du siècle, introduction », *Cahiers Georges Sorel*, n° 5, 1987, pp. 3-9 et Chambellan C., « Revues et vie intellectuelle au début du siècle », *Vingtième siècle. Revue d'Histoire*, n° 15, vol. 15, 1987, pp. 133-135 ; Montel N., « Mettre en revue les savoirs de l'ingénieur d'État au XIXe siècle. La création des *Annales des ponts et chaussées* en 1831 », *Sciences de la société*, n° 67, février 2006, pp. 17-30.

⁷⁴⁵ Nous reviendrons également sur cette dynamique d'échanges et les canaux qui l'animent au cours de notre dernier chapitre.

⁷⁴⁶ Pour revenir plus précisément sur l'histoire de cette association, se reporter aux travaux réalisés par Mathieu Flonneau, Denis Glasson et Jean Orsell dans le cadre de la présentation de la publication en ligne de l'ensemble des congrès de l'AIPCR ainsi qu'à Glasson D., « Un siècle de congrès mondiaux de la route », *Pour Mémoire*, automne 2007, n° 3, pp. 7-58. Voir également le colloque *Civilisations de la route au XXème siècle* organisé à l'occasion des 100 ans de l'AIPCR pour le XXIIIème Congrès Mondial de la Route à Paris du 17 au 21 septembre 2007 ; et Mom G., « L'AIPCR et l'Histoire », *Routes-Road*, n° 335, 2007, pp. 88-91. Voir enfin Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *AIPCR – PIARC 1909-1969*, Paris, Presses des Etablissements Arac, 1970.

⁷⁴⁷ Les propos du Ministre des Travaux Publics sont restitués dans le périodique publié à l'occasion du Premier Congrès International de la Route, *Journal du Congrès*, n° 5, Jeudi 15 Octobre 1908, p. 3.

⁷⁴⁸ Voir « Le premier congrès international de la route », *Annales des ponts et chaussées*, 1908.

⁷⁴⁹ Sur les 107 rapports étudiés, 40 ont été rédigés par des Français (Premier Congrès International de la Route, *Compte rendu des Travaux du Congrès*, Paris, 1909, p. ix).

croissance du trafic routier⁷⁵⁰. « Les automobiles sont venues, qui se sont fait rapidement – je ne dirai pas, brutalement – une place légitime. Et alors, Messieurs, on a constaté que les routes étaient insuffisantes, et nous avons associé, dans la même préoccupation, l'avenir de la route qui doit appartenir à tous et qu'il faut préparer à tous les objets, - j'allais presque dire de consommation – et, en même temps, à l'industrie automobile, à la circulation automobile (...) »⁷⁵¹. La mise en avant d'une telle nécessité inscrit la question automobile dans une tradition d'ingénierie développée en France depuis le XVIII^e siècle⁷⁵². Mais il ne s'agit pas seulement de dissenter des meilleures pratiques techniques. Ainsi, une polémique apparaît bien vite sur les modalités juridiques de mise en œuvre des décisions prises par les participants au congrès.

En 1908, Charles Walckenaer⁷⁵³ est le rapporteur général d'une question intitulée « Effets des nouveaux moyens de locomotion sur les routes. – Dégradations dues à la vitesse et au poids.- Effets des pneumatiques, bandages, antidérapants. » Cet exemple est représentatif des enjeux et tensions pouvant exister dès le premier Congrès International de la Route au sein même d'une communauté aux intérêts variés. L'ingénieur général des Mines préconise tout d'abord des standards techniques de construction des routes qui visent à diminuer l'usure des chaussées. Mais ensuite les débats font apparaître des dissensions quant au mode d'adoption de telles recommandations. S'il s'agit de construire un règlement d'administration publique, les opinions divergent, et opposent bien vite les défenseurs d'une telle mesure, à l'image de M. Antoine Scheikewitch, Secrétaire de la Société protectrice contre les excès de l'automobile, et leurs détracteurs, comme M. Le Marquis de Dion⁷⁵⁴, co-fondateur de l'Automobile-Club de France⁷⁵⁵. Suite aux débats, les membres du Bureau Général du congrès de 1908 discutent de la création d'une Association Internationale Permanente des Congrès de la Route qui traiterait principalement de sujets techniques en lien avec le développement de l'automobile⁷⁵⁶.

L'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) est finalement créée en 1909, avec pour objectif d'encourager et de renforcer les liens entre techniciens du monde entier⁷⁵⁷. Elle s'occupe précisément « de maintenir et de resserrer

⁷⁵⁰ Cf. Parey C. et Sauterey R., « Evolution de la technique routière au XX^e siècle » ; et Sauterey R., « La route française à l'aube du XX^e siècle », *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, décembre 2000, pp. 16-43 et pp. 13-15.

⁷⁵¹ Cf. Discours de M. Barthou, Ministre français des travaux publics au 1^{er} congrès international de la route à Paris en 1908, archives AIPCR.

⁷⁵² Cf. Picon A., *L'invention de l'ingénieur moderne L'École des Ponts et Chaussées (1747-1851)*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1992.

⁷⁵³ Concernant le parcours de Charles Walckenaer, on renvoie au chapitre quatre ainsi qu'à nos annexes.

⁷⁵⁴ Albert, marquis de Dion (1856-1946), industriel français, est l'un des pionniers de la construction automobile. Associé avec Bouton, il construit en 1885 un tricycle à moteur à vapeur et en 1895 un tricycle à pétrole. En 1902, il lance la célèbre de Dion « La populaire », cf. Albert de Dion, « L'automobile, reine du monde », *Je sais tout*, 15 mars 1906, publié in *Futuribles*, n° 258, janvier 1999.

⁷⁵⁵ Cf. Premier Congrès International de la Route, *Journal du Congrès*, N° 7, Samedi 17 Octobre 1908, p. 1-3.

⁷⁵⁶ Cf. Réunion du Bureau Général du Congrès 15 octobre 1908, proposition de M. V. E. Timonoff concernant la formation d'une Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, Archives AIPCR.

⁷⁵⁷ La question de la continuité de ce genre de manifestations temporaires et de leur transformation en association permanente pourrait faire l'objet d'une investigation plus poussée à travers notamment des comparaisons avec d'autres rencontres. La création d'un organe permanent pouvant faire le lien entre les protagonistes et les techniciens de ces lieux de débats s'avère en effet souvent indispensable. On rencontre le même processus avec l'Union Internationale des Villes après le Congrès de Gand de 1913 (cf. Payre R. et Saunier P.-Y., 2000, art. cit.) ou d'autres regroupements de ce type. Un autre cas de figure intervient lorsque ces manifestations

tous les liens entre tous ceux qu'intéressent les choses de la Route, de centraliser les résultats des recherches et des expériences poursuivies dans les différents pays, d'en faciliter la diffusion, et de préparer la tâche des Congrès futurs. »⁷⁵⁸ Comme il est souligné à l'occasion du deuxième Congrès International de la Route en 1910 à Bruxelles, une telle entreprise s'inscrit dans la durée⁷⁵⁹. Comme la participation financière des Etats s'élève à 67 780 francs en 1910 alors que les collectivités cotisent à hauteur de 18 500 francs au sein de l'AIPCR⁷⁶⁰, le Bureau Exécutif œuvre en priorité pour obtenir l'adhésion officielle du plus grand nombre des Etats dans l'association⁷⁶¹. En 1910, l'AIPCR recense ainsi des représentants de cinquante-deux Gouvernements parmi ses membres. L'adhésion des collectivités est alors reléguée en arrière-plan d'une telle évolution. Parallèlement dans ce jeu d'acteurs, le rôle des industriels de la construction routière⁷⁶² et de l'automobile s'avère également déterminant.

Le Troisième Congrès International de la Route se tient à Londres en 1913. Il revient sur la question politique du « système d'administration de la voirie » en reconnaissant l'impossibilité d'établir « une règle générale, universellement applicable »⁷⁶³. Dans le cas des villes en particulier, la question de l'automobile apparaît comme des plus épineuses. En cas d'augmentation du trafic automobile, la réfection des rues devient irréaliste tant les contraintes techniques semblent importantes. On retrouve ainsi la résolution suivante dans le procès-verbal de la première séance de 1913 : « Lorsqu'une grande voie existante emprunte, dans une ville, une rue de largeur insuffisante pour satisfaire aux besoins de la circulation générale, il vaut mieux construire une nouvelle route détournée que de procéder à l'élargissement de la rue trop étroite, située dans le centre même de la ville »⁷⁶⁴. La circulation des automobiles en ville devient alors un véritable problème.

Après la Première Guerre Mondiale, l'approche du phénomène automobile est renouvelée sur la scène internationale. Au Congrès International de la Route de Londres, tenu en 1913⁷⁶⁵, le « problème de la circulation » avait été officiellement abordé sous le prisme urbain. Le premier congrès d'après guerre se déroule à Séville en 1923, et reprend certains acquis de la Conférence internationale de circulation sur routes tenue à Paris du 5 au 12 octobre 1921. Alors qu'une solution d'évitement du problème urbain avait en quelque sorte été avancée en 1913, les règles proposées aux participants du congrès de 1923

sont supportées par des organismes qui ont une existence en dehors du cadre de ces rencontres. C'est le cas des Semaines internationales d'études de la circulation routière qui existent depuis 1953 et qui sont portées par l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile et à partir de 1954 avec soutien de l'AIPCR, à raison d'une rencontre tous les deux ans.

⁷⁵⁸ Premier Congrès International de la Route, *Compte rendu des Travaux du Congrès*, Paris, 1909, p. xiii.

⁷⁵⁹ Voir les compte-rendu du congrès faits dans les *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 32, mai-juin 1911, pp. 567-653.

⁷⁶⁰ Cf. Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *Règlement. Rapports du Bureau exécutif et Document divers*, Paris, 1910, p. 22.

⁷⁶¹ *Ibid.*, p. 25.

⁷⁶² Cf. Berthonnet A., *Un siècle de construction routière, Une histoire d'entrepreneurs*, Revue générale des routes et des aérodromes, Paris, 2005.

⁷⁶³ Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *Compte rendu des Travaux du Congrès*, Rennes - Paris, 1913, p. 17.

⁷⁶⁴ *Ibid.*, p. 315.

⁷⁶⁵ Voir les comptes-rendus du congrès faits dans les *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 30, juillet-août 1914, pp. 7-119.

reviennent en détail sur les spécifications techniques des voies de circulation en ville⁷⁶⁶. En plus des techniques classiques de construction routière revenant sur les matériaux à utiliser, il est question de mettre en œuvre les fondements scientifiques d'une véritable ingénierie de gestion du trafic routier⁷⁶⁷.

Dans son étude sur l'histoire de routes⁷⁶⁸, Henri Cavaillès soulignait fort justement que le grand défi du vingtième siècle était de « s'attacher à résoudre le problème crucial de l'accès des villes, grandes ou petites, et de la coordination de la voirie routière avec la voirie urbaine, trouver et imposer des solutions hardies et neuves, voire révolutionnaires ». En effet hormis dans le cas des villes américaines⁷⁶⁹, la question de la circulation en ville devient centrale surtout à partir des années vingt dans la plupart des villes européennes. Les très grandes villes automobilistes, comme Paris⁷⁷⁰, constituent en ce sens un cas à part, ce que révèle M. Chérioux, président du Conseil municipal de Paris et de la Commission d'organisation du premier congrès international de la route à Paris en 1908 : « Dans les villes, la question se complique encore par les exigences d'un nettoyage que l'hygiène veut rendre toujours plus parfait, alors que le nombre et la vitesse des véhicules, l'usure croissante des chaussées viennent élever de nombreux obstacles. La Ville de Paris, en particulier, qui a été le berceau de l'industrie automobile, a vu, la première, se dresser devant elle les problèmes qui nous préoccupent »⁷⁷¹. Les discussions lors des congrès internationaux d'après la Première Guerre Mondiale à Séville⁷⁷² en 1923 et à Milan⁷⁷³ en 1926⁷⁷⁴ révèlent donc quant à elles une prise en compte plus générale qui peut parfois davantage toucher les villes moyennes que les grandes villes :

« C'est spécialement dans les villes d'une certaine importance et aux approches des agglomérations que la circulation est congestionnée par le trafic intensifié. Nous avons constaté qu'en général la circulation était plus facile dans les villes très importantes où chacun doit nécessairement suivre sa voie que dans les rues des villes où la circulation, tout en étant assez importante, permet à chacun de se livrer à des fantaisies qui désorganisent complètement le sens de la circulation. Le remplacement des véhicules à traction animale par les

⁷⁶⁶ Cf. Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *Compte rendu des Travaux du Congrès*, Rennes - Paris, 1924, p. 226-229.

⁷⁶⁷ Voir la première partie « Compte-rendu sommaire et Conclusions du Congrès » du rapport de la délégation française au VI^e Congrès international de la route (Washington – Octobre 1930), paru dans le n° 1 des *Annales des Ponts et Chaussées* de 1931, pp. 5-124, cf. ADAM 2 S 10.

⁷⁶⁸ Cf. Cavaillès H., *La route française, Son histoire, sa fonction, Etude de géographie humaine*, Librairie Armand Colin, Paris, 1946, p. 392.

⁷⁶⁹ Cf. McShane C., 1994, op. cit.

⁷⁷⁰ Voir les travaux de Mathieu Flonneau et notamment : *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977, Formes urbaines, champs politiques et représentations*, Thèse d'histoire, Paris I, 2002.

⁷⁷¹ Discours de l'inauguration de l'exposition lors du 1^{er} congrès international de la route à Paris en 1908, cf. Archives AIPCR.

⁷⁷² Voir les rapports de la 5^{ème} question « Réglementation de la Circulation » et de la 6^{ème} question « Le problème de la circulation sur les Routes et dans les Rues de Villes congestionnées par le Trafic » de la 2^{ème} section, cf. Archives AIPCR.

⁷⁷³ Voir les rapports de la 5^{ème} question « Développement et aménagement des villes dans l'intérêt de la circulation » à la 2^{ème} section, cf. Archives AIPCR.

⁷⁷⁴ Suivi par les ingénieurs lyonnais Claude Delaigue et Victor Varvier. Ce dernier assiste également à celui de Séville.

véhicules à traction mécanique a jeté moins de trouble à la circulation dans les grandes capitales que dans les agglomérations moins importantes. Les choses se passèrent différemment et l'éducation du public circulant a été moins rapide que la transformation des véhicules »⁷⁷⁵.

Les congrès des années vingt ont davantage d'incidences sur les préoccupations locales. En 1929, les réflexions développées à Lyon dans le cadre de la commission départementale de circulation s'inspirent largement des résultats du congrès de Séville et de celui de Milan, où les ingénieurs lyonnais ont d'ailleurs été représentés. Ainsi, lors de la séance du 5 septembre 1929 de cette commission⁷⁷⁶, une discussion revient sur les recommandations des congrès de la route :

« La Commission fait siennes les recommandations qui ont été formulées par le Congrès International de la Route tenu à Milan en Septembre 1926 et qui se résument comme suit : « Les difficultés qui s'opposent à un agrandissement de l'assiette des rues, dans le noyau central de villes qui permettrait de les adapter à la circulation actuelle obligent à accroître le rendement des rues ». Les remèdes que nous indiquons ci-après et qui ont été en grande partie signalés au Congrès de Séville, ont déjà montré à cet égard leur efficacité pratique. a) - Faire disparaître des rues destinées à recevoir un trafic intense tout ce qui ne doit pas, d'une manière absolument indispensable, soit y séjourner, soit y passer, enfin, surtout prohiber : 1°.- L'installation d'édicules, guérites, kiosques, comptoirs de vente, tables de café, placards pour affiches, etc... 2°.- Le stationnement des véhicules ; 3°.- Le transit des véhicules lents et encombrants ; b) - En même temps que seront édictées ces prohibitions, devront être prises les mesures suivantes, toujours pour cette étude de l'aménagement du noyau central ; 1°.- Prévoir des élargissements partiels des rues là où cela sera nécessaire ; 2°.- Créer des emplacements ou des garages destinés à recevoir les véhicules et principalement les automobiles ; 3°.- Créer ou aménager des artères latérales aux voies principales utilisées par le trafic, par lesquelles il serait impossible de détourner le trafic des véhicules lents et pesants ; c) - Supprimer toute cause occasionnant une perturbation dans le cours régulier des véhicules, notamment en recourant à des passages aériens ou des procédés de signalisation là où cela sera nécessaire ; (...) »

A la fin des années vingt, les questions d'aménagement et de réglementation de la circulation en ville sont donc au cœur des discussions locales et internationales. Mais dans ce domaine en pleine évolution, en marge des timides progrès européens, les Etats-Unis se présentent comme des pionniers en matière de compréhension des problématiques routières urbaines⁷⁷⁷. Les avancées réalisées outre-atlantique dans ce

⁷⁷⁵ Cf. Rapport de Jules Jansez, Président du Comité du Tourisme du Royal Automobile Club de Belgique, à la 6^{ème} question : « Le problème de la circulation sur les routes et dans les rues de villes congestionnées par le trafic » de la 2^{ème} section « Circulation et exploitation » du congrès de Séville en 1923.

⁷⁷⁶ Cf. ADR S 2587.

⁷⁷⁷ Cf. Lannoy P., *Le problème de la circulation et la promesse télématique, Essai sur la spécularité institutionnelle*, Editions Publibook Université, Paris, 2004.

domaine sont saluées par les responsables français⁷⁷⁸ ou européens de l'AIPCR à l'occasion du sixième Congrès International de la Route organisé à Washington en 1930⁷⁷⁹. Deux autres congrès ont lieu dans les années Trente, celui de Munich en 1934⁷⁸⁰ et celui de La Haye en 1938. Dans un contexte international devenu complexe, marqué notamment par le renforcement des préoccupations nationale et étatique, ils réunissent néanmoins de nombreux participants⁷⁸¹. Ces manifestations se poursuivent avec l'organisation d'expositions internationales de la route. Elles prennent une place de plus en plus importante autour des traditionnels congrès internationaux de la route, à partir notamment du congrès de Milan en 1926 et surtout dans les années Trente avec celles de Munich en 1934 et celle de La Haye en 1938.

En France, les ingénieurs des services ordinaires des ponts et chaussées, ceux des Villes ou des Départements, des élus, certains membres des associations automobiles ou des membres des chambres de commerce se déplacent assez massivement à ces congrès⁷⁸². Plusieurs ingénieurs lyonnais participent à certaines de ces rencontres⁷⁸³. Les autorités locales (Ville de Lyon, Département du Rhône, Chambre de commerce de Lyon) subventionnent les activités de l'AIPCR. Elles en tirent des enseignements directement exploitables pour la gestion quotidienne de leurs problèmes routiers, comme en témoigne cette lettre du 10 Août 1915⁷⁸⁴ de Chalumeau, ingénieur en chef de la Ville de Lyon au Maire Herriot : « Vous m'avez transmis pour avis la lettre ci-jointe de M. Mahieu, ICPC, Secrétaire de l'AIPCR. Dans cette lettre, M. Mahieu demande que la Ville de Lyon veuille bien continuer, pour 1915, l'allocation de la subvention qui avait été accordée antérieurement. Je crois devoir donner, malgré les circonstances spéciales que nous traversons, un avis favorable à cette demande, car les renseignements et documents qui m'ont déjà été fournis par cette Association sont d'un réel intérêt pour la construction des chaussées et des routes. C'est à la suite des Congrès de Bruxelles et de Londres que j'ai proposé au Conseil Municipal l'exécution de chaussées spéciales ».

Après la Seconde Guerre Mondiale, les ingénieurs lyonnais participent de plus en plus activement aux travaux de l'AIPCR et à ses congrès. Rérolle, Roques et Ramel sont ainsi des membres actifs du Comité des tunnels routiers, l'un des quatre comités techniques de cette association créés à partir de 1951⁷⁸⁵. Rérolle en sera même le président et Ramel le

⁷⁷⁸ Voir la deuxième partie « Les routes des Etats-Unis vues par la Délégation française » du rapport de la délégation française au VI^e Congrès international de la route (Washington – Octobre 1930), paru dans le n° 1 des *Annales des Ponts et Chaussées* de 1931, pp. 5-124, cf. ADAM 2 S 10.

⁷⁷⁹ Voir à ce sujet le discours de Rees Jeffrey, représentant la Grande-Bretagne lors du sixième Congrès International de la Route (Sixth Congress of the Permanent International Association of Road Congresses, *Daily Bulletin*, N°6, Saturday, October 11, 1930, p. 48).

⁷⁸⁰ Voir « Le 7^{ème} congrès de la route (Munich, septembre 1934) », *Annales des ponts et chaussées*, 1935.

⁷⁸¹ Voir Glasson D., art. cit., p. 13 et 14.

⁷⁸² Voir ADAM 717 W 0006 et ADL 2 S 3.

⁷⁸³ Voir en annexe le tableau de participation des représentants lyonnais aux congrès internationaux de la route.

⁷⁸⁴ Cf. AML 0955 WP 0134.

⁷⁸⁵ Le nombre de comités de l'AIPCR augmente ensuite régulièrement. A la fin des années soixante on en compte 8.

secrétaire général dans les années soixante⁷⁸⁶. Fort de ces compétences, ils sont amenés au cours des années cinquante et soixante, à visiter ou expertiser de nombreux projets de tunnels en Italie, Suisse, Espagne, Andorre et Madagascar, pilotant de nombreuses études sur les tunnels alpins et participant même aux premières études du tunnel sous la Manche⁷⁸⁷.

Si l'AIPCR semble dominer les débats routiers pendant l'entre-deux-guerres, d'autres manifestations se tiennent en marge des congrès internationaux de la route. Elles annoncent un renouvellement des questions routières, qui se confirme surtout après la Seconde Guerre Mondiale.

2) Un élargissement des questions routières

En marge des congrès de l'AIPCR, d'autres manifestations routières importantes mais la plupart du temps plus spécialisées sont organisées. Elles se déroulent à Paris (Journée de la route le 11 mai 1927 ; Journées du goudron en 1928 ; Journées internationales de la route et du transports routiers en novembre 1946), Besançon (Semaine de la route en mai 1928), Liège (Congrès de la route en 1930), Atlantic City (Exposition sur la route en 1930), Bruxelles (Exposition de la circulation routière en 1935 ; Congrès technique routier du 30 août au 5 septembre 1958), Harrogate (Conférence internationale de goudron pour routes du 29 au 31 mai 1961), Rome (Conférence internationale du goudron pour routes du 9 au 16 mai 1964) ou Vichy (conférence internationale du goudron pour routes du 15 au 18 juin 1966). Ces rencontres rassemblent de nombreux experts, qu'ils soient élus, techniciens, acteurs associatifs ou privés. Pour la plupart d'entre elles, on peut noter la participation de responsables lyonnais⁷⁸⁸.

Par ailleurs même si la question a déjà été abordée dans le cadre des manifestations organisées de l'AIPCR, la question des routes est renouvelée du point de vue de sa sécurité. Plusieurs rencontres sont organisées sur cette thématique à partir des années trente. Un congrès national de sécurité automobile se tient à Paris du 26 au 28 octobre 1931. L'ACR s'y fait représenter par l'intermédiaire de M. Vaisseaux. Puis, un congrès de la sécurité de la route se déroule du 5 au 8 octobre 1933 à la Faculté de Médecine de Paris⁷⁸⁹, sous la Présidence du Professeur Balthazard, doyen de la Faculté de médecine de Paris⁷⁹⁰. Une première conférence internationale contre les accidents a lieu à Amsterdam les 26-28 Avril 1937⁷⁹¹. Elle est axée sur deux thématiques principales : la sécurité industrielle et la sécurité sur route. Enfin, une exposition de la sécurité de la route est organisée à Prague en avril 1939⁷⁹² par l'Automobile-Club de République Tchèque⁷⁹³. Ces manifestations sont

⁷⁸⁶ Cf. Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *aipcr – plarc 1909-1969*, Presses des Etablissements Arac, Paris, 1970, p. 25. Voir aussi Rérolle J., « Comité technique des tunnels routiers », *Revue Générale des Routes et des Aérodromes*, n° 393, novembre 1964 et Joutet A., « Lyon et le tunnel du Mont-Blanc », *Technica*, n° 309, octobre 1965, p. 1 et 2.

⁷⁸⁷ Par ailleurs à partir de 1962, Rérolle devient le président du « Groupe d'études des traversées alpines », organisme créé par le Ministère des travaux publics chargé de déterminer une hiérarchie et un choix entre tous les projets de tunnels visant à créer de nouveaux moyens de communication entre la France et l'Italie.

⁷⁸⁸ Voir en annexe le tableau de participation des responsables lyonnais à ces différentes manifestations.

⁷⁸⁹ Voir « Notes sur les travaux du congrès pour la sécurité de la route », *Annales des ponts et chaussées*, 1934.

⁷⁹⁰ Cf. A SDN R 4292.

⁷⁹¹ Cf. A SDN R 4308.

⁷⁹² Cf. A SDN R 4312.

annonciatrices d'une réelle prise en compte des enjeux de sécurité routière. Elles seront prolongées par plusieurs rencontres sur ce thème après la Seconde Guerre Mondiale.

Le développement des réflexions sur les autoroutes renouvelle également les cercles de discussion internationale de la route. La question de la création de routes nouvelles spécialement réservées aux automobiles avait déjà particulièrement agité les discussions lors du congrès de Milan de 1926⁷⁹⁴. Mais en marge de l'AIPCR, deux congrès internationaux sur les autostrades sont spécifiquement organisés dans l'entourage du Bureau International du Travail pour étudier les possibilités de réalisation de ces nouvelles routes modernes. Ils se tiennent à Genève du 31 août au 2 septembre 1931 puis à Milan du 18 au 20 avril 1932⁷⁹⁵. Ils donnent lieu à la création d'un Bureau international des autoroutes qui est mis en place à Genève dans le but « de provoquer et d'encourager une collaboration morale et financière des initiatives officielles et privées dans toutes les questions relatives aux autoroutes »⁷⁹⁶. Les projets qui sont présentés sont directement connectés aux préoccupations locales. Les projets lyonnais notamment, qui ne trouvent pas encore d'écho sur le plan national, sont discutés avec ferveur dans ces cénacles. Encouragées par l'ACR, les initiatives privées, formées autour de la Compagnie des Auto-Routes du Sud Est de la France⁷⁹⁷ ou de la Société des Autostrades Françaises, basée à Lyon, sont déterminantes dans le montage des dossiers soumis aux administrations centrales. Deux projets lyonnais apparaissent novateurs pour l'époque : la liaison Lyon-Genève⁷⁹⁸, via Evian et l'autostrade Lyon-Saint-Étienne. Les responsables de ces institutions (Bureau International des autoroutes, CARSEF, SAF) sont invités à plusieurs reprises à Lyon par l'ACR pour présenter l'avancée des débats sur les questions d'autostrades. En ce sens, on observe que ces projets, qui s'inscrivent dans des préoccupations locales, sont relayés par les interventions d'élus locaux⁷⁹⁹. En même temps, ils répondent pourtant à des enjeux économiques, politiques, touristiques, diplomatiques européens ou internationaux⁸⁰⁰. Ainsi, au niveau français notamment, on observe que les préoccupations locales rejoignent des enjeux internationaux⁸⁰¹ pour court-circuiter les sphères d'interventions nationales et étatiques, encore réticentes à la

⁷⁹³ Une première exposition avait déjà été organisée sur la sécurité de la route à Prague en 1935.

⁷⁹⁴ Voir les rapports présentés lors de la 6^{ème} question « Les Routes spéciales réservées aux Automobiles » de la 2^{ème} section, cf. Archives AIPCR.

⁷⁹⁵ Voir sur ce point les comptes-rendus de ces deux premiers congrès dans la Revue de l'Automobile-Club du Rhône, n° 10, octobre 1931 et n° 5, mai 1932.

⁷⁹⁶ Voir Sancery M., *L'autoroute, Voie de la prospérité et de l'unité européenne*, Imprimerie Mont-Louis, Clermont-Ferrand, 1962, p. 78.

⁷⁹⁷ Qui fut constitué spécifiquement pour le projet d'auto-route Lyon - Evian et la promotion de celui-ci et dont le siège social est à Évian-les-Bains.

⁷⁹⁸ Présentés dans les articles « Les auto-routes » (n° 10, octobre 1931) et « Projet d'auto-route entre Lyon et Evian » (n° 3, Mars 1932) de la Revue de l'Automobile-Club du Rhône.

⁷⁹⁹ Cf. Herriot H., « Introduction », *Technica*, n° 49, 1937, p. 21.

⁸⁰⁰ Voir l'intervention de Frank Schipper au séminaire « La Route, l'Europe et la Ville, La Position Urbaine dans les Réseaux Routiers Européens (1918-1940) », Communication au séminaire *Circulations de savoirs et pratiques de gouvernement local*, Laboratoire Triangle ENS LSH UMR CNRS 5602, avril 2007.

⁸⁰¹ D'autres manifestations internationales reviennent d'ailleurs sur la thématique des autoroutes, tel que le congrès économique européen organisé à Bruxelles du 15 au 17 mai 1935, où est présenté un rapport de Lucien Lainé sur « Les autoroutes et la fédération européenne », cf. Sancery M., 1962, op. cit., p. 80.

construction d'autoroutes⁸⁰². L'AIPCR, pilotée essentiellement par des ingénieurs des ponts et chaussées français et le Ministère des Travaux Publics, se trouve par la même, pour un temps, écarté de ce jeu d'acteurs au début des années trente⁸⁰³. Cette absence, consécutive aux réticences des responsables français vis-à-vis des projets autoroutiers, empêche alors les projets étudiés en France pendant cette période d'être réalisés⁸⁰⁴.

Dans un cadre cette fois national et régional, les activités du syndicat général de la route créé en 1931 permettent l'organisation de plusieurs manifestations importantes sur le thème des routes. Ainsi, ont lieu successivement à Paris les semaines et les expositions de la route en 1931, 1934 et 1936. Une autre de ces manifestations devait également avoir lieu en 1938, mais la proximité avec la tenue la même année du congrès de l'AIPCR à La Haye a fait reculer ses organisateurs. Après 1945, le flambeau est repris par l'Association Technique de la Route, créée en 1947. Les rencontres reprennent donc dès 1947 avec la semaine technique de la route organisée à Paris. Cette nouvelle dynamique se poursuit avec l'organisation de plusieurs manifestations annuelles, les journées techniques de la route, dont les sessions alternent à partir de 1948 entre les villes et les régions de Province et la capitale⁸⁰⁵. Organisées en partenariat avec le Ministère des travaux publics et parfois la Fédération Nationale des Automobiles-Club de France, ces rencontres rassemblent de très nombreux experts et responsables des services centraux ou déconcentrés de l'Etat comme des collectivités locales ou des organismes privés. Plusieurs de ces manifestations se tiennent à Lyon notamment en 1950, 1961⁸⁰⁶, 1963 et 1975. C'est l'occasion de visites de chantiers, de conférences ou de l'établissement de rapports permettant de faire le point sur les problèmes de circulation et les réalisations lyonnaises⁸⁰⁷. Sur un plan local, il s'agit aussi d'une « grande messe » rassemblant toutes les personnalités importantes de la ville et du département⁸⁰⁸. Pour exemple, en 1961, la délégation lyonnaise comprend 78 membres se répartissant entre élus, fonctionnaires, techniciens, acteurs privés et associatifs. Au-delà des problèmes routiers, nous aurons également l'occasion de repérer une orientation des réflexions du côté des enjeux de circulation. C'est dans le cadre de cette thématique que

⁸⁰² Voir Thoenig J.-C., *L'ère des technocrates, Le cas des ponts et chaussées*, L'Harmattan, Paris, 1987 (1973), p. 86-87. Voir aussi, Sancerly M., 1962, op. cit., p. 49.

⁸⁰³ Alors même que la construction de routes spéciales et d'autostrades est, depuis le congrès de Milan de 1926, de plus en plus abordée dans les activités de l'AIPCR, voir sur ce point les travaux de Massimo Moraglio : Moraglio M., « Between industry and tourism: the Turin-Savona motorway 1956-2001 », *The Journal of Transport History*, vol. 28, n° 1, March 2007, pp. 93-97. De leur côté, Brunot et Coquand nuancent l'idée que les ingénieurs des ponts et chaussées français étaient réticents par rapport à la construction d'autoroute, cf. Brunot A. et Coquand R., *Le corps des Ponts et Chaussées*, Editions du CNRS, Paris, 1982. Voir également Orselli J., 2009, op. cit.

⁸⁰⁴ Ils le seront bien plus tard, à partir des années soixante, sous d'autres formes et avec d'autres caractéristiques (tracés, échangeur, péages...), voir sur ce point : Gardon S., « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'Etat, La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, n° 2, septembre 2007, pp. 63-102.

⁸⁰⁵ Voir le tableau de participation des délégués lyonnais aux journées techniques de la route en annexe.

⁸⁰⁶ Voir le compte-rendu des Journées Techniques de la Route : Lyon – Saint-Étienne, les 12, 13, 14 octobre 1961, cf. Bibliothèque des AML 1 C 301 416.

⁸⁰⁷ Voir *L'aménagement routier dans l'agglomération Lyonnaise*, Journée Techniques de la route, Lyon -Saint-Étienne, 12, 13, 14 Octobre 1961, Pont et Chaussées du Rhône et Association Technique de la Route, septembre 1961, cf. Bibliothèque des AML 1C 700 380.

⁸⁰⁸ Cf. « Une élite de techniciens réunie à Lyon a sacrifié au culte de la route, les 12, 13 et 14 octobre », *Le Carnet de l'automobile*, n° 118, octobre 1961, p. 4.

la plupart des échanges et rencontres portant sur les questions automobiles s'organisent après la Seconde Guerre Mondiale.

Au-delà de l'élargissement des questions routières, les services de l'Etat jouent toujours un rôle important dans le développement de compétences et de procédés techniques concernant le secteur de la construction routière. Ils participent à la diffusion d'une expertise routière auprès des collectivités locales, qui se répand par différents canaux. Pour une grande partie, elle transite donc par l'Etat, via les relations étroites nouées entre les services centraux du ministère des Travaux Publics et les services ordinaires des ponts et chaussées du Rhône. Elle est également diffusée par des sessions de formations spécialisées⁸⁰⁹ ou avec l'organisation de rencontres (Journées d'études de la route) en partenariat avec les services de l'Etat. Elle peut être transmise également par d'autres lobbies ou associations de professionnels et d'institutions représentées. Dans ce sens, nous avons pu relever l'action de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, où sont largement représentés les Etats et qui est pilotée relativement étroitement par le Ministère des Travaux Publics et le corps des ponts et chaussées. D'autres organismes se mobilisent sur ce créneau notamment après la Seconde Guerre Mondiale, comme l'Union Routière Internationale⁸¹⁰, l'Union Routière de France, l'Association Technique de la Route, ou la Fédération Française du Bâtiment et des Travaux Publics. L'Automobile-Club de France, le Touring-Club de France, la Fédération Nationale des Automobiles-Clubs de France ou encore les Automobiles-Clubs régionaux sont aussi des relais par lesquels transitent très fréquemment les questions routières, sous forme de discussions mises à l'agenda, de construction d'expertises, ou de réponses politiques aux problèmes formulés au sein de ces organismes.

Au final, comme on l'a vu, au-delà des services de l'Etat, une forme d'étatisation des questions routières - et à la marge des enjeux urbains - passe d'ailleurs par l'AIPCR, à travers notamment le rôle d'ingénieurs d'Etat diplomates⁸¹¹. Plusieurs congrès de cette association ont en effet permis de mettre en évidence les enjeux spécifiques de construction d'infrastructures routières ou de circulation dans les villes, notamment à Séville en 1923 ou Milan en 1926. Les enjeux portés par ces structures sont relayés en interne notamment par un fonctionnement en comités ou groupes de travail sur ces questions. Ils circulent également hors de l'organisation par des rencontres, colloques, voyages d'études, ou encore des ouvrages, revues ou brochures, autant de supports de l'activité de ces différentes institutions⁸¹². Les organisations de ce type peuvent en outre se retrouver dans certains lieux centraux de décisions importantes sur les questions routières comme la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale ou certains comités techniques de la Société des Nations puis de l'Organisation des Nations Unies⁸¹³.

Nous observons donc que les préoccupations locales en matière de circulation urbaine s'inscrivent dans un contexte plus large, national et international, auquel les acteurs

⁸⁰⁹ Cours de routes de l'ENPC puis session de formation thématique ou cycles d'études routiers organisés à partir des années 1940.

⁸¹⁰ Créées après la Seconde Guerre Mondiale, et qui viennent notamment concurrencer sur le plan international et national, l'AIPCR, voir Glasson D., « Un siècle de congrès mondiaux de la route », *Pour Mémoire*, Automne 2007, pp. 7-58.

⁸¹¹ Voir sur ce point Bernardin S. et Gardon S., « Genèse d'une cause transnationale, Les villes au défi de l'automobile (1908-1938) », Séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Paris I - Paris IV – ENPC, Paris, 20 décembre 2007.

⁸¹² Voir sur ce point notre dernier chapitre.

⁸¹³ Sur ces différents points, voir notre chapitre quatre.

locaux participent. Les scènes d'échanges entre villes, infra-nationales, nationales ou internationales, de compréhension du phénomène automobile sont multiples et variées. La prise en compte des problématiques urbaines est toutefois plus lente à se dessiner puisque les Etats ou les organisations qui les représentent ou font appel à eux et à leurs experts, et qui parlent en leur nom, restent omniprésents dans ces discussions⁸¹⁴. Ce parcours nous a donc conduit à relever les obstacles quant à la mise en avant de la spécificité de la position urbaine. Une des manières de contourner ces impasses politiques et diplomatiques consistera donc à accroître la technicisation des enjeux urbains et routiers, notamment après la Seconde Guerre Mondiale.

Par ailleurs, les rencontres et les scènes d'échanges que nous venons de présenter, participent à l'inscription et à la définition des problèmes routiers ou de réglementation de la circulation. Par contre, les débats repérés dans la première moitié du vingtième siècle ne permettent pas toujours d'identifier une problématique commune à l'ensemble des acteurs participants, notamment autour des enjeux de circulation urbaine. En ce sens, les Trente Glorieuses constituent une étape décisive qui vient confirmer une nouvelle fois les évolutions propres à la mise sur agenda des problèmes automobiles. Dans ce processus les acteurs privés jouent un rôle décisif. C'est pourquoi dans un dernier temps, nous allons réinvestir la dynamique des débats locaux pour présenter la mise sur agenda « privée » des problèmes de circulation et stationnement. Nous reviendrons ainsi sur leur capacité de mobilisation ou de réaction de certains membres des mondes automobiles face, à côté ou en collaboration avec les pouvoirs publics.

Section 3) Une mise sur agenda privée et décisive des enjeux de circulation et de stationnement

Pendant que les élus débattent des enjeux automobiles en assemblée, et en parallèle à l'organisation de rencontres importantes sur ces questions, les acteurs privés se mobilisent lorsqu'ils estiment que les décisions prises par les pouvoirs publics ne facilitent pas l'utilisation de l'automobile en ville ou pire, freinent son développement. Leur activité se traduit par la production de documents importants sur les questions de circulation urbaine ainsi que par une intégration dans les structures de réflexions instituées par les autorités locales afin de mettre en place des réglementations ou des aménagements de la circulation.

Dans ce cadre, les premiers grands rapports réalisés sur la circulation urbaine à Lyon sont directement connectés à la participation des acteurs des mondes automobiles aux définitions des problèmes automobiles locaux. Ils sont l'œuvre d'« amateurs éclairés », parfois extérieurs à la sphère publique comme certains membres de l'ACR, de l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole (AICA) de Lyon⁸¹⁵ ou de la Chambre de Commerce de Lyon (CCL). Au sein de l'ACR, dès les premières années, plusieurs membres s'affairent ainsi pour débattre, accueillir ou développer des connaissances afin d'améliorer les conditions de circulation à Lyon. Dans ce rôle, on retrouve successivement Jean Bernard, les docteurs Carle, Bonnet et Bouget, Aymé Bernard, président par ailleurs de l'AICA, puis après la Seconde Guerre Mondiale, l'avocat Amieux, l'ingénieur Erpelding ou l'économiste Vaté.

Dans les premiers rapports, le développement de nouvelles formes de savoirs reste très étroitement lié aux personnalités de ceux qui les portent. On observe ainsi qu'à l'ACR

⁸¹⁴ Et le sont encore aujourd'hui, voir les travaux de Aisling Healy, Renaud Payre, Sarah Russeil et Pierre-Yves Saunier sur les réseaux de villes et les Eurocités.

⁸¹⁵ Sur l'AICA et sa place dans les milieux patronaux locaux, voir Angleraud B. et Pellisier C., 2003, op. cit., pp. 600-604.

c'est surtout le Docteur Bonnet, puis Henri Vaté, qui par leurs propres expériences et leurs propres recherches de documentation, les inventent, les soutiennent et les consolident au-delà des structures qu'ils tentent finalement de mettre en place ou qui leur préexistent. Dans ce sens, on peut dire que ces structures n'arrivent pas véritablement à soutenir ces capacités d'expertise. Par ailleurs, cette personification du rôle d'expert se retrouve aussi renforcée par le phénomène de nomination dans les commissions, par la conduite individuelle des rapports ou avec l'incitation qui est faite aux différents experts de rapporter individuellement sur telle question ou sur tel sujet⁸¹⁶.

A) La collaboration entre les mondes automobiles et les pouvoirs publics

Dans les années vingt et trente, on assiste la plupart du temps à des tentatives de travail en collaboration et en partenariat, entre acteurs associatifs (AICA et ACR), ou entre associatifs et institutionnels (ACR et commissaires de police, ACR et ingénieurs). Dans cette perspective, ce sont surtout les services techniques de la ville, en manque de connaissances sur ce nouveau secteur, qui cherchent à s'appuyer sur de nouveaux acteurs et de nouveaux savoirs pour développer leur propre capacité experte.

Ces premiers grands rapports n'ont pas toujours une visée technique ou opérationnelle, notamment s'ils ne proviennent pas directement des services technico-administratifs de la Ville de Lyon. Ils sont construits dans la perspective de convaincre, d'argumenter en faveur de l'automobile contre d'autres modes de transports, notamment le tramway, les modes de transport hippomobile ou la marche à pied. Il s'agit d'alerter les pouvoirs publics sur la nécessité et les enjeux de l'adaptation de la ville et de ses caractéristiques (rues, places, commerces, activités, habitants) à l'automobile, comme dans le cadre des études de l'AICA ou de celles réalisées par l'ACR⁸¹⁷. En préambule, ils s'articulent autour de propos à visée généraliste, puis ils énumèrent une foule de détails précis censés être directement et facilement applicables. L'objectif consiste alors à mettre en oeuvre des propositions visant à mieux gérer et mieux organiser les conditions de circulation et ainsi faciliter le développement de l'automobile. Les études et les actions envisagées et encouragées portent à la fois sur le contenant (l'aménagement des rues, des places et des carrefours) et le contenu (la circulation des véhicules mais en tenant compte des attributs de cette circulation qui renvoie aux objectifs de se déplacer, « faire des commissions », « visiter un client »...). Dans le cadre de ces premiers rapports, les rédacteurs se focalisent donc sur les questions d'aménagement, de réglementation, de surveillance et de gestion des flux. Nous allons ici présenter ceux qui sont établis en dehors des services techniques de la Ville, pour montrer comment leurs auteurs cherchent à interpeller les pouvoirs publics à partir du développement de connaissances concurrentes ou complémentaires à celles développées par les autorités locales.

1) Les premiers grands rapports, un moment agitateur

⁸¹⁶ D'une certaine manière, nous verrons qu'on retrouve le même phénomène ensuite avec les parcours d'ingénieurs des ponts et chaussées qui construisent localement et personnellement leurs propres capacités d'expertise (comme Jacques Rérolle ou Fernand Ramel), ou dans un cadre national (Joseph Elkouby, ou Christian Gerondeau).

⁸¹⁷ Dès les années trente, à partir de procédures de collaboration renforcées, certains membres de l'ACR se familiarisent avec les modes de travail de l'administration municipale et se positionnent finalement davantage comme des experts techniques « consultants », au service de la commission municipale de circulation, même si le Club s'efforce de garder un rôle d'« alerteur » et de critique des pouvoirs publics sur sa politique municipale automobile.

Le point de départ de ce moment agitateur se situe au milieu des années vingt⁸¹⁸. Il se nourrit de la collaboration de l'AICA et l'ACR à la commission de circulation mise en place en 1925, qui aboutit à la mise en œuvre du premier règlement général de la circulation à Lyon le 1^{er} février 1926. Malgré les discussions intenses qui animent cette instance et les nombreux échanges qui se sont organisés entre plusieurs villes pour résoudre les problèmes qu'elles ont définis⁸¹⁹, ces deux organismes ne sont visiblement pas satisfaits des avancées apportées par cette première grande réglementation établie pourtant de haute lutte.

Avec les dispositions concernant la réglementation de la circulation et du stationnement prises par la Mairie de Lyon en 1926⁸²⁰, l'ACR et l'AICA se sentent à la fois menacés du côté du développement de la pratique automobile comme de celui du développement des activités d'affaires, commerciales et industrielles en ville⁸²¹. Ils choisissent donc cette fois de prendre les devants en organisant eux-mêmes des études plus abouties sur la circulation à Lyon. A partir de ce processus d'« écriture collective »⁸²², leur objectif est au final de soumettre ensuite ces études à l'examen des autorités publiques compétentes. Chacun de ces organismes met en place des sous-commissions dans le but d'étudier les conditions de circulation dans la Ville de Lyon. L'AICA élabore alors plusieurs projets entre 1926 et 1929. L'un des instigateurs principaux de ces démarches est Aymé Bernard, à la fois membre de l'ACR et surtout directeur de l'AICA. Le positionnement de l'AICA concernant les problématiques de circulation urbaine est clairement exposé par son directeur à l'occasion de l'Assemblée Générale de l'association de 1927 :

« Dans le domaine des transports purement local, nous avons eu à intervenir dans le problème de la circulation. Dans le courant de l'année 1926, notre Association a été appelée à faire partie de la Commission de Révisions du règlement de la circulation. Elle a déposé un mémoire complet, précis, demandant modification des arrêtés municipaux sur plus de 60 points. Elle n'a pas eu la satisfaction d'être suivie ; mais elle s'apprête, au bénéfice de l'expérience, à redemander à la Ville un nouvel examen de ce problème qui nous intéresse si directement. Elle est intervenue contre le droit de stationnement et, quelles que soient les raisons plus ou moins habiles par lesquelles certains ont essayé de le justifier, il constitue un véritable non sens économique. Aujourd'hui,

⁸¹⁸ A Paris, ce moment est bien antérieur, autour notamment des réflexions élaborées par le conseiller municipal Emile Massard au tournant des années dix, voir Flonneau M., 2005, op. cit.

⁸¹⁹ Nous reviendrons sur ces points dans le cadre de la dernière section de ce chapitre ainsi qu'au cours du chapitre quatre.

⁸²⁰ Notamment l'arrêté municipal du 31 juillet 1926 qui introduit dès le 1^{er} janvier 1927 le stationnement payant sur des emplacements réservés.

⁸²¹ La Chambre de commerce de Lyon prend également position contre l'application trop stricte des règlements municipaux concernant le stationnement des véhicules dans certaines rues, qui nuit au développement du commerce, cf. séance du 27 octobre 1932 de la CCL et Lettres des 8 et 11 août 1932 de la CCL au Maire de Lyon.

⁸²² Cf. Charvolin F., « La « mise en rapport » des pollutions et nuisances (1964-1967). Inscription, affaires publiques et changement d'échelle environnementale en France », in CRESAL, *Les raisons de l'action publique, Entre expertise et débat*, L'Harmattan, Paris, 1993, p. 139.

l'automobile en ville n'est ni un sport, ni un plaisir ; c'est un élément d'activité qu'il faudrait encourager au lieu de l'entraver. »⁸²³.

De son côté, l'ACR s'active également contre les mesures prises par la municipalité en 1926. Lors de la réunion du son comité directeur du 1^{er} décembre 1926⁸²⁴, la question du stationnement des autos sur la voie publique est mise à l'ordre du jour. Les membres du comité décident alors de voter la résolution suivante : « Le Comité de l'ACR, adopte le principe d'une démarche officielle auprès de la Municipalité pour exposer les difficultés, et même les dangers, de l'application stricte de la nouvelle réglementation automobile urbaine, tant par la gêne sérieuse imposée aux usagers de la rue que par la crainte de voir notre ville désertée par les touristes étrangers ». Par la même occasion, un registre est ouvert dans les bureaux de l'ACR, où les membres du Club pourront venir apporter leurs signatures à l'appui de cette intervention, au sujet de laquelle ils peuvent consigner leurs appréciations personnelles. Parallèlement, le comité de contentieux a mission de suivre toute protestation ou toute action engagée par les membres de l'ACR à l'occasion de cet arrêté.

La présence d'Aymé Bernard comme directeur de l'AICA mais également comme membre du comité directeur de l'ACR facilite les passerelles entre les deux associations. Ainsi, lorsqu'il est question, en Comité directeur de l'ACR du 2 février 1927⁸²⁵, de débattre de la question du stationnement dans Lyon, il est en mesure de faire le lien avec les études entreprises sur la circulation du côté de l'AICA. Lorsque le président de l'ACR déclare qu'à sa connaissance il n'y a rien de nouveau concernant ces questions, Aymé Bernard n'est pas de cet avis et croit au contraire qu'il faut continuer à accentuer la pression sur les pouvoirs publics pour arriver à une solution. Il se propose donc de faire un rapport sur les modifications à apporter à la réglementation de la circulation dans Lyon, en suggérant d'en envoyer un exemplaire à chaque membre du Comité.

Un an plus tard, en réunion du Comité directeur de l'ACR du 4 janvier 1928⁸²⁶, Aymé Bernard annonce qu'il a terminé son projet d'étude de la circulation dans Lyon. Il suggère alors qu'une sous-commission soit nommée dans le Comité pour examiner avec lui cette question. Ainsi MM. A. Bernard, Gauthier, A. Simon et Streichenberger sont désignés à cette occasion pour faire partie de cette sous-commission, dont la première séance a lieu le 5 janvier 1928. Depuis 1927, on observe donc que du côté de l'ACR comme du côté de l'AICA, qui a trouvé un point d'appui avec la collaboration de l'ACR, le dossier circulation continue d'avancer :

« dans le domaine des transports locaux, une Commission de votre Association [l'AICA] a mis au point un long rapport sur le régime de la circulation. Ce rapport est maintenant soumis à l'examen d'une Commission mixte commune avec l'Automobile-Club du Rhône et nous pensons pouvoir, après ce très long travail de plusieurs années, apporter à notre municipalité des suggestions positives pour l'amélioration de la circulation dans notre ville. Ce n'est pas, en effet, à coup de restrictions, d'interdictions de stationnement ou de taxes pour permettre ce stationnement que l'on peut résoudre ce problème. Il faut le

⁸²³ Cf. AICA, AG du 25 avril 1927, Rapport moral sur l'année 1926 (présenté par Bernard) et allocution de M. le Président Fougère, Bilan moral, p. 9, cf. AML 1 C 305 724.

⁸²⁴ Cf. Revue de l'ACR, n°12, décembre 1926.

⁸²⁵ Cf. Revue de l'ACR, n° 2, février 1927.

⁸²⁶ Cf. Revue de l'ACR, n° 1, janvier 1928.

résoudre, au contraire, par une amélioration précise des règles circulatoires dont le stationnement n'est qu'un point. »⁸²⁷

De ces différentes études menées depuis 1925, en marge et en réaction aux propositions municipales, en découle un rapport d'une trentaine de pages sur la circulation à Lyon établi par l'AICA de Lyon en lien avec l'ACR, intitulé : « Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon » et édité par l'Imprimerie Générale Lyonnaise. Ce rapport a pour but de reprendre les réflexions engagées lors de la mise en œuvre du premier règlement général de la circulation à Lyon le 1^{er} février 1926⁸²⁸. Les versions définitives de ce rapport que nous avons retrouvées⁸²⁹ ne sont hélas pas datées mais nous pouvons avoir en tête le cheminement de ce rapport entre les premières études de l'AICA entreprises en 1925 jusqu'à ce que le Préfet du Rhône et certains élus lyonnais décident en mai 1929 de créer spécifiquement une commission départementale compétente pour l'examen des propositions avancées par l'AICA. La dernière mouture des études entreprises par l'AICA a donc sans doute été soumise aux autorités municipale et préfectorale vers la fin de l'année 1928, ce qui a provoqué la mise en place de cette nouvelle commission au printemps 1929⁸³⁰. La réponse des pouvoirs publics aux attentes des organisations locales devenait en effet urgente, car entre temps, les polémiques sur la circulation et le stationnement ont largement secoué la scène publique lyonnaise. Sur ce plan, le paroxysme est atteint à l'occasion de la tenue d'un débat sur « L'amélioration de la circulation dans Lyon » dans le cadre des réunions contradictoires de la Tribune du Rhône début décembre 1929⁸³¹. En dehors des premières séances de la commission départementale qui a mis un an à se mettre véritablement en route⁸³², cette tribune offre une première rencontre entre les élus et les organisations locales. Du côté de la mairie, sont présents pour cette rencontre : Maître Charbin, conseiller municipal, qui à cette occasion préside cette tribune, accompagné de deux autres conseillers municipaux : MM. Clavel et Barboyon. Du côté de l'ACR, sont présents le président Deydier, le Docteur Bonnet et Maître Cuaz. Enfin, on retrouve M. Grunthaler, président du Groupement Automobile Lyonnais, M. Arlaud, Guy Aroux, M. Bloch-Lazarus, et M. Mélon. Lors de ce débat, les questions les plus virulentes concernent bien évidemment la mise en place de sens uniques, la réglementation du stationnement et la circulation des tramways. Malgré les échanges parfois rudes entre les orateurs, cette réunion qui a réuni de nombreuses personnes « fut un succès pour la Tribune du Rhône et M. Vavasseur, son président, et qui a eu l'avantage de mettre en contact les élus lyonnais et les présidents des divers Groupements automobiles avec l'ensemble des usagers de la chose publique, et leur a permis d'échanger des vues et des suggestions dont nous ne doutons pas que Maître Charbin et ses collègues du Conseil municipal ne tirent, à brève échéance, une solution parfaite des embarras actuels »⁸³³.

⁸²⁷ Cf. AICA, AG du 30 avril 1928, *Rapport moral sur l'année 1927 (présenté par Bernard) et allocution de M. le Président Fougère, Bilan moral*, p. 15, cf. AML 1 C 305 725.

⁸²⁸ Voir certains extraits présentés en annexes.

⁸²⁹ Voir ADR S 2587 et AML 1 C 707 305.

⁸³⁰ Voir sur cette commission notre chapitre quatre.

⁸³¹ Cf. « Chronique lyonnaise : De la circulation », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1929, pp. 23-24.

⁸³² Pour l'année 1929, seules trois réunions ont été organisées : les 12 juin et 5 septembre 1929 pour la commission départementale ; et le 22 août 1929 dans le cadre cette fois d'une réunion préliminaire de sa sous-commission technique. Ensuite les activités de ces deux organes reprennent seulement au printemps 1930 (le 27 mars 1930).

⁸³³ Cf. « Chronique lyonnaise : De la circulation », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1929, pp. 23-24.

En cette fin d'année 1929, on comprend que la période à venir se présente sans aucun doute comme un tournant pendant lequel les discussions sur la circulation entreprises par l'AICA, l'ACR ou la commission départementale de la circulation devraient pouvoir trouver une issue commune. D'autant plus que les différents protagonistes de ces échanges s'orientent vers une collaboration plus soutenue. C'est l'ACR qui relance ces discussions en s'appuyant sur un mode de fonctionnement déjà bien rodé, par l'intermédiaire de ses structures existantes (comité directeur, activités de ses commissions permanentes) ou, à l'occasion, par la mise en place de commissions *ad hoc* exceptionnelles. Ainsi, en réunion du Comité directeur de l'ACR du 5 février 1930⁸³⁴, le Docteur Bonnet⁸³⁵ fait un exposé très complet de la circulation dans Lyon, telle qu'elle se présente aujourd'hui : « Comme chacun peut s'en rendre compte, les difficultés de la circulation à Lyon ne tiennent pas, comme à Paris, au grand nombre de voitures qui circulent, mais à une série d'obstacles qui gênent leur écoulement rapide. (...) Les difficultés de la circulation, et l'embouteillage qui en résulte, dans le centre de la ville tiennent à une série de causes, dont les principales sont : l'absence de dégagement des grandes artères, l'étroitesse de certaines rues, l'encombrement des tramways leurs itinéraires fantaisistes et désordonnés, le manque d'appareils de signalisation, la réglementation des stationnements et l'absence d'éducation des piétons »⁸³⁶. D'après lui, il est nécessaire dans l'intérêt de tous, piétons, automobiles et voitures de toutes sortes, de réglementer la circulation afin qu'elle soit librement assurée, ainsi que le stationnement. Il propose donc au Comité directeur de l'ACR que, en lien avec l'Administration, soit établi un projet complet de circulation dans la Presqu'île, c'est-à-dire entre la Gare de Perrache et la Place des Terreaux, qui sera ensuite soumis à la Commission qui siège à la Préfecture. Le Comité suit cette proposition et nomme membres de cette Commission le Docteur Bonnet, Aymé Bernard et Albert Simon. Il fixe que cette commission devra, après s'être mise en relation avec la Préfecture, se réunir et établir son plan d'action dans un délai d'un mois.

C'est déjà une première forme de relance de l'activité de la commission départementale de circulation, qui ne s'est plus réunie depuis septembre 1929. Mais l'ACR n'en reste pas à cette forme de collaboration avec les pouvoirs publics. Il se rapproche des forces de l'ordre en organisant et finançant en février 1930 un voyage d'études à Paris pour une délégation de la police lyonnaise dans le but d'étudier les problèmes de circulation dans la capitale⁸³⁷. En plus de la mise en œuvre d'un système de récompense aux meilleurs agents de la circulation lyonnais⁸³⁸, cette nouvelle forme de mécénat entreprise par l'ACR⁸³⁹

⁸³⁴ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1930.

⁸³⁵ Voir sa biographie en annexe.

⁸³⁶ Le Docteur Bonnet, « Les Embiernes Circulatoires à Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 2, février 1930, pp. 20-23.

⁸³⁷ Cf. lors de la réunion du Comité de l'ACR du 5 mars 1930 : « lecture d'une lettre du Commandant Revillet, adressant ses remerciements et témoignant sa bien vive reconnaissance au président et au Comité de l'ACR, pour le généreux concours qu'ils ont prêté à la police, en envoyant à leurs frais, à Paris, une délégation de la police lyonnaise chargée d'étudier le problème de la circulation. Les membres de cette délégation se sont inspirés des méthodes employées dans la capitale pour rendre facile et sûre, dans la ville de Lyon, aussi bien la circulation des piétons que celle des véhicules », cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1930.

⁸³⁸ Réunion du Comité de l'ACR du 8 janvier 1930 : « Sur la demande de M. le Président, le Comité vote une somme de 2000 francs, à allouer aux meilleurs agents-vigies chargés de la circulation dans Lyon. Cette répartition aura lieu par les soins du Commandant du Corps des Gardiens de la paix. Le Conseil vote ensuite le principe de la somme nécessaire pour envoyer à Paris un certain nombre d'agents de police de Lyon, qui se rendraient compte et apprendraient comment est réglée la circulation dans Paris », cf. *Revue de l'ACR*, n° 1 janvier 1930.

lui permet de ne pas apparaître uniquement comme un opposant aux propositions des pouvoirs publics. Il s'agit plutôt de rechercher un partenariat plus direct avec les acteurs institutionnels les plus aux prises avec les questions de circulation urbaine, en s'affichant à leurs côtés dans le cadre de certaines opérations. Ces dernières sont d'ailleurs l'occasion d'entreprendre un dialogue plus soutenu entre l'ACR et le Commandant Revillet. Le Docteur Bonnet lui propose en effet d'établir un rapport en commun sur l'amélioration des conditions de circulation à Lyon. La réunion du comité directeur de l'ACR du 5 mars 1930⁸⁴⁰ est l'occasion pour le Docteur Bonnet de rendre compte des entretiens qu'ils ont eu ensemble au sujet de la circulation dans Lyon ainsi que des résultats d'une rencontre qui a eu lieu avec M. Montfagnon, représentant le commandant Revillet, empêché, et les membres de la commission de circulation, tout juste mise en place à l'ACR. A cette occasion l'important rapport établi par Aymé Bernard, membre de cette Commission et directeur de l'AICA, a été largement mis à contribution pour essayer d'apporter une solution aux nombreuses questions débattues. Ils se sont entendus sur l'intérêt de mettre en place un sens unique dans presque toutes les rues perpendiculaires au Rhône et à la Saône, dans la partie comprise entre Perrache et les Terreaux. Un certain nombre de questions ont été mises ainsi au point, pour être présentées aux commissions de circulation de la Préfecture et de la Mairie, où d'après le Docteur Bonnet, elles recevront vraisemblablement une solution favorable. Le 28 mars 1930, la version définitive du rapport sur les « Propositions relatives à la circulation des véhicules dans la ville de Lyon »⁸⁴¹ est donc établie par les soins de l'ACR (Bonnet) et du service de police (Commandant Revillet)⁸⁴². A travers ce rapport, nous retrouvons à nouveau un processus d'« écriture collective » qui résulte de « mobilisation documentaire, entretiens et activité sémantique »⁸⁴³. Ainsi dans ce cadre ce sont plutôt les institutions qui permettent la construction des connaissances mobilisées plutôt qu'un acteur isolé.

Les discussions, au sein de la Commission départementale de circulation, peuvent donc reprendre à partir de l'examen des propositions élaborées par l'AICA (en collaboration avec l'ACR) et celles mises en forme dans le cadre de la collaboration entre l'ACR et le Commandant Revillet. Une nouvelle séance a lieu le 27 mars 1930 sous la présidence de M. Corenwinder, secrétaire général pour la police⁸⁴⁴. Dans le compte-rendu de cette réunion, on peut justement lire qu'une délégation du corps des gardiens de la paix de la ville de Lyon s'est rendue à Paris où elle a pu étudier sur place le problème de la circulation dans la capitale. Par contre, il est indiqué que si cette délégation a reçu à Paris le meilleur accueil, elle ne semble pas avoir rapporté de renseignements véritablement intéressants. En effet les informations qui ont été recueillies ne sont en tout cas pas susceptibles de guider pratiquement les autorités qui ont la charge d'assurer la sécurité et la facilité de la circulation à Lyon. Pour les membres de la commission cela provient du fait qu'en dehors de quelques règles générales applicables à tous les grands centres, les méthodes à employer varient d'une ville à l'autre. Ils en concluent que chaque ville importante doit « nécessairement appliquer des méthodes s'inspirant de conditions locales, de la configuration géographique,

⁸³⁹ Le Club a l'habitude de subventionner certains projets publics (essai de goudronnage, construction ou réfection de routes et de circuits, essai de signalisation lumineuse...).

⁸⁴⁰ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1930.

⁸⁴¹ Cf. ADR S 2587.

⁸⁴² Voir en annexes une présentation de certains extraits.

⁸⁴³ Cf. Charvolin F., 1993, op. cit., p. 142.

⁸⁴⁴ Cf. ADR S 2587.

du chiffre de sa population et de la nature du trafic de certains îlots ». D'après eux, « le problème de la circulation est double : c'est au premier chef un problème de voirie et au second un problème de police ». A partir des premiers résultats de cette commission, on a ici un des éléments du basculement en faveur des ingénieurs et des responsables de la voirie au détriment des enjeux de réglementation et de surveillance de la circulation⁸⁴⁵, sur lequel nous reviendrons. Cette évolution est largement argumentée dans les rapports de l'AICA et de l'ACR. Sous la pression de ces organisations, la réglementation de la circulation, reste importante mais comme elle est depuis 1925 un sujet de discord, elle s'efface un temps devant l'urgence des besoins d'aménagement des rues, des carrefours et des places. Cette tendance se confirme lors de cette même séance, par la discussion d'un rapport de Camille Chalumeau. L'ingénieur en chef de la Ville montre l'avantage concernant la signalisation, des indicateurs de direction construits par des entreprises privées.

Les travaux de la commission départementale de circulation débouchent sur la réalisation d'un premier rapport de dix pages que le Docteur Bonnet présente à la sous-commission départementale de la circulation le 17 juin 1930⁸⁴⁶. Ce rapport est légèrement modifié⁸⁴⁷ puis à nouveau présenté par le Docteur Bonnet à la commission départementale de circulation le 8 juillet 1930⁸⁴⁸. Naturellement les conclusions de ces rapports s'inscrivent dans la continuité des propositions avancées par l'AICA et l'ACR. Une fois ce processus de discussion achevé, ces organisations sont priées de retourner à leurs occupations habituelles et le rapport du 8 juillet 1930 est examiné cette fois par les services techniques de la Ville de Lyon pour l'« étude des mesures proposées par la Commission de la Circulation en vue d'améliorer la circulation sur le territoire de Lyon »⁸⁴⁹. A son tour, le service des travaux publics et de la voirie de la Ville de Lyon remet son rapport le 8 janvier 1931. Pendant quelques temps, l'ACR s'inquiète du manque de suites données aux travaux qu'ils ont menés depuis 1925. Et alors que ses membres s'attendent cette fois à une véritable mise en place des mesures qu'ils avaient défendues et dont les services techniques municipaux ont pu étudier le volet opérationnel, les discussions semblent au contraire reprendre sur d'autres bases du côté de la Municipalité. En effet le 29 avril 1931, le Maire de Lyon met en place une nouvelle commission municipale de circulation, qui devient cette fois permanente⁸⁵⁰, « pour étudier à son tour et dans les limites des attributions de la Municipalité cet important

⁸⁴⁵ Il faut souligner que les discussions des premières commissions (1912, 1919, 1925-1926) avaient surtout porté sur des problèmes de réglementation et de surveillance de la circulation. Le rôle des commissaires de police avait donc été central (réalisation de rapports, demandes d'avis), notamment dans l'adoption du premier règlement général de la circulation le 1^{er} février 1926. Celui-ci, bien que contesté, ne sera modifié pour la première fois qu'en 1946, avant de connaître de nombreuses autres modifications pendant les années cinquante et soixante. A partir des années 1930, le point de vue des ingénieurs semble donc prendre le pas sur les approches réglementaires du problème automobile.

⁸⁴⁶ Cf. AML 1127 WP 054.

⁸⁴⁷ Il compte à présent quinze pages.

⁸⁴⁸ Cf. AML 1127 WP 054.

⁸⁴⁹ Idem.

⁸⁵⁰ Lors de la séance du 29 avril 1931 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, suivant le rapport du Maire du 23 mars 1931, il est proposé de « désigner une commission spéciale chargée d'examiner les diverses suggestions faites en vue d'améliorer la circulation dans Lyon, notamment par la Commission de la circulation instituée par arrêté préfectoral du 22 mars 1929, le Service de la Voirie, la Compagnie O.T.L., et l'Union des Commerçants de la Rue de la République ». Sept conseillers municipaux sont désignés pour en faire partie. La commission est présidée par l'Adjoint Rey, avec entre autres, l'Ingénieur en Chef de la Ville et le Commandant du corps de sapeurs-pompiers. Il y a 26 membres en tout, voir séances des 22-02-1935, 13-11-1934 et 18-02-1932 de la commission de circulation, cf. AML 1127 WP 054.

problème »⁸⁵¹. Les élus lyonnais reprennent alors la main sur cet épineux problème et cherchent à formuler un nouveau bilan sur la circulation à Lyon. Ainsi, le conseiller municipal Barboyon présente un rapport important sur la circulation à Lyon lors de la séance de la commission municipale de circulation du 29 juillet 1931. Ce rapport de dix-neuf pages⁸⁵² est à nouveau étudié lors de la séance du 2 novembre 1931 de la commission générale du Conseil Municipal et lors de la séance du 9 novembre 1931 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, à l'occasion de laquelle il est adopté⁸⁵³.

Ce rapport montre également la capacité des élus à se réapproprier les questions de circulation même dans un cadre technique et budgétaire, en dehors des joutes verbales des assemblées élues. On a vu que certains conseillers municipaux, comme Gourju ou Armand, avaient défendu des positions très engagées concernant les problèmes de circulation. Au-delà on les a vu s'engager dans l'étude de projets, de notes et de propositions. Dans leur lignée, les adjoints en charge des questions de circulation se positionnent successivement à partir des années trente comme responsables de cette nouvelle thématique municipale en s'efforçant de l'alimenter de suggérer ou de produire des projets ou des rapports.

Mais depuis le rapport Bonnet, seize mois se sont encore écoulés « pour rien » car pour les membres de l'ACR le rapport Barboyon est la reproduction peu modifiée du projet élaboré par la Commission mixte réunie l'an passé à la Préfecture, sous la présidence de M. Corenwinder⁸⁵⁴. Ils rappellent que cette commission, composée de conseillers municipaux, de représentants de la Préfecture, de techniciens et de cinq délégués de l'ACR, avait pendant un an examiné avec le plus grand soin les articles proposés. Ils soulignent également que « le Docteur Bonnet en était le rapporteur et que les Docteurs Bouget et Carle⁸⁵⁵ ont joué un rôle important dans la discussion », si bien que, d'après eux, cela a permis que « le projet de Aymé Bernard soit adopté à peu près intégralement ». Après l'examen des services municipaux, on aboutit donc à l'adoption d'un règlement par le conseil municipal qui permet l'application des mesures envisagées dans ces rapports. La nouveauté réside cette fois dans le maintien de la commission municipale de circulation qui est censée se réunir tous les trois mois pour veiller à l'exécution de ce programme mais aussi pour recevoir et recueillir les doléances concernant les problèmes de circulation.

Néanmoins depuis juillet 1930, l'ACR et ses principaux responsables sont tenus à l'écart des discussions concernant la circulation à Lyon. Les informations qu'ils recueillent et qu'ils diffusent dans leur comité de direction proviennent essentiellement de leur relais municipal, le Docteur Bouget à la fois membre de l'ACR et conseiller municipal qui informe l'ACR de l'activité de la commission municipale de circulation.

Cette mise à l'écart semble contraire à l'engagement pris par certains membres de l'ACR concernant les questions de circulation. En effet, depuis au moins 1925, l'ACR s'est beaucoup investi dans ces questions de circulation, par l'intermédiaire des docteurs Carle, Bonnet et Bouget, ou de Aymé Bernard. Ces derniers considèrent donc que l'ACR doit continuer à se constituer comme force de proposition et à recueillir toutes les informations et tous les projets concernant les enjeux de circulation à Lyon. C'est principalement le Docteur Bonnet qui s'emploie dans cette activité en proposant des articles

⁸⁵¹ Cf. Rapport Barboyon, op. cit., p 5.

⁸⁵² Voir en annexes quelques extraits de ce rapport.

⁸⁵³ Cf. AML 1127 WP 054.

⁸⁵⁴ Voir « Le nouveau Règlement de la Circulation à Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 11 novembre 1931, pp. 18-23.

⁸⁵⁵ Voir sa biographie en annexe.

dans la revue⁸⁵⁶, en suivant les projets routiers lyonnais importants⁸⁵⁷ ou en intervenant auprès de la municipalité. Il suit déjà depuis les années vingt l'ensemble des projets de signalisation portés par l'ACR qu'ils concernent des essais de signalisation lumineuse, la pose de panneaux d'indication ou de signalisation ACR et TCF, ou les relations pour l'établissement de programme de signalisation avec des établissements privés (Citroën, Dunlop, « Cataphore et Soleclair » ...), en lien avec la municipalité et les ingénieurs des ponts et chaussées. En parallèle, il présente de nombreux autres projets pour améliorer la sécurité routière, dans le cadre d'un service de secours/dépannage sur route⁸⁵⁸, à travers un « Appel à la prudence des automobilistes par publicité dans les journaux »⁸⁵⁹, ou à partir d'un code de la route pour les petits écoliers⁸⁶⁰. Sur la question épineuse du stationnement, il n'est pas en reste. En 1932, il propose en réunion du comité directeur de l'ACR du 9 novembre 1932⁸⁶¹ un projet de stationnement et de gardiennage de voitures automobiles, qu'il envisage de présenter à la Municipalité. Dans le cadre de cette proposition, le stationnement et ce gardiennage seraient organisés par les soins de l'ACR dans des conditions à déterminer avec les autorités municipales. L'année suivante, il réalise avec Maître Dolard un important rapport sur le stationnement qui est présenté le 3 novembre 1933 en Comité directeur de l'ACR⁸⁶².

Ces différentes interventions et activités lui permettent de faire partie de la nouvelle commission préfectorale de sécurité routière mise en place en 1933 et d'être réintégré « officiellement » aux travaux de la commission municipale de circulation à partir de décembre 1935⁸⁶³. Pour soutenir cette participation et fournir des projets d'amélioration des conditions de circulation ou de stationnement à Lyon, l'ACR créé logiquement sa propre

⁸⁵⁶ Voir notamment « Chronique locale : A propos d'un projet quelques peu souterrain de l'OTL », *Revue de l'ACR*, n° 3 mars 1931, pp. 11-12, ou « Un point névralgique de la circulation à Lyon, Le pont Lafayette », *Revue de l'ACR*, n° 3, Mars 1932.

⁸⁵⁷ C'est lui qui suit pour l'ACR, en compagnie de Maître Cuaz, les premiers projets lyonnais d'autoroutes lors du premier congrès international d'auto-routes à Genève en 1931. Une conférence est organisée à cette occasion dans les salons de l'ACR. Il suivra également très étroitement tous les projets concernant les aménagements routiers de la région lyonnaise dont l'ACR accueille les avancées à travers l'organisation de conférences, l'exposition de cartes des projets ou par des articles dans sa revue dans l'objectif de recueillir des avis des membres de l'ACR.

⁸⁵⁸ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 12 décembre 1930 et n° 11 janvier 1931.

⁸⁵⁹ Réunion du Comité directeur de l'ACR du 3 décembre 1930, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12 décembre 1930.

⁸⁶⁰ Réunion du comité directeur de l'ACR du 9 novembre 1932, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932. Il lance également d'autres initiatives destinées à promouvoir l'éducation à la sécurité routière des écoliers, telles que la réalisation de films éducatifs sur la sécurité routière, la distribution de milliers de fournitures scolaires avec consignes de sécurité routière illustrées.

⁸⁶¹ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932.

⁸⁶² Voir sur ce point la réunion du Comité directeur de l'ACR du 3 novembre 1933 et la lettre du 13 novembre 1933 adressée par le président de l'ACR, le Docteur Carle, au Maire de Lyon suite à l'arrêté pris par ce dernier le 9 septembre 1933 et concernant les modalités de stationnement dans la Ville de Lyon : « Nous avons déjà souvent demandé à être entendus sur cette Commission, à titre purement consultatif, sur les questions de circulation, et nous renouvelons ce vœu ; persuadés qu'une conversation sur ce sujet spécial, entre la Municipalité et notre groupement, pourrait être de quelques intérêts pour les usagers de la rue et de la route », cf. « La circulation et le stationnement à Lyon : Une nouvelle démarche de l'ACR auprès de la Municipalité ; Pour une solution rationnelle du problème du stationnement ; L'opinion de l'ACR sur le problème de la circulation à Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1933, pp. 283-285.

⁸⁶³ Voir le compte-rendu de la réunion de la commission municipale de circulation du 20 décembre 1935, cf. AML 1127 WP 054.

commission de circulation en 1936⁸⁶⁴. L'assemblée générale du Club du 27 février 1936⁸⁶⁵ revient sur cette création :

« Nous ajoutons que cette année même, nous avons jugé indispensable de créer une Commission de la Circulation, à la présidence de laquelle a été appelé M. le docteur Bonnet, un spécialiste en la matière. Cette commission est chargée de recevoir, de centraliser toutes les suggestions relatives à la circulation, de les contrôler, de les étudier et de les transmettre ensuite aux autorités administratives de la Préfecture ou de la Mairie, que nous sommes heureux de remercier ici, pour la bienveillance avec laquelle elles nous accueillent toujours et le concours actif qu'elles veulent bien nous prêter. (...) Disons aussi à propos de circulation – qui est notre préoccupation presque constante – que nous avons édité, sous les auspices de la Commission Routière, instituée par arrêté de M. le Préfet du Rhône, une petite brochure intitulée « Conseil de Prudence pour les usagers de la Route », où nous avons étudié plus spécialement leur protection et leur éducation. Cette brochure est à votre disposition dans nos bureaux. Disons encore, qu'en collaboration avec tous les Clubs de l'ACR et du Haut-Rhône : Automobile-Clubs de l'Ain, de l'Ardèche, de la Drome, du Haut-Jura, du Mont-Blanc et de la Savoie, nous avons fait procéder à l'exécution d'un film, sur « La sécurité Routière », très bien conçu, très bien exécuté et d'une documentation très instructive et d'une utilité éducative incontestable ».

Cette commission de circulation de l'ACR a été instituée en séance du comité directeur du 3 janvier 1936. Présidée par le Docteur Bonnet⁸⁶⁶, elle tient sa première réunion le 20 janvier 1936. Dans les années trente, elle se réunit tous les deux mois⁸⁶⁷. Le président du Club, Carle souligne « les résultats favorables qu'il en attend, en collaboration avec la Préfecture et la Mairie dont lui-même et le Docteur Bonnet ont été appelés à partager les travaux de leurs commissions relatives à la circulation. La commission de circulation de l'ACR entourée de toutes les compétences, préparera, étudiera les questions qui seront ensuite soumises à la Préfecture et à la Mairie »⁸⁶⁸.

Le Docteur Bonnet en reste le président jusqu'en juin 1938⁸⁶⁹ et malgré sa nomination au poste de président de l'ACR, en remplacement du Docteur Carle décédé le 22 septembre 1937, il reste mobilisé sur les questions de circulation. En effet, en janvier 1940, le secrétaire général pour la circulation de la Préfecture du Rhône, Mumber, lui demande de réaliser un rapport sur la circulation à Lyon concernant plus particulièrement les problèmes de

⁸⁶⁴ Il faut une nouvelle fois souligner que cette création n'est qu'une confirmation tant les questions de circulation, de signalisation, de stationnement et de sécurité routière se trouvaient déjà largement traitées dans les commissions technique, sportive, du tourisme ou de la route mises en place à l'ACR, à travers les séances du comité directeur du Club ou dans les interventions de ses principaux membres, si bien que le Docteur Bonnet est présenté en 1929 comme le secrétaire général et le président de la commission de circulation de l'ACR à l'occasion de sa participation à la commission départementale de circulation en 1929.

⁸⁶⁵ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 3 mars 1936.

⁸⁶⁶ Qui réunit à cette occasion de nombreux documents sur la circulation.

⁸⁶⁷ Le premier vendredi du mois en alternant avec les réunions de la commission technique.

⁸⁶⁸ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 3 mars 1936.

⁸⁶⁹ Remplacé par M. Gerin, qui reste président jusqu'en 1944 (remplacé ensuite par Paul Deydier).

signalisation⁸⁷⁰. Il le présente le 27 février devant la commission de sécurité et de circulation préfectorale⁸⁷¹. Ce document constitue le dernier grand geste de celui qui a dirigé l'ACR pendant l'une de ses périodes les plus fastes. Il meurt pendant la Seconde Guerre Mondiale, le 6 janvier 1942.

Dans cet inventaire non exhaustif, plusieurs autres rapports concernant la circulation, le stationnement ou la sécurité routière auraient pu être mentionnés. Nous pensons ici notamment aux études réalisées par Marius Berliet lui-même sur les virages, la construction des routes pour améliorer la sécurité routière. Il a déjà été un membre important de l'ACR pendant les premières années du club en participant aux activités de sa commission technique dès 1904⁸⁷². Puis après une période d'éloignement, il se rapproche à nouveau du Club dans les années trente en prenant part au renouvellement de la commission technique instituée le 4 janvier 1933⁸⁷³, aux côtés des ingénieurs Varvier et Delaigue. Il est unanimement sollicité pour devenir président de cette commission le 24 mars 1933⁸⁷⁴. C'est d'ailleurs cette structure qui s'occupe principalement des affaires concernant la circulation avant la création de la commission de circulation de l'ACR en 1936, que Berliet rejoindra également en 1937⁸⁷⁵. Il participe à plusieurs réunions du comité directeur de l'ACR et sa position dans ces deux commissions lui permet de proposer des études et d'offrir ses conseils et son expérience à ses autres collègues de l'ACR. Ainsi, il présente le 19 mai 1933 un exposé sur les problèmes de réfection des routes, dont il signale avec empressement les erreurs de réalisation aux ingénieurs Victor Varvier et Claude Delaigue⁸⁷⁶. Dans la foulée il entreprend une étude en septembre 1933⁸⁷⁷ intitulée : « Quelques réflexions sur les virages, croisements et doublages des automobiles »⁸⁷⁸ et qu'il publie dans la revue de l'ACR⁸⁷⁹. Par la suite il réalise en décembre 1940 un rapport de vingt pages très détaillé, avec dessins et figures à l'appui, sur « Les pièges de la route, Causes et remèdes à apporter »⁸⁸⁰. Pour rendre ses études plus opérationnelles, il n'hésite pas à se mettre en contact avec les ingénieurs des ponts et chaussées afin de diffuser ces connaissances et améliorer la construction et la réfection des routes⁸⁸¹. Au-delà de la collaboration de Marius Berliet aux activités de l'ACR, ses travaux s'inscrivent plus dans une démarche individuelle. Il cherche à

⁸⁷⁰ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 2 de Février-mars-avril 1940.

⁸⁷¹ Visiblement c'est la commission préfectorale de sécurité, celle qui existe depuis 1933.

⁸⁷² Cf. *Revue de l'ACR*, n° 1, février 1904.

⁸⁷³ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 2 février 1933.

⁸⁷⁴ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 4, avril 1933.

⁸⁷⁵ Marius Berliet reste également membre de l'ACR pendant la Seconde Guerre Mondiale. Son dernier fils, Paul Berliet, qui prend sa succession après la restitution de l'entreprise à la famille Berliet, est lui aussi membre du Comité directeur de l'ACR dans les années cinquante.

⁸⁷⁶ Réunion de la commission technique de l'ACR du 19 mai 1933, cf. *Revue de l'ACR*, n° 6, juin 1933.

⁸⁷⁷ Il présente une première fois cette étude le 29 septembre 1933 à la commission technique de l'ACR. La version définitive de cette étude est datée d'octobre 1933, cf. *Revue de l'ACR*, n° 10, octobre 1933.

⁸⁷⁸ Cf. Archives de la FAMB.

⁸⁷⁹ Berliet Marius, « Quelques réflexions sur les virages, croisements et doublages des automobiles », *Revue de l'ACR*, n° 11, décembre 1933, pp. 289-292.

⁸⁸⁰ Cf. Archives de la FAMB.

⁸⁸¹ Voir entretien avec Paul Berliet du 27 mai 2005.

faire bénéficier les autorités locales de son expérience et de ses connaissances techniques afin de remédier à certains problèmes routiers.

La mobilisation des membres de l'ACR concernant les questions de circulation urbaine conduit à l'institutionnalisation d'un partenariat important avec les pouvoirs publics. Malgré quelques épisodes polémiques, celui-ci parvient à se maintenir au cours des cinquante et soixante.

2) L'institutionnalisation d'un partenariat entre acteurs publics et privés

Après les collaborations qui se tissent, notamment pendant l'entre-deux-guerres, entre l'ACR et les pouvoirs publics, la Seconde Guerre Mondiale marque une rupture dans la dynamique de développement du Club en raison notamment de la disparition de ses plus illustres représentants⁸⁸². Mais la capacité pour les membres du Club à se mobiliser sur les questions de circulation et de sécurité routière n'est pas pour autant entamée. La collaboration entre l'ACR et les pouvoirs publics est rapidement relancée voire étendue, notamment lorsque ces derniers ont recours aux connaissances utiles dans ces domaines que peuvent leur offrir certains membres du Club. D'autant plus que si l'ACR voit son nombre d'adhérents augmenter, comme pour l'ensemble des autres automobiles-clubs de province, sa Commission de circulation ne désemplit pas. Elle organise des visites de chantiers⁸⁸³, des rencontres⁸⁸⁴ ou des conférences⁸⁸⁵ sur des thèmes liés à la circulation. De sept ou huit membres avant 1945, elle en compte jusqu'à soixante-dix au début des années cinquante⁸⁸⁶ et fournit directement ses propres experts/conseillers techniques et ses propres rapports à la commission municipale de circulation. Parmi eux, l'ingénieur Nicolas Erpelding ou l'économiste Henri Vaté, membres de l'ACR, réalisent d'autres études importantes sur la circulation, le stationnement ou la sécurité routière. Les rapports et les enjeux entre la municipalité et l'ACR deviennent même de plus en plus techniques, professionnels et spécialisés. Erpelding⁸⁸⁷ et Vaté réalisent de nombreux rapports ou exposés dans le cadre de la commission de circulation de l'ACR ou pour la commission municipale de circulation⁸⁸⁸.

⁸⁸² Décèdent successivement le Docteur Carle en 1937, Jean Deydier, le Docteur Bonnet, Jean Deydier et Joseph Genin en 1942, les quatre présidents « historiques » du Club pendant la première moitié du vingtième siècle.

⁸⁸³ Visite de l'autoroute Vienne-Valence en 1959 (cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 91 juillet 1959, p. 2), visite du chantier du tunnel de Fourvière en 1969 (cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 215, juillet 1969), visite le 20 juin 1970 des chantiers du tunnel de Fourvière (cf. *L'action automobile et touristique*, n° 120, septembre 1970), visite le 19 juin 1971 des chantiers du tunnel de Fourvière et du Cours de Verdun (cf. *L'action automobile et touristique*, n° 131, juillet 1971), visite du centre régional d'information et de coordination routière en juillet 1972 (cf. *L'action automobile et touristique*, n° 144, septembre 1972).

⁸⁸⁴ Voir la réunion organisée en mars 1970 à Crépeux et animée par Henri Vaté sur le thème « La circulation aide-t-elle ou gêne-t-elle les mouvements urbains ? », cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 116, avril 1970, p. 3 bis.

⁸⁸⁵ Voir la conférence organisée par l'ACR en mai 1965 sur la priorité à gauche et animée par Nicolas Erpelding et Henri Vaté, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n°161, juin 1965.

⁸⁸⁶ Ce nombre diminue ensuite pour se stabiliser autour de vingt membres pendant les années soixante, voir les Annuaires de l'ACR pour les années 1952, 1953, 1954, 1962, 1963 et 1965 à la BML.

⁸⁸⁷ A partir de juillet 1968, il tient une rubrique sur « La cause inconnue de l'accident » dans *Le Carnet de l'automobile* (cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 208 de juillet 1968). Voir aussi ses articles « Sécurité routière et publicité » ; « Au centre psychotechnique de Lyon » (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 116, avril 1970, p. 3 bis).

⁸⁸⁸ Voir le rapport effectué en 1959 sur la zone bleue et demandé par le président de l'ACR à Henri Vaté (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 114, février 1970), l'exposé de Henri Vaté sur « Le problème des parcmètres » présenté à la commission municipale de circulation le 15 octobre 1969 (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 114, février 1970 et n° 115, mars 1970), l'exposé de Nicolas

Vaté réalise même des études opérationnelles d'aménagement de certains carrefours pour le compte de la Direction générale des services techniques de la Ville de Lyon⁸⁸⁹. Ces activités conduisent Amieux, Erpelding, Dugelay et Vaté à participer aux manifestations nationales et internationales sur l'étude de la circulation routière et de sa sécurité, comme représentant de l'ACR, représentant de la Fédération Nationale des Automobiles-Clubs de France ou représentant de la Ville de Lyon. Ils assistent aux Semaines d'études internationales de la technique de la circulation routière, notamment celle de Nice en 1960, de Londres en 1962, de Salzbourg en 1964, de Barcelone en 1966, de Munich en 1968 de Bruxelles en 1972, ainsi qu'à certains congrès internationaux de sécurité routière⁸⁹⁰. Ils sont directement impliqués dans la mise en place des Journées d'études des commissions municipales de circulation, organisées à Lyon en 1955 et à Rouen en 1959. Ainsi Maître Amieux, membre important de l'ACR et futur fondateur des Chevaliers de la Route, devient le secrétaire du comité permanent des Journées d'études des commissions municipales de circulation, créé dans la foulée de la première réunion lyonnaise de 1955. Compte tenu de l'activité du Club et de celle d'Amieux lors de ces manifestations, il apparaît logique aux différents protagonistes de ces rencontres que ce ne soit pas finalement un représentant des municipalités qui porte cette structure en quête d'institutionnalisation⁸⁹¹.

En s'appuyant sur d'étroites relations avec les pouvoirs publics, entretenues à l'occasion des dîners, des banquets, des bals, des assemblées générales, ou des manifestations organisées par l'ACR, dans lesquels les principales personnalités lyonnaises sont présentes ou reçoivent des « remerciements officiels » à l'occasion de discours, le Club bénéficie d'un accès privilégié aux décisions publiques. De plus, il s'appuie sur les compétences⁸⁹² ou sur le multi-positionnement⁸⁹³ de ses membres et de ses responsables

Erpelding sur « La part qui incombe aux poids lourds dans les accidents de circulation » présenté en 1970 à la commission municipale de circulation (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 126, février 1971), l'exposé de Nicolas Erpelding sur « Les accidents de la route, Fréquence – Circonstances – Causes – Part des diverses catégories d'usagers », présenté à la commission de circulation de la ville de Lyon puis à celle de l'ACR, le 14 janvier 1971 (Cf. *L'action automobile et touristique*, n° 127, mars 1971, p. 3 puis 109 bis), l'exposé de Henri Vaté sur « les incidents survenus sur l'autoroute A 7 en raison de l'enneigement exceptionnel de cet axe », présenté à la commission municipale de circulation le 18 janvier 1971 (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 127, mars 1971), l'exposé de Henri Vaté sur l'opportunité du métro et la réorganisation de la circulation de surface présenté à la commission de circulation de l'ACR du 17 mai 1971 (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 131, juillet 1971), l'intervention de Henri Vaté sur les tarifs de stationnement et le parking des Cordeliers lors de la réunion du Comité directeur de l'ACR du 4 janvier 1972 (*L'Action automobile et touristique*, n° 138, février 1972), ou l'exposé de Henri Vaté sur le Tunnel sous Fourvière, la mise en place des couloirs prioritaires et l'ouverture du parking des Cordeliers présenté lors de la séance du 21 janvier 1972 de la commission de circulation de l'ACR (cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 139, mars 1972).

⁸⁸⁹ Voir le rapport de Henri Vaté du 20 janvier 1967 sur la « Voie express Franklin-Roosevelt – Vitton Schéma de circulation dans les rues voisines » et sur le « Cours Franklin Roosevelt – Vitton Voie express – Conséquences ». Voir également l'Etude de ventilation du trafic au carrefour de l'Astoria, réalisée en juin 1967 par l'ACR : Henri Vaté (conseiller technique) en collaboration avec MM. Besson, Brunet, Deloge, Deydier, Erpelding, Fillon, Girier, Lacroix et Perronet et Mme Roi, membres de la commission de circulation de l'ACR, cf. AML 1093 WP 55.

⁸⁹⁰ Voir notamment *L'Action automobile et Touristique*, n° 139, mars 1972 ; ou AML 1068 WP 064 et A ONU GIX 12-1-35 et GIX 12-6-6-51.

⁸⁹¹ Cette nomination permet aussi de contourner le choix de la représentation d'un élu ou d'un fonctionnaire.

⁸⁹² Ces membres les plus actifs sont médecins, industriels, avocats ou ingénieurs et peuvent mettre directement à contribution leurs savoirs pour défendre les causes soutenues par le Club.

⁸⁹³ Aymé Bernard est directeur de l'AICA, Marius Berliet est un industriel reconnu à Lyon et sur le plan national, le Docteur Carle est administrateur des Hospices Civils de Lyon et directeur de l'Hôpital de la Charité.

pour légitimer son action⁸⁹⁴. Les problématiques de gestion, de réglementation et d'aménagement de la circulation et de la sécurité routière, se trouvent donc nourries par les membres de l'ACR dans le cadre d'un partenariat de plus en plus soutenu et visible avec les autorités publiques. Aussi, on remarque en interne que la problématique de la circulation est de plus en plus importante au sein du Club, jusqu'à devenir centrale avec la personnalité du Docteur Bonnet.

Pour s'en rendre mieux compte, il suffit d'analyser certains des parcours de ses différents présidents. Quand on observe plus finement comment ils ont pu accéder à ces fonctions, il est frappant de remarquer les différentes missions ou les préoccupations qui ont été les leurs en matière de circulation routière, avant qu'ils ne deviennent présidents. De manière générale, après les mandats du premier grand président Deydier, de 1909 à 1931, chaque président s'est occupé très précocement et très directement des questions de circulation et de sécurité routière, et pas forcément de celles du tourisme ou du sport, censées être centrales dans les activités de l'ACR. Dans ce même cas de figure, on retrouve notamment le docteur Carle, puis le docteur Bonnet, Joseph Genin, Pierre Morin⁸⁹⁵ ou Henry Dugelay⁸⁹⁶. Ils ont tous eu un rôle important dans la commission de circulation de l'ACR, dans celles du département et de la ville de Lyon ou pour certains dans la commission de la route de l'ACR mise en place en 1913.

Ainsi, les membres de l'ACR jouent un rôle central dans ces commissions. Ils remplacent parfois à leur tête les adjoints au maire de Lyon empêchés, ou sont nommés présidents de certaines sous-commissions, et la plupart du temps rapporteurs ou conseillers techniques. Ils sont donc très souvent désignés comme experts sur le champ de la circulation, du stationnement ou de la sécurité routière. C'est le cas des docteurs Carle, Bonnet ou Bouget, des juristes Cuaz ou Amieux, des ingénieurs Erpelding et Dugelay, ou de l'économiste Vaté. De plus, ils ont noué des contacts privilégiés avec la municipalité lyonnaise ou avec certains ingénieurs, lors de rencontres ou d'échanges de correspondances sur les questions de circulation et sécurité routière. Ainsi s'établit très clairement un lien entre la construction des parcours des présidents et la problématique de la circulation et de la sécurité routière. L'influence de l'ACR, de son président et de ses membres les plus importants, que ce soit en interne et en externe, semble se mesurer sur cette capacité à obtenir un rôle dans ce secteur. C'est en effet à travers ces parcours que se jouent la construction d'une position hégémonique au sein de l'ACR, puis le positionnement du Club face à la prise en compte des enjeux de circulation urbaine dans le débat public.

Sur le plan national, nous pourrions également revenir sur de nombreux autres projets de collaborations entre acteurs publics et privés concernant notamment la mise en place d'équipements de signalisation, les projets touristiques ou la gestion des routes. Ainsi avec le développement de l'automobile et avec l'appui d'importantes organisations touristiques, la tentation a été grande de voir naître des organismes mixtes de gestions para-publiques des routes, associant services de l'Etat, organisations automobiles et touristiques, chambres

⁸⁹⁴ Ce qui permet même à certains de ces membres de remettre parfois en cause, avec une certaine diplomatie, les réalisations des ingénieurs ou les propositions de la municipalité, toute en restant écoutés.

⁸⁹⁵ Voir l'article de Pierre Morin, « La sécurité routière », *Le Carnet de l'automobile*, juin 1952.

⁸⁹⁶ Sans compter les autres figures importantes de l'ACR qui ont aussi joué des rôles décisifs sur ces questions en étant reconnus comme experts pour la commission municipale de circulation, ou en tant que présidents de la commission de circulation de l'ACR, tels que Aymé Bernard, le Docteur Bouget, Maître Cuaz, Paul Deydier, Maître Amieux, Nicolas Erpelding ou Henri Vaté.

consulaires et collectivités locales⁸⁹⁷. Ainsi, à côté de certains projets de création d'offices régionaux de gestion des routes, permettant un lien plus fort entre les organismes privés et le secteur public⁸⁹⁸, on retrouve au début des années vingt un projet de création d'un office national des routes. Porté par le Touring-Club de France, il est examiné par l'Assemblée des Présidents des Chambres de commerce de France et soutenu par la Chambre de Commerce de Lyon⁸⁹⁹. A partir des années trente, cependant, l'administration française reprend définitivement la main face aux initiatives des organisations privées⁹⁰⁰. Après la réorganisation des transports mise en œuvre dans le cadre de la Loi sur la coordination des transports en 1934⁹⁰¹, la Direction des routes s'affirme peu à peu comme un acteur incontournable des politiques routières françaises⁹⁰². C'est autour d'elle que s'agrègent en effet les actions du Ministère en matière de conception et de gestion des infrastructures routières. Elle se trouve en lien direct avec les différents services ordinaires des ponts et chaussées. Enfin, ses services organisent la formation et la diffusion de connaissances routières dans un cadre national. Ces différentes missions confèrent dès lors à cette structure un prestige important au sein du corps des ponts et chaussées⁹⁰³.

Néanmoins, une thématique conforte tout particulièrement les acteurs privés dans leur mobilisation contre ou auprès des pouvoirs publics, celle du stationnement. Au-delà côté de la participation des mondes automobiles à la régulation des problèmes routiers ou de circulation, elle rend encore plus floues les frontières entre les sphères publiques et privées. Sur ce terrain, les tentatives de réglementation de la municipalité rencontrent les oppositions des mondes automobiles. Par ailleurs sur le plan des aménagements de parkings, les initiatives des pouvoirs publics sont beaucoup trop timides pour satisfaire les attentes des acteurs privés.

B) Quand les acteurs privés se mobilisent dans les débats sur le stationnement

Au-delà de l'encombrement des rues, qui suscite, comme on l'a vu, discussions et protestations, la question la plus lourde d'enjeux est sans doute celle du stationnement. Elle connaît plusieurs épisodes que l'on retrouve au fil de la lecture de la *Revue de l'ACR*. Au-delà des premiers problèmes dus au stationnement des véhicules encombrants dans les rues où la circulation devient difficile à partir des années dix, la thématique du stationnement

⁸⁹⁷ On retrouvera ce type de collaboration à partir des années soixante dans le cadre de la mise en place des Sociétés d'Economie Mixte responsables de la construction et de la gestion d'autoroutes. Voir sur ce point notre chapitre trois.

⁸⁹⁸ Comité consultatif des routes créé fin 1927 à l'initiative de l'Automobile-Club de Marseille dans les Bouches-du-Rhône, cf. *Revue de l'ACR*, n°1, janvier 1928.

⁸⁹⁹ Voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1920, p. 257 et 258.

⁹⁰⁰ Au final, le secteur où l'administration française laissera le plus de marge de manœuvre aux associations privées, est celui de la signalisation, mais surtout du côté de la pose et du financement de panneaux routiers, pas nécessairement au niveau de la conception de cette signalisation.

⁹⁰¹ Voir sur ce point Neiertz N., *La coordination des transports en France, De 1918 à nos jours*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1999.

⁹⁰² Entre décembre 1933 et janvier 1937, dans le contexte de la coordination des transports, la Direction des routes est intégrée dans une Direction générale des chemins de fer et des routes. Elle ne redevient autonome qu'à partir du 12 janvier 1937 et est confié à Jacques Boulloche, voir Orselli J., 2009, op. cit., Partie II, p. 56.

⁹⁰³ Voir travaux de Thoenig, 1987, op. cit. ; ou Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit.

se développe véritablement sur la scène publique à partir de l'année 1926⁹⁰⁴. En effet, le 31 juillet 1926 est pris un arrêté municipal qui introduit dès le 1^{er} janvier 1927 le stationnement payant sur des emplacements réservés. En toile de fond, les polémiques commencent à enfler concernant le droit de stationner en ville et la possibilité pour la municipalité de percevoir une taxe sur le stationnement. Cela n'arrangeait pas forcément les affaires des représentants des usagers de la route ou des institutions représentant les commerçants et industriels lyonnais⁹⁰⁵.

1) Le stationnement, la polémique de trop ?

Suite aux tentatives d'établissement du stationnement payant dans la Ville de Lyon, les organisations automobiles et touristiques ripostent avec vigueur⁹⁰⁶. Le débat dépasse alors le cadre de la Ville de Lyon, et sa version locale mobilise les décisions ou arrêts de cours d'appel d'autres villes et ceux du Conseil d'Etat, dont les arguments fournis par d'autres revues automobiles sont retranscrits dans la *Revue de l'ACR*⁹⁰⁷. Le Club se mobilise donc sur cette question⁹⁰⁸ et ses rapports avec la municipalité deviennent parfois tendus, alors qu'ils restent plutôt complémentaires pour la gestion des questions de circulation urbaine. Du fait de l'implication de certains médias, de la mobilisation des associations touristiques et d'automobilistes et des différents jugements des tribunaux⁹⁰⁹, la polémique dure jusqu'aux années trente⁹¹⁰. Les protestataires réunis autour de l'ACR choisissent leur

⁹⁰⁴ Hormis quelques situations isolées, comme pour la demande faite au secrétaire général pour la Police par la Fédération des débitants par l'intermédiaire de l'ACR, au sujet du stationnement des voitures automobiles sur la voie publique, avec lecture de la réponse du secrétaire général pour la police en séance du Comité directeur de l'ACR du 11 août 1909, cf. *Revue de l'ACR*, n° 8, août 1909.

⁹⁰⁵ Toutefois, il faut noter sur ce point que l'action de l'ACR est plus rapide et plus efficace lorsqu'elle touche plus spécifiquement certains de ses membres éminents, comme les avocats, les avoués ou les magistrats. Ainsi en 1927, la Place Roanne, située au pied du Palais de Justice à Lyon, en bord Saône, est frappée comme de nombreux autres espaces publics lyonnais par ce fameux arrêté municipal du 31 juillet 1926 introduisant une taxe de stationnement sur des emplacements réservés. Diverses réclamations sont parvenues à l'ACR, émanant de plusieurs avocats de l'ACR se plaignant de cette taxe étant donné qu'ils ont dans le cadre de leur travail à plaider quotidiennement au Palais. Le président du Club, Jean Deydier, est donc intervenu plusieurs fois auprès de la municipalité pour finalement obtenir la suspension de l'arrêté pour cette place, cf. « La circulation dans Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 3 mars 1927.

⁹⁰⁶ Une revue *Circulez* est même créée par le journaliste lyonnais Raymond Ergé en janvier 1927 pour soutenir la campagne du « Groupement Automobile Lyonnais » à l'encontre de la taxe municipale de stationnement et des abonnements privilégiés, et pour préconiser la création de garages souterrains à Bellecour, Terreaux et Toloan. Cette revue devient alors l'organe du G.A.L., groupe actif qui réunit des automobilistes pour qui la voiture est un élément indispensable de travail.

⁹⁰⁷ Rubrique Jurisprudence : « Au Conseil d'Etat : Une ville peut-elle légalement percevoir une taxe de stationnement sur les automobiles ? », et « Le stationnement des automobiles », cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1926 ; « A propos du stationnement en ville », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1926.

⁹⁰⁸ En témoignent les nombreuses discussions lors des séances du Comité directeur de l'ACR, les 3 novembre 1926, 1^{er} décembre 1926 et 2 février 1927, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11 (novembre 1926), n° 12 (décembre 1926) et n° 2 (février 1927).

⁹⁰⁹ « La taxe de stationnement est illégale », concernant un jugement du tribunal de simple police de Houdan, paru dans *Les Journaux*, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3 mars 1930.

⁹¹⁰ « Une question locale, la taxe de stationnement ne comporte pas de sanction pénale », cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1929 ; « La taxe de stationnement, Une nouvel arrêté », « Une protestation, Réponse du maire » et « Le stationnement des autos étant illégal, peut-on le taxer, jugement de Lyon et Montpellier », trois articles parus dans *Les Journaux*, reproduits dans le numéro n° 1 (janvier 1930) de la *Revue de l'ACR*.

terrain d'attaque : l'utilisation professionnelle des véhicules. Ils mettent en avant le tort fait aux médecins ou aux représentants qui sont dans l'obligation de se garer pour visiter leurs malades/clients, aux hommes d'affaires qui vont travailler, et mettent également en exergue les problèmes rencontrés par les épouses quand elles vont faire leurs courses⁹¹¹. Les différents arrêtés municipaux de la Ville de Lyon sont finalement annulés⁹¹² et les réglementations en ce sens sont repoussées à l'après Seconde Guerre Mondiale. Une fois ces tensions apaisées, le dialogue entre l'ACR et la Ville de Lyon peut reprendre⁹¹³. Le Club propose ainsi en novembre 1932 à la commission municipale de circulation un projet de stationnement et de gardiennage des automobiles, organisé par les soins de l'ACR⁹¹⁴.

C'est en parallèle de cette discussion animée que les premiers projets de parkings souterrains sous les principales places lyonnaises (Terreaux, Tolozan et Bellecour) sont élaborés dès 1927⁹¹⁵. L'ACR les suit de près, tout comme les réflexions et les projets concernant l'aménagement en parkings des bas-ports des fleuves de la Ville, menés en parallèle avec ceux prévoyant la construction d'autostrades sur ces mêmes bas-ports. D'ailleurs, si le Club s'oppose assez énergiquement à la construction de ces dernières, en avançant le risque en certaines saisons de la montée des eaux du Rhône, il se positionne pour leur aménagement en parkings. De manière générale, la problématique du stationnement est l'une des préoccupations quotidiennes de l'ACR, qu'il s'agisse de cas particulier⁹¹⁶, de problèmes réglementaires⁹¹⁷ ou de position à prendre quant aux projets de parcs de stationnement. Par moments, la discussion devient plus polémique, comme en janvier 1956⁹¹⁸ suite aux tentatives de la Municipalité de faire appliquer la limitation du stationnement à une heure pour tous véhicules⁹¹⁹. A travers ce thème se joue la tension entre liberté privée et espace public⁹²⁰.

⁹¹¹ Cf. « Extravagante Tyrannie », *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1930.

⁹¹² Dans la Chronique juridique, l'article : « La taxe de stationnement à Lyon » indique que les trois arrêtés susvisés de la Ville de Lyon, en date du 27 août 1928, du 15 janvier et du 29 mars 1930 sont annulés, cf. *Revue de l'ACR*, n° 5, mai 1930. Voir aussi « La taxe de stationnement à Lyon », paru dans *L'Auto* du 6 novembre 1932, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932

⁹¹³ « La circulation et le stationnement à Lyon : Une nouvelle démarche de l'ACR auprès de la municipalité, Pour une solution rationnelle du problème du stationnement, L'opinion de l'ACR sur le problème de la circulation à Lyon », cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1933, pp. 283-285.

⁹¹⁴ Discuté en séance du Comité directeur de l'ACR du 9 novembre 1932, cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932.

⁹¹⁵ Voir le numéro de la Revue *Circulez* de janvier 1927, voir aussi « Alléluia ! Le parking Bellecour est ouvert », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 187-188, août-septembre 1967, p. 13.

⁹¹⁶ « La circulation dans Lyon », qui porte principalement sur la question du stationnement sur la Place de Roanne devant le Palais de Justice de Lyon, en énonçant la nécessité de réserver des emplacements aux avocats, suite à une intervention de l'ACR auprès de la municipalité, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1927.

⁹¹⁷ Un article paru en 1961 évoque le positionnement de l'ACR contre le stationnement payant et rappelle que la Ville de Lyon est placée depuis 1927 sur la liste des villes mendiantes : « « Grogne » pour un « tracassin » Ah, c'en est vraiment trop ! Le stationnement payant, alourdira-t-il les charges du contribuable ? », cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 118, octobre 1961, p. 3 et 4.

⁹¹⁸ « Le procès du stationnement limité à une heure », pp. 5-8, « Lyon, ville hostile à l'automobile », pp. 9-11, *Le Carnet de l'Automobile*, n° 49, janvier 1956.

⁹¹⁹ Mise en place en réalité par un arrêté municipal pris en 1939, annulé en principe dans le cadre des nouvelles dispositions introduites par le code de la route de 1954.

Au-delà des prises de position souvent polémiques des acteurs privés concernant le stationnement, leur collaboration est activement recherchée dans le cadre de la mise en place d'études portant sur les besoins de stationnement dans le centre, la mise en place de la zone bleue, l'aménagement de parkings, ou l'établissement d'une société de construction et de gestion des parkings. Sur ces différents points, à Lyon, ce sont surtout les années cinquante qui marquent un tournant dans l'émergence des premières réflexions au sujet du stationnement en ville. On retrouve alors la spécificité du système de décision politico-administratif lyonnais et son fonctionnement par commissions. En effet, pour résoudre la complexe problème du stationnement en ville, sont créées simultanément une sous-commission municipale en charge de la question du stationnement au début des années cinquante, une association d'étude des parcs de stationnement de Lyon en 1954⁹²¹, puis une commission « Parking – Tourisme – Affaires » au sein du Comité pour l'Aménagement et l'Expansion Économique de la Région Lyonnaise (CAEERL) en 1955⁹²². Plusieurs acteurs de l'ACR et de la Chambre de Commerce de Lyon participent aux activités de ces structures.

Au sein de ces diverses commissions, plusieurs études permettent d'avancer sur la connaissance des besoins en terme de stationnement de la Ville de Lyon. Ainsi, entre 1956 et 1958, un groupe de travail constitué d'experts⁹²³ piloté par la commission « Parking » du CAEERL publie une série d'« Études sur la circulation et le stationnement dans la ville de Lyon »⁹²⁴. Ces études très quantitatives sont essentiellement constituées de nombreux tableaux, graphiques, formules, équations, simulations ou annexes sur les questions de circulation et de stationnement⁹²⁵. Toutefois, elles ne permettent pas d'envisager une modélisation opérationnelle des besoins en termes de stationnement. Parmi elles, une note de février 1958 sur le « Problème du parking »⁹²⁶ fait l'« Analogie avec le problème du

⁹²⁰ « A propos des garages réservés sur la voie publique, L'exploitation de la voie publique à l'usage de garage (privé) est jugée illégale », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 63, mars 1957, p. 1 et 2 ; « Le stationnement est une forme de liberté... et d'égalité aussi », *Le Carnet de l'Automobile*, N° 64, avril 1957, pp. 5-6.

⁹²¹ Appelée également Association Syndicale d'Études des Parcs de Stationnement de Lyon (siégeant au 7, rue du major Martin), elle est chargée de la question de l'implantation du parking sous la Place Bellecour, cf. séance du 28 novembre 1955 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon. Voir également la séance du 8 octobre 1954 de la commission municipale de circulation, cf. AML 1130 WP 011. Voir aussi le CR des Travaux de la CCL pour l'année 1954, p. 362.

⁹²² Cf. AML 1068 WP 044.

⁹²³ Participent à ces études : Alain Clanet et Georges Mermberg du Centre d'Économie Industrielle, Gruffy, ingénieur des travaux publics de l'État au Bureau du trafic des Ponts et Chaussées du Rhône, des juristes comme Jean-Marie Beauvallet ou Henri Genton, et de nombreux collaborateurs de sociétés privées : Vincent de la Société Calor, Estrabaud de la Société Rhodiacéta, Evgrafov et Fontanel, de la Société Vidal et Compagnie, Lefort de la Société IBM France, Sanchez et Seigneurin, de la Société d'Organisation Générale.

⁹²⁴ Citons entre autres les « Études générales » (avec « Exposé général sur le stationnement et le parking » et « Programme d'une étude de la circulation et du parking dans la zone « Presqu'île » de la Ville de Lyon ») ; « Études sur le stationnement » ; « Enquêtes sur la circulation et le stationnement dans l'îlot test : Croix-Pâquet, Tunnel, Quai Lassagne, Tolozan » ; « Etude juridique sur la circulation et le stationnement » ; « Études sur le stationnement Presqu'île – Jours de semaine » ; « Recherche d'une réglementation du stationnement dans le quartier central de la Ville de Lyon » ; « Études des activités de la Presqu'île » ; « Le stationnement et la circulation dans la Presqu'île » ; ou « Recherche d'une réglementation rationnelle du stationnement dans la Presqu'île », cf. AML 1068 WP 044.

⁹²⁵ Voir la conférence de presse donnée à l'Hôtel de Ville le 26 novembre 1958 au sujet des enquêtes effectuées ou projetées par le Comité pour l'Aménagement et l'Expansion Économique de la Région Lyonnaise, cf. AML 1068 WP 044.

⁹²⁶ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

secteur téléphonique : l'automobiliste explore les divers emplacements de stationnement, ordre d'exploration inconnu. Si l'automobiliste trouve une place libre, c'est que la place a été libérée peu de temps avant son passage. Donc explorer une nouvelle rue est équivalent à revenir dans une rue déjà explorée. Donc, schématiquement, on peut dire que l'automobiliste tourne en rond devant des places occupées, qui deviennent libres de temps en temps. De même l'explorateur téléphonique recherche dans un ensemble de sélecteurs le premier sélecteur libre ».

Au niveau national, au sein du Service d'études et Recherches sur la Circulation (SERC), l'ingénieur Joseph Elkouby⁹²⁷ repère rapidement l'intérêt des premières études lyonnaises. Dans une lettre du 13 octobre 1958 au président du Comité d'aménagement et d'expansion économique de la région lyonnaise⁹²⁸, il indique qu'au cours de sa première visite à Lyon au mois de Mai, il a pu s'entretenir avec René Ailloud et Fernand Ramel, respectivement président de la commission d'études des parkings à Lyon⁹²⁹ et ingénieur des ponts et chaussées, de l'étude de stationnement envisagée à Lyon. Il leur indique qu'il est disposé à subventionner cette étude grâce à un crédit spécial mis à la disposition du Ministère des Travaux Publics par la Société Shell. En ce qui concerne l'exécution des enquêtes lyonnaises, il insiste enfin pour qu'ils restent en liaison avec le service des ponts et chaussées du Rhône, afin qu'une parfaite correspondance soit établie avec les études de circulation effectuées par ce service. Ainsi, dans sa réponse à Elkouby du 28 juillet 1958, le président du Comité d'aménagement et d'expansion économique de la région lyonnaise lui envoie le compte-rendu des études sur la circulation et le parking dans la ville de Lyon, entreprises depuis 1956 (Etudes générales et Etudes sur le stationnement), ainsi qu'un programme de dépouillement d'une enquête sur le stationnement dans l'ensemble de la presqu'île de la Ville de Lyon.

Les trois lieux présentés plus haut sont l'occasion pour plusieurs personnalités⁹³⁰, qui sont simultanément membres des trois commissions, de se croiser et de se réunir, notamment entre 1955 et 1962, pour l'étude du stationnement et la création de parkings en Presqu'île, sur les quais de la Saône et du Rhône. Dans la droite ligne de ces premières réflexions, est constituée une « Commission pour l'étude de la création d'une Société d'Économie Mixte pour l'exploitation de parkings »⁹³¹, qui se réunit le 19 octobre 1960, puis à nouveau en 1961. Cette commission regroupe une trentaine de personnalités importantes⁹³² mais elle n'aboutit pas directement sur la création de ladite société. La municipalité clôt ces premiers échanges en décidant d'envoyer un questionnaire « aux divers groupements et collectivités afin de leur permettre de faire connaître leur position, tant sur le principe d'une

⁹²⁷ Nous reviendrons sur le rôle de cet ingénieur dans notre troisième partie. Voir sa notice biographique en annexes.

⁹²⁸ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

⁹²⁹ Par ailleurs membre de l'ACR dont il sera le président de 1977 à 1981.

⁹³⁰ Citons entre autres Amieux, avocat membre de l'Automobile-Club du Rhône, Bourgey, Chef du 2^{ème} Bureau de la 3^{ème} Division de la Mairie de Lyon, Fauconnet puis Mercier, Adjoints au Maire de Lyon et présidents de la commission municipale de circulation, Gruffy, ingénieur du Bureau du trafic des ponts et chaussées, Ailloud, président de la commission « Parking » du CAEERL ou Jean Pelletier, Professeur à la Faculté des Lettres de Lyon.

⁹³¹ Cf. AML 1094 WP 001 2.

⁹³² Dont le Président du Conseil Général du Rhône, le Président de la Chambre de commerce, le Président de la Chambre des métiers, le Président de la Foire Internationale de Lyon, plusieurs ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône (comme Ramel, ou Gruffy), Jean Pelletier, l'Ingénieur en Chef, l'Architecte en Chef, le Directeur du service de Voirie, l'Ingénieur Principal de la Voirie de la Ville de Lyon.

éventuelle collaboration à une Société d'économie mixte que sur l'étendue de leur appui financier »⁹³³.

Si à partir de ces nombreux lieux de réflexion sur le stationnement, la création d'une société en charge de la construction de parkings à Lyon semblait imminente, il faut encore attendre une quinzaine d'années⁹³⁴ car, entre temps, de nombreuses difficultés apparaissent. Les membres de la Chambre de commerce de Lyon en soulèvent quelques unes comme le difficile équilibre à mettre en œuvre entre secteur privé et public pour la construction de nouveaux garages : « La contenance des garages publics peut être évaluée à 14 500 voitures environ. Le nombre des garages construits en 1955 dans la Ville de Lyon est minime : deux garages importants de 250 et 400 voitures construits par des sociétés immobilières car, dans l'état actuel des choses, la construction de garages publics par les professionnels qualifiés est considérée comme non rentable. Il y a de ce fait un problème d'intérêt général à résoudre concurremment avec les Pouvoirs publics, si on veut aboutir à une amélioration de la circulation et apporter une solution à la question du stationnement. L'usager, en effet, doit pouvoir stationner dans certaines rues pour vaquer à ses affaires ; mais il ne faut pas confondre domaine public et domaine privé, et c'est un fait que bien des voitures restent en stationnement sur la voie publique toute la journée »⁹³⁵. La réalisation de certains parcs engendre donc des problèmes administratifs soulevés par l'autorité de tutelle⁹³⁶. Par ailleurs, de nombreux projets pourtant avancés dans les années soixante, piétinent ou n'aboutissent pas⁹³⁷. Ainsi les responsables municipaux s'impatientent et se plaignent de l'absence d'initiative du secteur privé sur ces questions, ce que souligne le tout nouveau président de la commission municipale de circulation le 9 février 1966⁹³⁸ : « Jusqu'à présent le problème du stationnement et de l'étude des parcs à voitures a été laissé à l'initiative de la Municipalité. Aucun effort n'a été fait par le privé, aussi bien par les Organismes de l'automobile que par notre Compagnie Consulaire, la Chambre de Commerce qui pourtant a pour mission d'assurer certains services publics. (...) Il paraîtrait normal qu'elle s'intéresse aussi à ce problème de parkings qui conditionne la vie même du commerce de notre Ville »⁹³⁹. Il indique enfin qu'il a fait établir un repérage de tous les emplacements susceptibles d'être utilisés à usage de parcs à voitures. Après leur collaboration active des années cinquante, les acteurs publics et privés se renvoient dos à dos la responsabilité de l'échec d'une politique ambitieuse de construction de parkings en centre ville dont les résultats se font attendre lors de la décennie suivante.

⁹³³ CR des travaux de la CCL pour l'année 1960, p. 312.

⁹³⁴ La SEM Lyon Parc Auto est créée en 1969.

⁹³⁵ CR des travaux de CCL pour l'année 1955, p. 450.

⁹³⁶ C'est le cas des parcs de stationnement Bellecour et Quai Romain Rolland, dont la construction est plusieurs fois repoussée.

⁹³⁷ Comme les projets de parc en élévation sur la gare inférieure du funiculaire Croix-Pâquet, de parc de stationnement sous le terre-plein Ouest du Cours de Verdun, ou d'un parking à la Croix-Rousse, cf. compte-rendu de la séance du 9 février 1966 de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, AML 1093 WP 055 1.

⁹³⁸ Cf. compte-rendu de la séance du 9 février 1966 de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, AML 1093 WP 055 1.

⁹³⁹ Il souligne au passage que l'association d'études et de création de parcs à voitures est en sommeil depuis dix ans. On peut relever une certaine amnésie de celui qui s'inscrit dans une nouvelle réforme du fonctionnement de la commission municipale de circulation, oubliant en effet les activités engagées depuis 1955 par la commission de circulation et de parkings du CAEERL ou les activités de l'ACR.

2) La gestion du stationnement, ou la réouverture des frontières entre sphères privée et publique

Il faut alors attendre les premières opérations de parcs de stationnement en centre ville pour que puisse avancer le débat sur la création d'une société chargée spécifiquement du stationnement⁹⁴⁰. Sur ce point, la mobilisation des commerçants est une nouvelle fois déterminante pour faire avancer les projets⁹⁴¹. Les unions de commerçants et notamment l'association « Cœur de Lyon », qui réunit les commerçants de la Presqu'île depuis le 30 novembre 1967 pour militer pour l'établissement de parkings en presqu'île⁹⁴², pressent les pouvoirs publics de faire aboutir les études, comme ils ont su le faire pour le projet de métro⁹⁴³. Pourtant dès les années trente⁹⁴⁴, on avait déjà envisagé la construction de parkings en centre ville sur les espaces qui apparaissent immédiatement disponibles : les grandes places du centre de la ville, ainsi que les berges des deux cours d'eau. Les premiers lieux évoqués sont les places Bellecour, des Terreaux et Antonin Poncet, sur la Presqu'île, et les quais de Saône, avant ceux du Rhône. Ces projets reviennent sur le devant de la scène après la Seconde Guerre Mondiale⁹⁴⁵.

En termes d'aménagements de parkings en centre ville, une fois résolus plusieurs problèmes techniques importants⁹⁴⁶, la solution vient donc du sous-sol⁹⁴⁷. A côté d'autres projets futuristes élaborés à Lyon⁹⁴⁸ ou dans d'autres villes⁹⁴⁹, l'emblématique place Bellecour retient toutes les attentions⁹⁵⁰ quant à la possibilité de réaliser enfin un parking

⁹⁴⁰ Voir notamment Giriat M., *Que faire de la voiture en ville ? Stationnement et gouvernement urbain à travers l'étude de la société d'économie mixte Lyon Parc Auto (1969-2006)*, Mémoire de fin d'études, IEP de Lyon, 2006.

⁹⁴¹ Cf. entretien avec Maurice Abeille (18-12-2007).

⁹⁴² Cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 200, Décembre 67, p. 12.

⁹⁴³ Voir Mazoyer H., « Genèse et développement d'une expertise lyonnaise en matière de transports collectifs urbains », in Bardet F. (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le compte du PUCA, Vaulx-en-Velin, 2005, pp. 35-60.

⁹⁴⁴ Voir notamment la séance du 3 décembre 1936 de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, où l'on débat déjà des projets de construction de garages souterrains places Bellecour et Terreaux et de la création de parcs de stationnement gardés et payants sur les bas ports du Rhône. Voir aussi les nombreux comptes-rendus de projets de parkings souterrains rapportés dans la *Revue de l'ACR* dans les années vingt et trente.

⁹⁴⁵ Avec souvent pour origine une initiative privée, des sociétés américaines puis françaises de carburants proposant successivement de prendre en charge la construction et l'exploitation de garages souterrains en centre ville, et notamment sous la Place Bellecour, en se rétribuant sur l'exploitation de stations services adossées à ces parkings, cf. Compte-rendu de la réunion du 16 octobre 1957 de la section permanente de la commission départementale des sites, cf. AML 1068 WP 050.

⁹⁴⁶ Cf. entretien avec Charles Delfante (20-06-2003).

⁹⁴⁷ « Le stationnement : Problème vital pour l'Economie Nationale », par Jean Sarda, sur la possibilité d'établir des garages en souterrain, cf. *Le Carnet de l'Automobile*, n° 70, octobre 1957, p. 6 et 7.

⁹⁴⁸ Projet d'un gigantesque parking de 30 000 places au Nord du Pont Poincaré à Lyon, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 174, juillet 1966.

⁹⁴⁹ Comme les projets de Tour-Parkings envisagés notamment à Lyon et Marseille et portés par la Société SERI-Parc, filiale de Renault, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 160, mai 1965.

⁹⁵⁰ « A propos du parking de Bellecour », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 71, novembre 1957, p. 5.

souterrain à Lyon⁹⁵¹. Trente ans après les premiers projets, l'inauguration du parking sur cette place en septembre 1967 est un soulagement, notamment du côté de l'ACR⁹⁵². Il ouvre la possibilité à d'autres projets de parcs de stationnement sur la Presqu'île, sur les quais de Saône et sur la Rive Gauche du Rhône⁹⁵³.

Mais à côté de l'aspect aménageur, se pose également très vite la question de la concession de ces nouveaux parcs de stationnement. Ainsi les premières solutions orientent le choix des édiles lyonnais du côté du secteur privé. La construction et l'exploitation des premiers parkings en centre ville sont confiées à plusieurs sociétés privées⁹⁵⁴. Dans le cas de la première grande opération de parcs souterrains sous la Place Bellecour⁹⁵⁵, la construction et l'exploitation d'un parking à un étage, sont confiées à la société Laurent⁹⁵⁶. Le Maire de l'époque, Louis Pradel, avait en effet proposé à un de ses collaborateurs, Henry Laurent, de prendre en charge la réalisation de ce premier parking pour servir de test, sans compromettre les finances de la collectivité⁹⁵⁷. Parallèlement, d'autres sociétés, comme « La Ronde de Nuit », se voient également confier le gardiennage et l'exploitation du parc de stationnement de la Place Antonin Poncet, située à proximité de Bellecour⁹⁵⁸.

Comme l'opération du parking Bellecour s'est avérée intéressante, Chaffangeon, alors membre de la Société d'Équipement de la Région Lyonnaise, saisit l'occasion pour rencontrer l'Adjoint au Maire de Lyon, Béraudier. Ils en concluent que la Ville ne pouvait se désintéresser de ces opérations de constructions de parkings et qu'il fallait créer une structure liée à la Caisse des Dépôts et Consignations, mais contrôlée par les collectivités locales, afin de garantir des exigences en termes d'esthétique et d'insertion dans la ville. Ainsi, après ces premières tentatives et réflexions sur le stationnement et la création de parkings en centre ville, l'acte de naissance de la société LPA intervient en 1969, lors des

⁹⁵¹ « Le maire a dit oui : Oui ! (...) Bravo M. le Maire, et merci pour la réalisation enfin décidée d'un parking d'automobiles à Bellecour », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 66, juin 1957, p. 9.

⁹⁵² « Alléluia ! Le parking Bellecour est ouvert », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 187-188, août-septembre 1967, p. 13 ; « A Bellecour : Une auto sous terre... coûte cher », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 187, octobre 1967, p. 12.

⁹⁵³ Voir en annexes l'historique des parcs de stationnement construits à Lyon.

⁹⁵⁴ Cf. Purenne A. (dir.), *La police au bord des routes, La pénétration d'une nouvelle priorité politique au sien des organisations policières. L'exemple de Paris, Lyon, Montréal et Barcelone*, Rapport pour l'ACI « Sécurité routière et société. Société des usagers de la route et régulations du risque routier », RIVES-ENTPE, juillet 2006, p. 128.

⁹⁵⁵ Ce parking est mis en service le 27 septembre 1967. Il symbolise la première véritable opération de parkings urbains modernes à Lyon et concerne la Place Bellecour. Il mêle d'emblée la question de la topographie lyonnaise, qui permettra l'émergence de solutions locales, grâce à l'existence depuis la Seconde Guerre Mondiale d'un réseau d'expertise local novateur sur certains domaines de génie civil. Ainsi, les experts lyonnais, en se confrontant à la topographie locale (la construction dans les nappes phréatiques), vont développer leur propre savoir-faire, qui sera « révolutionnaire » pour l'époque, cf. entretiens avec Charles Delfante (20 - 06 - 03 et 18 - 03 - 04) et entretien avec Guy Vanderaa (08-07-03).

⁹⁵⁶ Cf. Décision du Conseil Municipal de la Ville de Lyon du 21 juillet 1963 et Conventions des 27 juillet 1965 et 16 novembre 1966 entre la Ville de Lyon et la Société Laurent, cf. AML 1068 WP 050.

⁹⁵⁷ Cf. entretien avec Guy Vanderaa (08-07-03).

⁹⁵⁸ Décision du Conseil Municipal de la Ville de Lyon du 30 novembre 1959 et Traité de gré à gré du 28 juillet 1960 pour le gardiennage et l'exploitation des parcs de stationnement de voitures particulières entre la Ville de Lyon et le PDG de la société « La Ronde de Nuit », cf. AML 1068 WP 050.

débats portant sur la gestion du parc de stationnement de la Halle centrale lyonnaise⁹⁵⁹ : « la création de la société « Lyon Parc Auto » apporte une solution à cette question. Par ses statuts et sa vocation, cette société est habilitée à financer et exploiter le parc de stationnement dans des conditions de rentabilité et de sauvegarde de l'intérêt public »⁹⁶⁰. A l'initiative du projet, Chaffangeon devient donc le premier directeur de LPA, le président étant Louis Pradel. Guy Vanderaa⁹⁶¹ raconte cette aventure :

« Lyon Parc Auto, c'est un truc génial. A un moment donné, Louis Pradel, qui était un inventif aussi, et qui en plus était un expert en automobile, a vu le problème des automobiles dans la ville, et a commencé à comprendre qu'il faudrait les garer quelque part, il allait falloir des structures pour les mettre. Il y avait un de ses copains promoteur investisseur : « ça t'intéresserait d'investir dans un parking pour les voitures » ? « Oui, je veux bien essayer ». « Et bien je te donne l'emplacement de la place Bellecour ». Donc il a fait construire, un premier essai, sur un niveau, pour ne pas aller sur la nappe phréatique. Puis, cela a extrêmement bien marché, tout de suite ça a été un pactole. Quand Alphonse Chaffangeon, qui a fondé la SERL et était un très grand commis, a vu ça, il est allé trouver Charles Béraudier et il lui a dit : « Écoutez, la Ville ne peut pas se désintéresser de ce revenu ». Donc, il vaut mieux faire réaliser ces parkings, d'abord parce qu'on les réalisera en tenant compte des impératifs esthétiques de la ville, et d'autre part des revenus, à partir du moment où la Ville sera membre du conseil d'administration, en tirera les bénéfices. D'où la création de Lyon Parc Auto. Qui a d'ailleurs été déficitaire dans un premier temps. Après comme Chaffangeon était très attaché à la réussite de la Part-Dieu. Donc, il fallait quand même, pour que cela fonctionne, construire un parc de stationnement. Lyon Parc Auto a accepté de faire l'investissement du parc et de construire le parc. Alors, 4000 places construites comme ça, ça a été un investissement qui a été très, très lourd à gérer. Pendant une dizaine d'années, Lyon Parc Auto a plutôt été un poids pour la collectivité locale qu'un apport. »

Dans le bulletin officiel de la Communauté Urbaine, l'Arrêté du 24 avril 1969 porte sur la constitution d'une société de construction et de gestion de parkings à Lyon, l'approbation du projet de statuts de cette société de personnes et la désignation des représentants de la Communauté Urbaine⁹⁶². Il expose les motifs ayant présidé à la création de la LPA :

« Il est apparu nécessaire de rechercher les solutions propres à remédier au maximum et le plus rapidement possible aux problèmes posés par le stationnement des véhicules sur le territoire de la Communauté Urbaine de Lyon. Dans cet esprit, la SCET, après avoir pris contact avec les services compétents de M. Le Préfet du Rhône, a étudié les possibilités de constitution d'une société de construction et de gestion de parkings à Lyon. A son stade provisoire, cette personne morale sera une Société Anonyme de personnes qui prendra sa forme

⁹⁵⁹ Projet de convention entre la Ville de Lyon et la société LPA pour l'exploitation (la construction avait été réalisée auparavant par la SERL) du parc de stationnement de la Halle Centrale Lyonnaise « Lafayette – Garibaldi » du 29 août 1969, cf. AML 1533 WP 214.

⁹⁶⁰ Rapport adressé au Maire de Lyon par Alphonse Chaffangeon le 29 août 1969, cf. AML 1533 WP 214.

⁹⁶¹ Cf. entretien avec Guy Vanderaa (08-07-03).

⁹⁶² Cf. A COURLY 1620 W 29.

définitive de SEM dès que l'arrêté interministériel approuvant les délibérations de participation des collectivités locales (Communauté Urbaine et Département) sera intervenu (...) la dite Société aura pour objet ; 1° L'étude et la construction dans la région lyonnaise, pour son compte ou celui d'autrui, notamment sous le régime de la concession ou celui du mandat de parcs de stationnement et de toutes installations commerciales ou administratives ou autres qui pourraient y être rattachées ; 2°) La vente, la location, la gestion et l'exploitation de ces constructions ou de toute autre réalisation de même nature dont la construction n'aurait pas été réalisée par la société. »

Cette création intervient simultanément avec le transfert des compétences en matière de parcs de stationnement des communes vers la nouvelle Communauté Urbaine de Lyon. La Note du groupe de travail « Transfert des compétences des communes à la communauté » à la Préfecture du Rhône du 24 septembre 1968⁹⁶³ précise que, concernant les parcs de stationnement, « le transfert s'effectuera au 1^{er} janvier 1969. Il s'agit en fait seulement de parcs aménagés avec superstructures. Les aires de stationnement aménagées par les communes et comportant seulement des bandes jaunes ne sont pas considérées comme des parcs de stationnement transférables. »

Par rapport à l'aboutissement de ces logiques de partenariat public-privé, qui s'affirment particulièrement en matière de gestion du stationnement, on partage le constat déjà établi selon lequel les villes ont éprouvé, à partir des années soixante et de la croissance urbaine accélérée qui l'a accompagnée, « les limites du modèle de l'administration exécutante »⁹⁶⁴. On assiste alors à la naissance d'organismes nouveaux de coordination, qui témoignent de nouveaux principes techniques et administratifs et de nouvelles exigences politiques. Jobert et Sellier soulignent en effet que de nouveaux besoins de coordination se manifestent, au cœur de toute action publique urbaine, en termes de coordination territoriale, de coordination financière et technique, de coordination sociale et de coordination par grandes opérations⁹⁶⁵. Ainsi, ce serait, d'après ces deux auteurs, la rigidité des règles de gestion communale qui aurait favorisé dans les grandes villes la multiplication des services ou des organismes para-municipaux⁹⁶⁶, dans le domaine des sociétés d'économie mixte pour tout ce qui concerne la construction ou l'aménagement⁹⁶⁷. Ils font alors le constat d'une « balkanisation » de l'appareil municipal », qui suscite ces exigences de coordination inter-sectorielle. L'inadaptation des règles de la comptabilité publique, les difficultés de recrutement de personnel selon des besoins spécifiques dans la fonction publique expliquerait cette multiplication d'organismes nouveaux.

⁹⁶³ Cf. A COURLY 2039 WP 004.

⁹⁶⁴ Cf. Jobert B., Sellier M., « Les grandes villes : autonomie locale et implication politique », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 27, n° 2, 1977, p. 213.

⁹⁶⁵ Cf. Jobert B., Sellier M., art. cit.

⁹⁶⁶ Voir également sur point Borraz O., 1998, op. cit., pp. ; et Lorrain D., « La grande entreprise urbaine et l'action publique », *Sociologie du travail*, n° 2, 1995, pp. 199-220.

⁹⁶⁷ Par exemple avec le refus d'agrandir les services municipaux et d'augmenter le nombre de fonctionnaires municipaux par Pradel, notamment au niveau des structures municipales de l'urbanisme, voir Saunier Pierre-Yves, « Au service du Plan... », art. cit., pp. 13-16.

Dès sa création, plusieurs parcs de surface sont transférés à LPA⁹⁶⁸, auxquels il faut ajouter ceux déjà construits avant 1969 : Quai Arloing (185 places) en 1964, Bellecour (510) en 1967, Saint-Jean (546, puis 800 et 1048) en 1967. Sa première décennie sera marquée par l'ouverture de cinq parcs de stationnement en ouvrage : les parcs de La Halle (500 places) en 1969, des Cordeliers (700) et du Quai Saint-Antoine⁹⁶⁹ (815) en 1972, du Centre Commercial de la Part-Dieu (3500) en 1975, et du Centre d'Echange de Perrache (1000) en 1976. En 1976, on compte ainsi environ 10 000 places hors voirie dans le centre ville de Lyon⁹⁷⁰.

Ce rapide panorama des principaux dossiers montre une partie des difficultés de gestion du problème du stationnement et le développement de débats parfois très polémiques. De même, à travers l'activité du Club on peut lire son positionnement face à la politique municipale de stationnement à Lyon et quant au traitement fait aux automobilistes lyonnais. Mais ces premières discussions et ces espaces de réflexions sur le stationnement permettent de confirmer la capacité de certains acteurs des mondes automobiles d'être identifiés comme experts. Dans une lettre du 12 décembre 1955⁹⁷¹, Bourgey, membre des services techniques de la Ville de Lyon, indique à Amieux, membre de l'ACR, qu'il faut faire des études sur le stationnement à Lyon, soit par l'ACR, soit par l'Association pour l'étude des parcs de stationnement de Lyon. Il mentionne également que les ponts et chaussées ont de la documentation sur le stationnement dans les villes américaines. L'ACR se trouve donc identifié par la Municipalité comme un espace potentiel de production d'études sur le stationnement. Nicolas Erpelding⁹⁷², ingénieur dans la construction automobile, et Henri Vaté, inspecteur principal au Crédit Foncier, participent alors, en tant que conseillers techniques de l'ACR et membres de la commission de circulation de l'ACR, à la construction d'une expertise locale en matière de stationnement. Henri Vaté réalise d'ailleurs son doctorat de sciences économiques sur *L'arrêt et le stationnement des véhicules en milieu urbain*, à l'Université Lyon 2 en 1977. Ils contribuent aux différentes réflexions et études sur la réglementation du stationnement élaborées dans le cadre de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, via leur activité au sein de la commission de circulation de l'ACR. Ils sont ainsi consultés pour la mise en place de la zone bleue en 1959 et son extension en 1966, l'aménagement des premiers parcs mètres au début des années soixante-dix, ou sur l'aménagement de certaines voies⁹⁷³. Henri Vaté collabore également aux réflexions sur le plan de circulation à Lyon mis en place en avril 1973.

Les acteurs des mondes automobiles participent activement à la mise sur agenda des questions de circulation et de stationnement. Ils se mobilisent en produisant des rapports et en s'insérant dans les structures mises en place par les autorités locales. Dans ce cadre, les

⁹⁶⁸ Les parcs des places Antonin Poncet (190) et Tolozan (170), celui de l'Axe Nord-Sud (200) et celui des bas-port du Rhône / Rive Gauche (1500).

⁹⁶⁹ Le premier qui comporte un système de signalement des places vacantes, cf. *L'action automobile et touristique*, juin 1972, n° 142.

⁹⁷⁰ Pour prolonger ces perspectives notamment sur des aspects plus contemporains, on renvoie à notre chapitre « La construction de parkings, une affaire locale ? », in Bardet F. (dir.), *Le nouvel âge de la rationalisation du gouvernement. De l'expertise d'Etat à l'expérience des marchés dans la conception des politiques urbaines*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon (à paraître en 2009).

⁹⁷¹ Cf. AML 1068 WP 044.

⁹⁷² Voir sa biographie en annexes.

⁹⁷³ Cf. AML 1093 WP 055 et 1094 WP 001 25.

projets d'aménagement de parkings, qui nécessitent une collaboration encore plus poussée entre acteurs publics et privés, conduisent à renouveler leur implication.

Au cours de ce second chapitre, nous avons présenté les éléments qui convergent vers la mise sur agenda politique du problème automobile en ville. Nous avons vu dans un premier temps que cette inscription politique passait par les échanges entre élus au sein des instances politiques locales. Ces premières discussions ont permis de repérer certaines définitions du problème automobile autour d'enjeux principaux : faciliter la circulation automobile, contrôler les règlements de la circulation et sécuriser la circulation. Nous avons également montré que l'inscription à l'agenda public des questions automobiles s'insère dans un contexte plus large qui s'appuie ou renforce les préoccupations locales concernant la réglementation de la circulation ou la construction de routes. Enfin nous avons également mis l'accent sur le rôle des acteurs privés dans la mise sur agenda des questions de circulation et de stationnement. Ils se mobilisent sur ces thématiques à partir de leur rôle de représentants des usagers ou de leur capacité à produire des connaissances sur ces nouveaux secteurs d'action publique.

On observe donc finalement qu'en fonction de l'émergence et de la mise sur agenda du problème de l'automobile en ville, on repère les définitions et les catégorisations⁹⁷⁴ de ces problèmes et enjeux, dont dépendent leur mise en administration et surtout l'intervention des pouvoirs publics à leur endroit⁹⁷⁵. Nous avons ainsi vu que l'attention et les activités des élus se sont particulièrement concentrées au niveau des problèmes de congestion, de circulation, ou de stationnement mais pour ce dernier seulement du point de vue d'une gêne pour la circulation⁹⁷⁶. Ainsi progressivement le problème devient principalement perçu comme un problème de congestion et de circulation⁹⁷⁷. Cela explique notamment, comme nous le verrons au chapitre quatre, que le premier groupe de travail en charge de ces questions soit nommé « commission police du roulage ». Il se transforme progressivement, puis s'installe de manière permanente ensuite, à partir de l'institutionnalisation d'une « commission de circulation ». A partir de ces enjeux identifiés, le rôle central de la Mairie consiste en la mise en œuvre d'une réglementation générale de la circulation, sans cesse amendée, modifiée et complexifiée.

Cette première partie nous a permis de revenir sur la construction et l'identification de la circulation urbaine comme problème public, à partir d'une part de l'activité des mondes automobiles puis d'autre part de l'intervention des pouvoirs publics. La question automobile connaît donc un processus de problématisation au cours duquel elle est transformée en problème de circulation, puis de publicisation qui opère progressivement son déplacement des mondes automobiles jusqu'aux scènes politico-administratives⁹⁷⁸.

Nous avons présenté comment les mondes automobiles se rassemblent progressivement autour de l'Automobile-Club du Rhône. Il devient le porte-parole des usagers de l'automobile et se positionne comme un interlocuteur à la fois proche et distant des pouvoirs publics. Par ailleurs, on a vu que des scènes de discussions internationales

⁹⁷⁴ Cf. Lascoumes P. et Le Galès P., 2007, op. cit., p. 77.

⁹⁷⁵ Voir notamment sur ce point Tissot S., *L'Etat et les quartiers, Genèse d'une catégorie de l'action publique*, Seuil, Paris, 2007.

⁹⁷⁶ Même si la prise en compte des enjeux de sécurité routière apparaît aussi importante.

⁹⁷⁷ Dans ce sens, la question de la perception et de l'interprétation des problèmes publics est tout aussi central que leur contenu, voir sur ce point Gusfield J. R., 1981, op. cit.

⁹⁷⁸ Voir sur ces points Céfaï D., « La fabrique des problèmes publics. Boire ou conduire il faut choisir ! », in Gusfield J., 2009, op. cit., pp. 225-231.

se développent à partir des questions automobiles et font écho à certaines préoccupations locales même si les débats restent monopolisés par les représentants étatiques. Les débats politiques locaux montrent également que l'automobile devient un enjeu urbain important, sans pour autant être véritablement politisé⁹⁷⁹. Les élus se positionnent pour tenter de favoriser son développement ou pour en contenir les maux. Mais ils peuvent rester impuissants face à certaines questions comme le stationnement, dont la gestion devient parfois très polémique à Lyon.

Si nous avons mis en évidence la mise sur agenda des questions automobiles par les pouvoirs urbains, il faut reconnaître qu'elle apparaît toutefois ni close ni consolidée. Un nouveau champ d'intervention publique se structure et évolue progressivement autour d'un jeu d'acteurs et de décisions qui associe étroitement la sphère privée et la sphère publique. Cette interface liant intimement les acteurs privés et publics, rend compte du positionnement des pouvoirs urbains autour de cette question. Elle est au cœur de la dynamique de prise en compte de l'automobile comme problème public et l'interpénétration de ces deux sphères caractérise la régulation de ce secteur sur laquelle nous allons revenir dans notre deuxième partie.

⁹⁷⁹ Voir également sur ce point Flonneau M., 2005, op. cit., p. 52 et 53.

Partie II – Qui gouverne l'automobile ?

Après avoir mis l'accent sur la mise sur agenda continue de la question automobile en ville, nous allons revenir dans une seconde partie sur la manière dont ce problème public en construction est gouverné par les pouvoirs urbains. Cette partie nous offre donc l'occasion d'aborder l'une des questions centrales et récurrentes de la science politique : « qui gouverne ? » ou comment un secteur / une question peut être gouvernable ?⁹⁸⁰ C'est notamment à partir de ce type de questionnement, que la science politique a tenté d'affirmer son autonomie tout en tissant des liens avec les autres sciences sociales⁹⁸¹. Au niveau de l'analyse de l'action publique urbaine, nous avons vu que de nombreux travaux ont déjà permis de comprendre la manière dont les autorités locales sont gouvernées ou gouvernent un secteur⁹⁸². Toutefois, parmi ces recherches, très peu reviennent sur le fonctionnement des commissions qui fera l'objet de notre chapitre quatre. Il s'agira de montrer comment la régulation de la question automobile en ville se construit à partir d'un gouvernement par commissions.

Appliquée à notre objet d'étude, la question du gouvernement peut paraître décalée ou inappropriée. A première vue en effet, du fait de son mode de développement et des caractéristiques juridiques et économiques de son utilisation, l'automobile semble échapper au questionnement « qui gouverne ? », comme si ce problème public n'était pas gouverné, notamment à l'échelle des villes. Ainsi peut-on véritablement parler d'un gouvernement de la circulation urbaine ? Est-ce un secteur d'action publique clairement identifiable, avec des acteurs et des structures en capacité de détenir des prérogatives que nous pourrions repérer ? Ne sommes nous pas plutôt face à un ensemble de modes d'action et de décision éclatés, sans finalité politique, sociale, économique ou technique⁹⁸³ ? Enfin, l'automobile a-t-elle d'ailleurs besoin d'être gouvernée ou encadrée dans le cadre des espaces urbains ?

Cette partie nous conduira à revenir sur le gouvernement urbain de l'automobile. A partir de l'étude de la régulation de ce secteur, nous chercherons à identifier les acteurs et les structures qui gouvernent ou tentent de gouverner l'automobile en ville. Nous allons présenter tout d'abord le système d'acteurs qui s'organise autour de la gestion des questions

⁹⁸⁰ Sur cette interrogation, voir Leca J. et Papini R., *Les démocraties sont-elles gouvernables ?*, Economica, Paris, 1985.

⁹⁸¹ Voir sur ce point : Favre P., *Naissances de la science politique en France 1870-1914*, Fayard, Paris, 1989 ; Blondiaux L., « Pour une histoire sociale de la science politique », in Déloye Y. et Voutat B. (dir.), *Faire de la science politique. Pour une analyse socio-historique du politique*, Belin, Paris, 2002, pp. 45-63 ; Favre P., Hayward J. et Schemeil Y. (dir.), *Etre gouverné, Etudes en l'honneur de Jean Leca*, Presses de Sciences Po, Paris, 2003 ; Ihl O., Kaluszynski M. et Pollet G., « Pour une socio-histoire des sciences de gouvernement », in Ihl O., Kaluszynski M. et Pollet G. (dir.), *Les sciences de gouvernement*, Economica, Paris, 2003, pp. 1-21 ; Favre P., *Comprendre le monde pour le changer, Epistémologie du politique*, Presses de Science Po. Paris, 2005, pp. 309-354 ; ou Lagroye J., avec François B. et Sawicki F., *Sociologie politique*, Presses de Sciences Po et Dalloz, Paris, 2006, 5^{ème} édition, p. 463-506.

⁹⁸² Pour une synthèse de ces travaux, voir notamment : Joana J., « Du gouvernement des villes au gouvernement municipal », *Pôle Sud*, n° 13, Novembre 2000, pp. 3-9 ; ou Dumons B. et Pollet G., « Espaces politiques et gouvernements municipaux dans la France de la Troisième République. Éclairage sur la sociogenèse de l'État contemporain », *Politix*, vol. 14, n° 53, 2001, pp. 15 – 32.

⁹⁸³ Comme cela peut être le cas de bien d'autres secteurs d'action publique en construction, on renvoie notamment ici à l'exemple de l'intervention des pouvoirs publics dans le domaine de la culture développé dans les travaux de Vincent Dubois, *La politique culturelle, Genèse d'une catégorie d'intervention publique*, Belin, Paris, 1999.

automobiles. Puis nous verrons comment un gouvernement par commissions s'appuie dans ce système pour offrir un cadre de gestion des problèmes automobiles.

Chapitre 3 – Un gouvernement multi-niveaux : des scènes d'action éclatées

La construction et la définition d'un problème public implique que soit simultanément désignées des instances qui vont pouvoir le prendre en charge. En termes de circulation automobile, les pouvoirs locaux ainsi que les différents acteurs du monde automobile vont toutefois longtemps se renvoyer dos à dos cette responsabilité. La lente mise en place d'une commission municipale permanente de circulation, entre 1912 et 1931, témoigne de cette difficulté à définir les interlocuteurs légitimes. Cette situation provient de l'hétérogénéité des prérogatives des pouvoirs publics pour résoudre les problèmes de circulation automobile et ce, malgré l'identification de deux sphères à la fois complexes et différentes. D'un côté, on retrouve les mondes automobiles, que nous avons déjà présentés, de l'autre les pouvoirs publics urbains. Par ailleurs, comme nous l'avons vu, ces mondes automobiles sont très disparates par leur composition, leurs activités et leurs interférences avec la sphère publique. De leur côté, les pouvoirs publics sont composés de multiples structures et instances délibératives qui ne favorisent pas la cohérence des décisions prises et des missions engagées. Il s'agit donc ici de revenir sur la constitution d'un ou plusieurs acteurs centraux désignés progressivement comme dépositaires et donc propriétaires du problème public automobile. En filigrane se joue le processus de publicisation du problème public, qui passe de la sphère privée à la sphère publique⁹⁸⁴.

Nous avons donc pour objectif de montrer la position des différents acteurs par rapport à ce problème public tout en revenant sur l'évolution de sa définition et des interventions qu'ils suscitent, qui passent des acteurs privés aux pouvoirs publics. Ainsi successivement, nous devons identifier les différents propriétaires de ce problème public. Il est bien évidemment toujours question des problèmes de circulation. C'est une construction à laquelle participe l'ensemble des assemblées élues, tel que le Conseil Municipal, comme nous l'avons vu, mais également le Conseil Général. Les services administratifs et techniques des différentes institutions publiques locales concernées (municipalités, département et préfecture), tout comme l'ensemble des services déconcentrés (service vicinal ou service ordinaire des ponts et chaussées, services de police) sont également mobilisés. Les acteurs du monde automobile (associations, groupements professionnels) et la presse jouent à leur tour un rôle dans la production et la diffusion de ce problème.

En effet nous avons vu que c'est à partir du monde automobile et de la presse que le problème public arrive sur la scène publique lyonnaise. Cela est dû au fait que l'automobile se trouve dans une situation paradoxale, inhérente à son système. Elle n'a pas besoin de structures et d'équipements particuliers, que pourraient lui fournir les pouvoirs publics, pour se développer. Elle peut en effet rouler sur les chemins déjà construits même si son développement exige une amélioration des infrastructures routières. Il faut donc attendre que le nombre de voitures circulant dans les rues soit suffisamment important pour que l'automobile constitue un problème en soi. C'est donc entre 1902 et 1910, que l'Automobile-Club du Rhône a tenté notamment de constituer un argumentaire, relayé par

⁹⁸⁴ Voir Sheppard E., « Problème public », in Boussygauet et alii., op. cit., pp. 351 et 352.

ses réseaux politiques, économiques ou industriels ou par la presse, pour montrer que l'automobile a besoin de l'appui des pouvoirs urbains pour se développer en ville. Dans ses premières années de développement, il est encore impossible d'extraire une problématique strictement dévolue à l'automobile, tant il est encore difficile de la séparer des autres modes de transport. Puis, au fur et à mesure des interpellations de la sphère politique par les organisations automobiles, la thématique de la circulation devient déterminante pour solliciter les pouvoirs publics. Ce n'est donc que progressivement que la question de la circulation automobile et donc celle d'une cause automobile s'émancipe. L'enjeu est également de faire prendre conscience que l'automobile est un problème local et urbain, et non pas seulement rural ou interurbain, en dehors de toute autre considération industrielle, économique, ou nationale.

Ce chapitre est véritablement l'occasion de nourrir nos problématiques visant à qualifier en termes d'autonomie ou de dépendance les relations entre les pouvoirs locaux et l'Etat. Il s'agira notamment d'aborder le rôle de l'Etat dans la gestion de la question automobile ainsi que sa présence, notamment au niveau local, à travers la figure du préfet ou certains services déconcentrés : service ordinaire des ponts et chaussées, services de police... Mais au-delà de son intervention dans les sphères politiques locales, il s'agit pour nous de percevoir plus directement comment les représentants de l'Etat parviennent à faire entendre la voix de leurs services sur la question automobile dans un cadre urbain.

D'importants travaux ont permis d'analyser finement les relations entre l'Etat et les pouvoirs locaux⁹⁸⁵. Les premiers ont fourni des bases essentielles pour comprendre la complémentarité et l'interdépendance des services centraux et déconcentrés de l'Etat avec les collectivités locales sur le modèle de la régulation croisée (travaux historiques de sociologie des organisations⁹⁸⁶). Ils ont inspiré l'étude des phénomènes de centralisation étatique des initiatives locales (Jean-Claude Marquis⁹⁸⁷, Jean-Claude Thoenig⁹⁸⁸ ou Gilles Massardier⁹⁸⁹). Puis un retour du politique dans l'analyse a permis de saisir plus spécifiquement les sources du pouvoir local (Jacques Lagroye⁹⁹⁰, Albert Mabileau⁹⁹¹, Alain Faure et Emmanuel Négrier⁹⁹²). Les recherches se sont encore précisées avec la

⁹⁸⁵ Voir Burdeau F., *Histoire de l'administration française, du 18^e au 20^e siècle*, Montchrestien, Paris, 1994 (2^e édition), pp. 232-252.

⁹⁸⁶ Cf. Worms J.-P., « Le Préfet et ses notables », *Sociologie du travail*, vol. 18, n° 3, 1966, pp. 249-275 ; Grémion P., « Introduction à l'étude du système politico-administratif local », *Sociologie du travail*, vol. 12, n° 1, 1970, p. 51-73 ; et *Le pouvoir périphérique. Bureaucrates et notables dans le système politique français*, Seuil, Paris, 1976 ; Crozier M. et Thoenig J.-C., « La régulation des systèmes organisés complexes. Le cas du système de décision politico-administratif local en France », *Revue Française de Sociologie*, volume 16, n° 1, janvier-mars 1975, p. 3-32 ; Thoenig J.-C., « La relation entre le centre et la périphérie en France, Une analyse systémique », *Bulletin de l'Institut International d'administration publique*, n° 36, Octobre – Décembre 1975, pp. 77 - 124.

⁹⁸⁷ Cf. Marquis, J.-C., *Le génie de l'État. Les maîtres d'œuvre de l'État : Ponts et Chaussées, Génie Rural, Eaux et Forêts*, Hellemmes, Paris, 1998 ; et *Ingénieurs de l'Etat et élus locaux. Les concours prêtés par les services techniques de l'Etat (Equipeement, agriculture) aux collectivités territoriales*, Hellemmes, Paris, 1998.

⁹⁸⁸ Cf. Thoenig J.-C., *L'ère des technocrates, Le cas des ponts et chaussées*, L'Harmattan, Paris, 1987 (1973).

⁹⁸⁹ Cf. Massardier G., *L'Etat savant, Expertise et aménagement du territoire*, L'Harmattan, Paris, 1996.

⁹⁹⁰ Cf. Lagroye J., *Société et politique, Chaban-Delmas à Bordeaux*, Pédone, Paris, 1973.

⁹⁹¹ Cf. Mabileau A. (dir.), *À la recherche local*, L'Harmattan, Paris, 1993 ; ou *Le système local en France*, Montchrestien, Paris, 1991.

⁹⁹² Cf. Faure A. et Négrier E. (dir.), *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale, Critiques de la territorialisation*, L'Harmattan, Paris, 2007.

reconnaissance d'une multiplicité de modes et modalités de légitimation des pouvoirs urbains, à travers la construction du centre à partir des périphéries notamment (Bruno Dumons, Gilles Pollet, Pierre-Yves Saunier⁹⁹³, Renaud Payre⁹⁹⁴). En lien avec ces différentes approches, il s'agit ici pour nous de montrer comment les services de l'Etat se positionnent dans un jeu complexe d'acteurs pour gérer les questions de circulation automobile. Le fil directeur de notre investigation sera le phénomène urbain, c'est-à-dire la compréhension ou l'évitement des problématiques urbaines dans un cadre national et centralisé. Nous faisons ainsi notamment l'hypothèse que d'une manière générale, les « spécificités » des villes sont largement gommées par les représentants de l'Etat que ce soit au niveau de la réglementation ou au niveau de la gestion des routes. Ainsi parmi d'autres territoires, les enjeux urbains sont intégrés dans une série de réglementations ou compris dans un ensemble de réseaux routiers qui les dépassent largement et qui ne mettent pas toujours en avant leurs particularités.

Ce chapitre nous permet donc de revenir sur la construction du système d'acteurs qui s'organise autour de la gestion des problèmes automobiles aussi bien au niveau local qu'au niveau central. A chacun de ces niveaux, les prérogatives des administrations en charge des questions automobiles apparaissent éclatées et non stabilisées. Nous verrons tout d'abord que les relations qui se tissent entre le Maire et le Préfet à partir de la gestion de ces questions, rendent compte d'un système d'acteurs interdépendants liant les représentants des collectivités locales à ceux de l'Etat. Ses enjeux sont reproductibles au niveau central, où les liens entre les représentants des ministères d'une part, et les collectivités locales et les associations d'autre part, s'organisent également autour de la recherche de collaborations entre les différents acteurs engagés. Au niveau local, nous verrons qu'à partir d'une gestion mixte des problèmes automobiles relevant d'un partenariat entre acteurs privés et publics, la municipalité prend progressivement en charge ce secteur. Enfin nous reviendrons sur l'organisation du travail qui se construit sur les territoires urbains à partir des relations entre ingénieurs de l'Etat et représentants des collectivités locales.

Section 1) Réglementer et surveiller la circulation, un problème local ou national ?

La réglementation de la circulation et l'organisation de sa surveillance constituent des prérogatives à partir desquelles s'affirment de multiples tensions entre les autorités locales et nationales. En effet, la définition du rôle de la police, l'harmonisation des réglementations locales et la mise en œuvre de politiques nationales de sécurité routière, constituent à certains moments des situations problématiques dans l'organisation des relations entre les collectivités locales et l'Etat.

A) Le Maire et le Préfet au coeur des enjeux de surveillance de la circulation

Les relations entre le Maire et le Préfet ont déjà fait l'objet de nombreux travaux. Elles illustrent les liens et les tensions qui peuvent se nouer entre l'Etat et les collectivités locales. Certains auteurs ont mis en évidence des phénomènes de régulation croisée entraînant

⁹⁹³ Cf. Dumons B., Pollet G., Saunier P.-Y., *Les élites municipales sous la Troisième République. Des Villes du Sud-Est de la France*, Éditions du CNRS, Paris, 2002 ; et Dumons B. et Pollet G. (dir.), *Élites et pouvoirs locaux, La France du Sud-Est sous la Troisième République*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 1999.

⁹⁹⁴ Cf. Payre R., *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, CNRS Editions, Paris, 2007.

des relations d'interdépendance entre le centre et les périphéries⁹⁹⁵. D'autres ont cherché à montrer les processus d'autonomie des pouvoirs locaux⁹⁹⁶ ou de centralisation des initiatives locales⁹⁹⁷. En lien avec des différents processus, nous allons voir que les questions de réglementation de la circulation et de surveillance de l'application de cette réglementation permettent d'éclairer les phénomènes d'interdépendance, de collaboration ou de tensions qui animent les relations entre le Maire et le Préfet.

1) Le problème de la surveillance de la circulation

Dans les débats politiques qui animent la première moitié du vingtième siècle, la question de la surveillance de la circulation catalyse toutes les tensions. Comme on l'a vu, alors qu'elle organise la circulation, en en édictant les règles, la Municipalité ne peut prendre en charge la surveillance de l'application de ces mesures. En effet, en dehors du service des voitures publiques qui assurent quelques missions dans ce sens, elle n'a pas de services ni de personnels spécifiquement dévoués à cette tâche. Une lettre du Maire de Lyon du 21 janvier 1914 au Préfet du Rhône⁹⁹⁸ sonne comme un appel pour le développement d'une police spécialement affectée à la surveillance de la circulation :

« Je reçois journellement des réclamations au sujet de l'inobservation de mon arrêté du 16 novembre 1912, réglementant la circulation des voitures à Lyon. Je dois reconnaître que la plupart de ces réclamations sont fondées. Cet état de choses ne peut se continuer surtout cette année pendant laquelle la circulation des voitures promet à raison de l'exposition, d'être plus intense qu'à l'ordinaire. Il importe de prendre des mesures pour y remédier. Les Gardiens de la Paix, qui semblent cependant qualifiés pour veiller à l'observation dudit arrêté, n'ont pas jusqu'à ce jour, réussi à en assurer l'application avec efficacité. Peut-être faut-il en chercher la raison dans le fait qu'ils ne seraient pas suffisamment instruits et pénétrés des détails de la réglementation et de la manière de les faire observer ? A ce sujet la solution de la question pourrait se trouver dans la création d'une brigade d'agents qui, comme à Paris, seraient tout spécialement chargés de la police de la circulation. Je vous serais particulièrement reconnaissant, M. le Préfet, de vouloir bien examiner la possibilité de la création de cette brigade. Si votre décision était favorable, les agents choisis pourraient, si vous le jugiez à propos, être envoyés à Paris où pendant quelques jours, ils s'inspireraient de la pratique et des détails employés dans la capitale pour assurer efficacement l'application des règlements sur la circulation. Je serais heureux si vous voulez bien me faire connaître ce que vous pensez de cette proposition. »

Pour la première fois, la suggestion de la création d'une brigade spéciale d'agents pour la surveillance de la circulation routière transparaît donc dans la correspondance du Maire de Lyon. C'est une demande qui devient pressante dès que les problèmes de circulation s'accumulent. Le Maire de Lyon se positionne de manière récurrente face au Préfet pour obtenir cette création. Quant au voyage des agents lyonnais dans la capitale suggéré par

⁹⁹⁵ Voir notamment Worms J.-P., 1966, art. cit. ; Grémion P., 1970, art. cit. ; ou Crozier M. et Thoenig J.-C., 1975, art. cit.

⁹⁹⁶ Cf. Dumons B., Pollet G., Saunier P.-Y., 2002, op. cit. ; Payre R., 2007, op. cit.

⁹⁹⁷ Cf. Thoenig J.-C., 1987, op. cit. ; ou Mabileau A., 1991, op. cit.

⁹⁹⁸ Cf. AML 1140 WP 094.

le Maire dans sa lettre, il faudra attendre février 1930⁹⁹⁹ où, avec la participation financière de l'Automobile-Club du Rhône, une délégation de la police lyonnaise chargée d'étudier le problème de la circulation se rend à Paris.

Après la Première Guerre Mondiale, l'automobile consolide sa place en ville. Le conseiller municipal Arnaud revient à nouveau sur la question de l'application des arrêtés, qui apparaît déterminante pour faciliter la circulation. Comme l'automobile prend progressivement le dessus sur les autres modes de transport, il faut lui faire de la place et en faciliter les conditions de circulation. Mais en séance du Conseil Municipal du 17 mars 1919¹⁰⁰⁰, la discussion se focalise d'abord sur le problème des accidents de la route. Le conseiller Arnaud attire alors l'attention de l'Administration sur la fréquence sans cesse croissante des accidents d'automobiles, dont certains ont des suites mortelles. Il compare le nombre restreint d'accidents qui arrivent à Paris au nombre important des accidents qui se produisent à Lyon. Il souligne donc qu'il faut reconnaître que la réglementation de la circulation n'est pas suffisamment observée à Lyon et demande à l'Administration municipale d'intervenir auprès de l'Administration préfectorale, afin d'obtenir une amélioration de cet état de choses. Dans sa réponse, le Maire revient sur l'épineux problème de la gestion de l'ordre public dans la ville de Lyon : « Il y a certainement quelque chose à faire dans ce sens. Tant que le bras qui exécute appartient à un autre corps que le cerveau qui conçoit, le service de la police sera mal assuré. Les arrêtés municipaux ne sont pas appliqués, parce qu'on ne cherche pas à les faire respecter. La police lyonnaise est avant tout une police d'Etat ». On en revient aux automobilistes quand le conseiller municipal Darne souligne qu'ils conduisent quelquefois leur voiture comme des fous. Pour tenter de clore le débat, le Maire revient à nouveau sur la création d'une police spéciale : « Nous devons avoir un jour ou l'autre notre police municipale. Si, je ne puis obtenir que sur les crédits que nous votons pour la police, un certain nombre d'agents soient spécialement chargés de faire respecter les arrêtés municipaux, je désignerai des agents de la Ville. On peut dire que la surveillance des automobiles et d'une façon générale la police de la circulation n'existent pas. On peut faire dans Lyon tout ce que l'on veut et violer tous les règlements. ». Plus loin le Maire continue à durcir sa position vis-à-vis de la police lyonnaise. Un discours qui semble susciter l'approbation et même quelques sourires dans l'assistance : « un malheureux agent à pied ne peut arrêter une automobile qui va trop vite. Il nous faudra, comme à Paris, spécialiser les services de police et créer une brigade spéciale d'agents montés sur des automobiles. Les agents de police sont de braves gens, la chanson le dit (*sourires*). Mais on fait encore la police comme au temps de Louis XIII. Il n'y a qu'une police qui se soit perfectionnée, c'est la police politique et encore... ». Le conseiller Armand prolonge le constat du côté de la circulation des militaires dans la ville : « Il faudrait aussi attirer l'attention de l'Autorité militaire sur les abus des automobilistes militaires français et alliés. Quelques-uns d'entre eux usent des rues de la ville comme de la piste d'un champ de courses. ». Il n'oublie toutefois pas de généraliser son propos en intégrant la population qu'il faut éduquer face à la croissance de la circulation automobile : « par ailleurs, il serait peut-être nécessaire de prévenir la population d'être plus prudente, le mouvement des automobiles allant sans cesse en croissant. Cette observation s'adresse surtout à certains voituriers qui ne veulent absolument pas tenir leur droite. A Paris, la population est plus disciplinée ; chacun cherche à faciliter son voisin. A Lyon, c'est exactement l'inverse. Il est urgent de réprimer les abus ; certains individus se moquent de la vie des autres. »

⁹⁹⁹ Voir l'article « La circulation à Lyon » et la réunion du Comité directeur de l'ACR du 5 mars 1930, cf. *Revue de l'ACR*, n° 3, mars 1930.

¹⁰⁰⁰ Cf. AML 1140 WP 094

Une nouvelle fois, l'automobiliste lyonnais, comme son homologue piéton, est comparé à l'automobiliste parisien. Pour répondre à l'ensemble des interrogations soulevées, le Maire rajoute qu'il va prendre deux mesures : « écrire à M. le Préfet du Rhône en lui disant que le Conseil municipal, en raison du nombre de plus en plus grand des accidents d'automobiles, demande que les règlements sur la circulation des automobiles soient strictement appliqués. J'écrirais en même temps à M. le Gouverneur militaire de Lyon en lui demandant de bien vouloir prier l'Autorité militaire américaine d'organiser un service spécial de surveillance pour les conducteurs d'automobiles ».

Plus loin, Herriot ajoute qu'il va faire des propositions plus précises au Conseil municipal en désignant des agents de la Ville pour aider à faire respecter les arrêtés municipaux. Le conseiller Levrat prolonge en mettant en avant l'utilité d'un rappel au public des règlements en vigueur. Le Maire approuve, ajoutant qu'ils feront passer une note dans les journaux rappelant les règlements de la circulation tout en avertissant le public « que des contraventions seront dressées contre les délinquants ». Nous rejoignons ici les tentatives d'éducation du public aux nouvelles circulations automobiles. Par les messages dans la presse, l'initiative ressemble à celles faites à de nombreuses reprises par l'Automobile-Club du Rhône pour éduquer les usagers de la route par des messages dans la presse, dans sa revue ou à l'entrée de la Ville. Dans une certaine mesure, on peut noter que les propos des différents protagonistes se sont durcis, notamment au niveau du rôle de la police par rapport au respect de la réglementation de la circulation. Enfin il faut noter que pour la première fois, le Maire évoque le terme de « délinquants » pour désigner les conducteurs qui ne respectent pas le règlement municipal de circulation¹⁰⁰¹.

Ces premières discussions importantes permettent une nouvelle fois de mettre en avant l'utilisation très fréquente du terme de circulation, qui revient à de nombreuses reprises. Pour les élus lyonnais, cette circulation automobile pose problème par son intensité et sa dangerosité. Ils soulignent donc qu'il faut à la fois la faciliter et l'ordonner. Mais il n'est pas simplement question de réglementer la circulation et d'en harmoniser les mesures, car il s'agit parallèlement de faire appliquer les règlements. La surveillance de cette circulation est donc au cœur des débats, avec la question déjà cruciale de la mise en place d'une police de la route. On en revient aux discussions qui avaient suivi la mise en place de l'arrêté de circulation du 16 novembre 1912. Dans cette perspective, un des enjeux récurrents consiste à revenir sur le rôle et le statut de la police lyonnaise. C'est l'un des facteurs importants de tensions et de sollicitations entre la municipalité, par l'intermédiaire du Maire, et les services de police, à travers la figure du Préfet ou du Secrétaire général pour la police. Dans la séance du 22 août 1919 du Conseil Général, Herriot sollicite à nouveau le Préfet sur cette question :

« Je voudrais remercier M. le Préfet d'avoir bien voulu accepter de répondre à la question que je désire lui poser sur la réorganisation de la police lyonnaise. (...) Il n'y a pas davantage de police de circulation ; il suffit de se promener dans les rues pour assister à de véritables courses de chars pour être plus modernes je dirais matchs de poids lourds. Et il y a un être au milieu de tout cela auquel je voudrais adresser un hommage, c'est le piéton dont la profession tend à devenir, de toutes les professions, la plus dangereuse et la plus obscure, pauvre martyr obscur, humble héros de toutes les heures. Il y a très longtemps qu'il est interdit d'avoir l'oreille dure et la mauvaise vue, mais se promener

¹⁰⁰¹ Voir sur ce point Gusfield J. R., *La culture des problèmes publics. L'Alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Economica, Paris, 2009 (traduction et postface par Daniel Céfaï).

dans les rues aujourd'hui est un véritable problème, à moins d'avoir un camion automobile. (Rires). (...) Cela dit, je demande à M. le Préfet d'entrer dans la voie de la modernisation de la police. Ce qu'il nous faut, c'est une police à la fois concentrée et spécialisée. (...) »

Au cours de la séance du 14 juin 1920 de la Commission générale du Conseil Municipal de la Ville de Lyon¹⁰⁰², à l'occasion d'une discussion sur les automobiles, alors que le conseiller Cuminal se plaint du bruit intense que font les motocyclettes, le conseiller Legouhy signale que des camions ou autres voitures automobiles roulent à des vitesses exagérées, ne tiennent pas leur droite ou doublent les tramways à gauche. Le Maire lui répond que pour la circulation, on demande une fois de plus à M. le Secrétaire général pour la police la création d'une école de police pour l'application des arrêtés municipaux. Il préconise, en dehors de la police d'Etat, la spécialisation des différents services de police, en commençant par une brigade des voitures. Puis il indique qu'il fera téléphoner une nouvelle fois par ses services à M. le Secrétaire général pour la police pour lui signaler qu'il a été encore question, ce soir, au Conseil municipal, de la circulation des voitures, et que si l'on n'obtient pas satisfaction, M. le Maire demandera à M. le Ministre de l'Intérieur d'envoyer, de Paris, « un agent bien au courant de la police de la circulation ».

Par sa position dans le système politico-administratif lyonnais, Herriot peut interpellier le Préfet du Rhône ou le Secrétaire général pour la Police aussi bien au sein de son Conseil Municipal ou au Conseil Général, à travers une intervention à l'occasion d'une manifestation organisée par l'ACR¹⁰⁰³, ou par un échange de correspondance avec le Préfet. Ainsi dans sa lettre manuscrite du 16 juin 1920¹⁰⁰⁴, le Maire interpelle de nouveau le Préfet du Rhône sur cette question pour relayer les demandes du Conseil Municipal :

« Au cours de la séance de la Commission Générale qu'il a tenu hier soir, le Conseil Municipal s'est une fois de plus fait l'écho des plaintes très vives que provoque chez nos concitoyens l'inobservation à peu près générale des règlements concernant la circulation. Ces plaintes sont justifiées. Très préoccupé de cette situation qui, outre qu'elle amène dans la rue un véritable désordre, est aussi la cause de nombreux accidents, il m'est apparu que, le seul moyen de remédier à cet état de choses, serait que le soin de veiller à l'observation des dits règlements fût confié, comme à Paris et dans d'autres grandes villes, à des agents spécialisés. Ces agents seraient placés en permanence sur les points de la ville où la circulation est la plus dense et la plus difficile. Ils interviendraient avec autorité non seulement pour faire respecter les règlements mais même lorsqu'il s'agirait simplement de mettre de l'ordre dans la circulation. L'instruction et l'éducation des conducteurs des véhicules se feraient ainsi très pratiquement pour le plus grand bien de la commodité et de la sûreté du passage dans les rues. Le Conseil Municipal à qui j'ai exprimé cette manière de voir l'a unanimement approuvée. Je vous serais en conséquence, très reconnaissant M. le Préfet, de bien vouloir en étudier l'application. Il est impossible que la rue continue à être livrée aux fantaisies souvent dangereuses de conducteurs

¹⁰⁰² Cf. AML 1140 WP 094.

¹⁰⁰³ Lors d'une réponse à un discours d'un des membres de l'ACR ou lors d'une de ses prises de positions à l'occasion d'un banquet ou d'une manifestation organisés par le Club, comme la Semaine de l'Aviation de 1910.

¹⁰⁰⁴ Qui a pour objet en entête la circulation, cf. AML 1140 WP 094.

qui n'ignorent pas toujours les règlements, mais qui rencontrent rarement une autorité pour les leur rappeler. »

Le Maire suggère une nouvelle fois au Préfet d'accentuer la surveillance de la circulation, sinon selon lui, la rue risque « d'être livrée aux fantaisies souvent dangereuses des conducteurs ». Parfois en dehors des problèmes de circulation et de sa surveillance, d'autres discussions sont l'occasion de revenir sur le manque de moyens (matériels et humains) de la police lyonnaise. C'est souvent aussi l'occasion de comparer la situation lyonnaise à celle d'autres villes¹⁰⁰⁵. Cette requête revient de manière récurrente dans les discours des élus lyonnais. Ainsi en séance du Conseil Municipal du 18 octobre 1937, le conseiller Collomb formule une observation au sujet de la police lyonnaise¹⁰⁰⁶. Il estime qu'à Lyon, il y a 945 agents chargés d'assurer la police à Lyon mais aussi dans les onze communes suburbaines. Or selon lui ce nombre est insuffisant pour un territoire aussi vaste. Il prend l'exemple de Marseille, où il y a 1900 agents¹⁰⁰⁷. Il indique ensuite que la police lyonnaise est sous-équipée, notamment en voitures, ou en armes... Il compare enfin sa situation avec celle des sapeurs pompiers qui selon lui, à Lyon, ont plus de moyens et donc plus de résultats.

Ces débats ne sont pas sans lien avec les réflexions que mènent de leur côté les représentants de l'Etat. Pour mener leur action ou gérer leur domaine d'attribution, les services de l'Etat s'appuient en définitive sur des demandes qui ont pu être à de nombreuses reprises suggérées soit par les organisations automobiles¹⁰⁰⁸ et touristiques¹⁰⁰⁹, soit par les élus locaux¹⁰¹⁰. La demande de création d'une police spécialement affectée à la surveillance de la route se présente ici comme un « serpent de mer »¹⁰¹¹ qui revient à de nombreuses reprises dans les débats depuis les années dix¹⁰¹². Tout d'abord, il est important d'apporter une clarification sur les différences entre police de la circulation et la police de la route. Une Note non datée¹⁰¹³ produite par les services du Ministère de l'Intérieur revient sur la définition et les attributions de la police de la circulation :

« I – Définition – La police du roulage et de la circulation est l'ensemble des prescriptions législatives et réglementaires qui sont imposées aux véhicules

¹⁰⁰⁵ Voir en annexes les effectifs de police dans certaines villes françaises et notamment à Lyon et Marseille.

¹⁰⁰⁶ Cette remarque fait suite à une série d'attentats commis par des malfaiteurs, où des agents de police ont été blessés, car ils n'étaient visiblement pas assez armés.

¹⁰⁰⁷ Le Maire lui répond qu'à Marseille, le territoire à surveiller est beaucoup plus vaste.

¹⁰⁰⁸ Voir notamment sur ce point les réponses des automobiles-clubs Vosgien, Lorrain et Ardennais aux questions posées par le journal *L'Auto* dans le cadre d'une enquête sur l'organisation d'une police routière privée. Les trois automobiles-clubs se prononcent unanimement pour le projet soumis sur ce sujet par M. Auscher à M. Peytral, Ministre des Travaux Publics, cf. « Les enquêtes de « L'Auto » », *L'Auto*, n° 8684, mercredi 24 septembre 1924, p. 2, cf. AML 2 C 425230.

¹⁰⁰⁹ Voir ces préconisations souhaitées par les organisations automobiles dans notre chapitre un.

¹⁰¹⁰ Voir sur ce point les propositions des élus lyonnais et notamment les prises de position du Maire de Lyon Edouard Herriot présentées dans notre chapitre deux.

¹⁰¹¹ Voir Hamelin F. et Spenlehauer V., « Polices de la route et polices sur la route : premiers éléments de synthèse sur les organisations et les activités de police de la route », *Les cahiers de la sécurité*, n° 58, 2005, pp. 9-28.

¹⁰¹² Cette question est toujours d'actualité dans les années cinquante, voir sur ce sujet la lettre du 14 février 1956 du président de l'Automobile-Club de Marseille-Provence au Maire de Marseille ; la lettre du 7 mars 1956 du Maire de Marseille au Ministre de l'Intérieur ; puis la lettre du 16 mars 1956 du cabinet du Ministre au Maire de Marseille, cf. AMM 468 W 341.

¹⁰¹³ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

de toute nature et aux animaux qui empruntent les voies publiques. II – Qui l'exerce ? – En principe le préfet représentant du pouvoir exécutif, en vertu de ses pouvoirs généraux de police (Loi du 28 pluviôse, an VIII, loi du 10 août 1871). Exceptionnellement le maire sur les voies de l'agglomération communale (loi du 5 avril 1884, art 97-98) / (1)¹⁰¹⁴ et sur les chemins vicinaux (loi du 21 mai 1836). III – Qui l'assure ? – Les agents de la force publique et généralement tous les agents et fonctionnaires mentionnés à l'article 15 de la loi du 30 mai 1851. Spécialement, par application du décret du 6 décembre 1828, un certain nombre de militaires de la gendarmerie ont été habilités à percevoir, sous certaines conditions, les amendes par paiement forfaitaire des contrevenants. IV – Les prescriptions – L'usage des voies ouvertes à la circulation est libre sous réserve des dispositions, très nombreuses d'ailleurs, prises, soit dans un but de conservation des voies publiques, soit dans un but de sécurité, - soit dans un but de police. (...) »

A côté de cette réglementation générale de la circulation, la police spéciale de la route est une organisation spécifique au sein de la gendarmerie, expérimentée depuis 1928 avec pour objectif de rendre plus efficace l'application et le paiement des contraventions au code de la route. Quarante (gendarmes) militaires sont initialement affectés à ce nouveau service lors de sa création¹⁰¹⁵. A partir du début des années trente, en lien avec la réussite du service, il s'agit d'augmenter ses moyens. Ainsi, par une lettre du 20 juillet 1933¹⁰¹⁶ le Président du Conseil, Ministre de la Guerre, revient sur les nécessités de développer ce service :

« Sous l'influence d'un trafic routier toujours plus intense, le problème de la police de la route évolue dans le sens de la complexité et les charges incombant, de fait, à la Gendarmerie deviennent ainsi plus nombreuses. Sous peine de voir le service spécial de l'armée souffrir d'un tel état de choses, il importe donc d'augmenter les moyens matériels mis à la disposition de la Gendarmerie pour la police de la route de manière à réaliser le maximum de surveillance avec un minimum d'effectifs et à obtenir plus de continuité dans l'action des gendarmes en augmentant leur mobilité et leur rayon d'action. Par ailleurs, les principes essentiels posés, dès l'origine, à la base de l'organisation de la police de la route se sont, à l'expérience, révélés d'une efficacité certaine ; en particulier, en ce qui concerne la superposition de la surveillance mobile (surtout répressive) à la surveillance fixe (essentiellement préventive) et l'attribution aux Commandants de Compagnie des fonctions de directeurs de la police de la route dans leurs départements comportant la plus large initiative. Il convient aussi d'asseoir définitivement ces principes et d'en faire les fondements d'une unité de doctrine.

¹⁰¹⁴ En note, il indiqué « sauf application du décret-loi du 30 octobre 1935 pour les routes classées comme grands itinéraires ».

¹⁰¹⁵ « Police spéciale de la route. Rapport au Président de la République. Paris, le 11 janvier 1932 », Journal Officiel de la république du 28 janvier 1932, et Journal Officiel de la république du 12 décembre 1928, cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰¹⁶ Adressée à MM. Les Généraux Inspecteurs d'Arrondissement de Gendarmerie ; les Colonels, Lieutenants-Colonels et Chefs d'Escadron Commandant les Légions de Gendarmerie Départementales de Paris I à 20 – d'Alsace et de Lorraine – du Maroc ; la Compagnie Autonome de la Corse ; la Compagnie de Tunisie ; les légions de Garde Républicaine Mobile ; l'Ecole d'Application de Gendarmerie de Versailles ; la Prévôté de l'Armée du Levant, cf. AN 1994 0495 ART 21.

C'est à ce double but que répond la refonte de l'instruction sur la police de la route. »

Cette lettre est envoyée à la suite d'une instruction importante sur la police de la route du 19 juillet 1933, complétée par une Note du 20 juillet 1933¹⁰¹⁷, qui vise à stabiliser, redéfinir et étendre ses missions¹⁰¹⁸. Elle se présente comme suit :

« I – Principes. La police spéciale de la Route est confiée à la Gendarmerie. Elle consiste à : 1°) Prendre toutes les mesures propres à faciliter la circulation et éviter les accidents ; 2°) Faire l'éducation des usagers de la route ; 3°) Renseigner et porter secours le cas échéant ; 4°) Réprimer les infractions au Code de la route et plus spécialement celles qui compromettent la sécurité publique. La Police spéciale de la route a donc à la fois un rôle préventif, éducateur, protecteur et répressif. II – Organisation du service L'action de la Gendarmerie s'exerce essentiellement par : 1°) des patrouilles faites par les voitures automobiles spécialisées dans la police de la route (une en principe par Compagnie) ; 2°) des patrouilles exécutées à l'aide des véhicules automobiles des bridages motorisés ; 3°) des postes fixes ; (...) Enfin, cette police est complétée par l'action des patrouilles circulant à pied, à cheval, à bicyclette et en voiture automobile, pour l'exécution du service ordinaire de la Gendarmerie. Dans chaque Département le chef d'escadron-commandant la compagnie dirige la police de la route. Son attention doit se porter tout particulièrement sur les grands courants de circulation qui traversent son territoire de manière à ce que l'action de la Gendarmerie s'y fasse sentir avec le maximum d'efficacité. (...) L'action du Commandant de compagnie ne peut s'exercer utilement que d'après une connaissance approfondie des conditions de la circulation routière dans son département. Il doit donc avoir une documentation complète et exacte sur / 1°) la circulation touristique (voies et lieux les plus fréquentés, heures d'affluence) ; 2°) la circulation dominicale et celle des jours fériés (y compris les veilles et lendemains de fête) ; 3°) la circulation périodique se rapportant aux foires et aux marchés ; 4°) les services réguliers de transports automobiles de voyageurs et de marchandises (autobus, autocars, camionneurs...) 5°) les accidents survenus sur les routes à grand trafic (statistiques –cartes des accidents, etc...). (...) A l'intérieur des villes où la surveillance est assurée par la police locale, la Gendarmerie n'a pas, en principe, à installer de postes fixes. III – Exécution du service (...) J. – Compte-rendu à fournir : Aucun compte-rendu périodique n'est à fournir par les commandants de compagnie chargés de la direction de la police de la route. Ils doivent cependant se tenir en mesure de donner, à toute époque de l'année, les renseignements statistiques qui peuvent leur être demandés par l'autorité supérieure (nombre et nature des services exécutés, kilomètres parcourus, infractions relevées, amendes forfaitaires, accidents

¹⁰¹⁷ En annexe à ce document de quinze pages, on retrouve : « Annexe à l'Instruction sur la police de la route. Perception immédiate des amendes. I. – Principes. (...) II. – Personnel d'exécution. (...) III. – Modalités d'exécution (...) IV. – Fourniture des imprimés (...) ».

¹⁰¹⁸ Elles sont adressées à toutes les compagnies de gendarmerie du territoire et transmises par la lettre du 26 Juillet 1933 du président du Conseil, Ministre de la Guerre à M. le Ministre de l'Intérieur (Direction de la Sûreté Générale, 3^{ème} Bureau-Circulation automobile), cf. AN 1994 0495 ART 21.

constatés, secours ou assistance apportés, etc.). Toute initiative est laissée aux Commandants de Compagnie pour établir comme ils l'entendent cette documentation utile au premier chef à l'organisation du service (...) »

Cette note importante insiste sur les missions préventive, éducative, protectrice et répressive renforcées pour cette structure. On peut noter les possibilités offertes en termes de collecte de données sur les flux de circulation, les infractions ou les accidents de la route. Cependant, on perçoit aussi le caractère spécifique des villes qui échappent en grande partie à l'action de ce type de police.

Au même moment, dans les années trente, en matière de circulation routière, l'action de l'Etat se porte de plus en plus du côté des accidents de la route. Une lettre du 29 avril 1934 du Maréchal de France, Ministre de la Guerre¹⁰¹⁹ confirme ainsi qu'en accord avec le Garde des Sceaux, il a « été ainsi amené à étudier les moyens d'étendre la compétence des militaires de la Gendarmerie en matière d'accidents de la circulation ». Cette période est marquée par un accroissement des prérogatives de l'Etat que ce soit au niveau de la surveillance de la circulation mais également dans d'autres domaines sur lesquels nous reviendrons (routes, mise en place de commissions)¹⁰²⁰. Elle est symbolisée par le lancement de nouvelles initiatives : police de la route, commissions départementales de sécurité routière, mise en place des examens du permis de conduire... Toutefois, malgré ce dynamisme, plusieurs seront classées sans suite¹⁰²¹. Surtout, les villes apparaissent une nouvelle fois exclues des tentatives de mise en place d'une police spéciale de la route.

Ainsi le problème de la surveillance de la circulation revient avec une certaine insistance au niveau local dans les années cinquante. Le manque de moyens de la police lyonnaise est une nouvelle fois mis en avant par élus lyonnais. Lors de la séance du 17 janvier 1955 du Conseil Municipal, suite à une observation du conseiller Vallet relative à la circulation Rue Pizay¹⁰²², l'adjoint à la circulation, Fauconnet, répond que : « la réglementation de la circulation Rue Pizay doit être observée comme les autres et, à ce sujet-là, on peut

¹⁰¹⁹ Adressée à MM. les Généraux Inspecteurs d'Arrondissement de Gendarmerie ; les Colonels, Lieutenants-Colonels et Chefs d'Escadron Commandant les Légions de Gendarmerie Départementale de Paris – 1 à 23 – d'Alsace et de Lorraine – du Maroc ; la Compagnie Autonome de la Corse ; la Compagnie de Tunisie ; la Légion de la Garde Républicaine de Paris ; les Légions de Garde Républicaine Mobile ; l'Ecole d'Application de Gendarmerie de Versailles, cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰²⁰ Constat qui vaut également pour d'autres secteurs d'action publique, voir Dumons B., Pollet G. et Saunier P.-Y., 2002, op. cit, p. 11 et 12.

¹⁰²¹ D'autres initiatives concernant le contrôle de la circulation sont mises en place dans les années soixante. On peut noter notamment les réflexions concernant la mise en place d'un Plan d'équipement et de modernisation des services chargés de la surveillance de la circulation routière. Voir la lettre à ce sujet de Michel Frybourg du 16 novembre 1965 au Sous-Directeur des Compagnies Républicaines de Sécurité. Une réunion est d'ailleurs organisée le 14 octobre 1965 au Ministère de l'Intérieur pour fixer les lignes générales d'un plan d'équipement et de modernisation des services concourant à la surveillance de la circulation routière. Les différents protagonistes insistent sur la nécessité d'une modernisation et d'un renforcement de l'équipement des services de surveillance routière même si la question de l'augmentation des effectifs est écartée pour un temps. Au cours de cette réunion est mise en avant la difficulté de la surveillance de la circulation dans les grandes villes et le besoin d'études sur la circulation urbaine (données sur l'augmentation du trafic, études de la régulation du trafic...). Enfin, le président de séance, M. Gouazé rappelle qu'à Paris, sous le régime actuel, les trois quarts des dépenses de matériel sont pris en compte par le budget de l'Etat alors qu'en province, par contre, il appartient normalement aux collectivités locales d'assumer les dépenses d'équipement d'infrastructure. Selon lui, « Les expériences ainsi réalisées grâce à l'impulsion de l'Etat, ne pourront, si elles sont couronnées de succès qu'inciter les édiles d'autres grandes agglomérations à dégager les crédits à ces mêmes fins sur les budgets locaux. », cf. AN 1977 0444 ART 14.

¹⁰²² Celui-ci souligne que « les voitures ne peuvent pas s'y croiser et les piétons eux-mêmes ont des difficultés très grandes pour y circuler » (c'est une rue à sens unique).

penser que les services de police n'ont pas les effectifs suffisants pour faire respecter cette réglementation ».

Toutefois, si l'action des services de police devient plus intense¹⁰²³, à l'inverse certains élus n'hésitent pas à condamner le traitement fait aux automobilistes lyonnais. Lors de la séance du 26 septembre 1955, le conseiller Rigal évoque la circulation et le stationnement des voitures¹⁰²⁴ : « nous voyons pleuvoir un grand nombre de contraventions et la population accuse la municipalité en disant que c'est à la suite d'une lettre que celle-ci aurait adressée à la Préfecture au mois d'août, et dans laquelle elle reprochait à ses services de police de ne pas faire leur devoir en ce qui concerne les contrevenants (...) des chiffres sont avancés : 42 agents sont à la disposition du service pour distribuer les contraventions dans la Presqu'île, et le chiffre de 1000 par semaine est, paraît-il, exigé par le chef de service. Ceci est inadmissible. Je sais qu'il peut y avoir des abus et que certaines personnes font du stationnement prolongé, mais il ne faut pas non plus tomber dans l'excès contraire ... ». Certaines lettres d'habitants peuvent mettre en avant le problème de surveillance de la circulation. Elles sont adressées au Maire de Lyon suite à de graves accidents de la route. Ainsi M. Chavanne¹⁰²⁵ adresse une lettre le 3 décembre 1966 à Pradel¹⁰²⁶ :

« M. le Maire, Une femme âgée a été fauchée le 29 courant vers 12 heure sur le boulevard des Brotteaux, par un automobiliste, j'en ai été témoin – Entre beaucoup d'autres, c'est le dernier accident grave que je connaisse. Les autos foncent à pleins gaz dans les rues de LYON pour s'arrêter 100 ou 200 mètres plus loin sur un feu rouge. La fluidité de la circulation en est-elle améliorée ? Je n'en suis pas convaincu. En tout cas la fluidité de la circulation est une chose mais la vie des gens en est une autre qui mérite quelques considérations. Quand allez-vous, M. le Maire, arrêter le massacre ? Une réglementation de la vitesse des autos en ville et une pluie de procès-verbaux de contraventions sauveraient des vies humaines, limiteraient le nombre d'estropiés et allègeraient le budget des sociétés d'assurances. Des piétons commettent aussi des contraventions, les P-V seraient là aussi bien placés. J'allongerais par trop ma lettre en exposant un cas précis et constant entre beaucoup d'autres, où la stupidité et le comportement de brutes de certains automobilistes sont éclatants. (...) »

La réponse du 27 décembre 1968 de l'adjoint délégué en charge des questions de circulation sonne comme un aveu d'impuissance face à ce genre de situation : « (...) la

¹⁰²³ L'Adjoint Fauconnet revient sur cette nouvelle mission des services de police à l'occasion d'une séance du Conseil Municipal du 28 novembre 1955 : « Les difficultés de stationnement existent partout. Une réglementation est apparue nécessaire. La lettre de M. le Maire au préfet n'avait d'autre objet que de constater l'existence de stationnements abusifs. [il est fait référence à la lettre du 12 août 1955] Comme il semblait nécessaire d'agir avec compréhension nous demandions la création de brigades d'agents avertis du problème qui sauraient distinguer entre le stationnement nécessaire et le stationnement abusif. On nous avait répété que l'effectif des gardiens de la paix ne pouvait assurer ce service. Ainsi demandions-nous que le nécessaire soit fait pour que les contrôles aient lieu à partir du mois d'octobre. »

¹⁰²⁴ Ses observations portent principalement sur les questions de circulation et de stationnement des voitures dans la Presqu'île. Dans le débat, interviennent ensuite les adjoints Fauconnet, Pinton, et Tapernoux, le Maire Herriot, et les conseillers Montrochet, Hugonnier, Vallet. Il se poursuit notamment sur le problème récurrent du nombre de places de stationnement et de parkings en centre ville.

¹⁰²⁵ Habitant au 59, Boulevard des Brotteaux.

¹⁰²⁶ Cf. AML 1093 WP 55.

vitesse des véhicules est limitée à 60 kilomètres-heure dans Lyon et son agglomération. Il n'est absolument pas en mon pouvoir de réprimer les infractions commises contre la réglementation en vigueur, seuls les services de police sont habilités pour le faire. A Lyon, ces services d'Etat sont placés sous l'autorité directe de M. le Préfet du Rhône ».

La question de la surveillance de la circulation est donc un sujet sensible au niveau local et national. Mais alors que l'on recense de multiples propositions et des demandes incessantes des associations automobilistes ou des élus locaux, il n'y aura jamais en France de véritable police de la route entendue comme une organisation ou un corps de fonctionnaires dont les tâches sont spécifiquement orientées vers la surveillance de

la circulation¹⁰²⁷, comme on peut l'observer dans d'autres pays¹⁰²⁸. Naturellement, les compétences en matière de gestion et de surveillance de la circulation routière attribuées à la gendarmerie, la police nationale, puis à la police municipale, augmentent sensiblement en fonction du développement de l'automobile et des préoccupations en faveur de la sécurité routière¹⁰²⁹.

On voit donc que jusqu'aux années cinquante notamment, les élus lyonnais, Edouard Herriot en tête, tiennent ainsi souvent des positions très dures vis-à-vis de la police « d'Etat »

lyonnaise¹⁰³⁰. C'est d'ailleurs un double jeu que joueront les autorités locales face aux secrétaires généraux pour la police de la Préfecture, en louant parfois les mérites de son service, ce que font volontiers les membres de l'ACR ou les élus des Conseils municipaux ou généraux, tout en stigmatisant toujours les manques de moyens, l'absence de police à Lyon pour faire respecter les règlements. Dans ce cadre, on est face à un renvoi systématique des responsabilités au niveau de l'organisation de la circulation et de sa surveillance, entre les collectivités locales, et notamment la Municipalité, et la Préfecture et donc les Services de police, sans oublier également l'Automobile-Club du Rhône qui demande des comptes à la Ville ou à la police pour régler ce problème. On peut donc repérer plusieurs allers-retours concernant ce problème au sein du système d'acteurs politico-administratif local assortis de demandes de clarification des responsabilités des autorités concernées. Il s'agit donc de désigner qui sont les responsables de la réglementation de la circulation et de la surveillance de son application.

2) A la recherche des responsables ?

Face à la complexité du problème automobile, les pouvoirs publics vont avoir tendance à se solliciter entre eux ou à s'auto-solliciter. Il s'agit pour eux, quand cela s'avère nécessaire, de renvoyer chacun des acteurs investis face à ses responsabilités et prérogatives en matière de gestion des problèmes automobiles. Cela témoigne aussi parfois d'un besoin

¹⁰²⁷ Voir Vogel M., « Politiques policières et systèmes locaux : les polices des villes dans l'entre-deux-guerres », *Revue Française de sociologie*, n° 3, juillet-septembre 1994, pp. 413-434.

¹⁰²⁸ Voir Hamelin F. et Spenlehauer V., "Road Policing as a State Tool: Learning from a socio-historical analysis of the California Highway Patrol", *Policing and Society*, n° 16, vol. 3, septembre 2006, pp. 261-284. Voir aussi Hamelin F., « Les naissances d'une police, Comment la police de la route est devenue une institution légitime aux Etats-Unis », *Genèses*, n° 63, vol. 2, 2006, pp. 88-107.

¹⁰²⁹ Voir Hamelin F. et Spenlehauer V., 2005, art. cit.

¹⁰³⁰ Sur les questions d'étatisation des polices municipales, voir Vogel M., *Les polices des villes entre local et national : L'administration des polices urbaines sous la IIIème République*, Thèse de science politique, Université Pierre Mendès-France, 1993, pp. 379-407 ; et Bergès M. et Thoenig J.-C., *Gérer la police, gérer le pouvoir. L'étatisation des polices municipales*, INSEAD, Fontainebleau, 1980.

de réorganisation institutionnelle, ou du flou comme de l'absence de positionnement d'une des structures face à cette nouvelle question urbaine. Lors des différentes séances des assemblées des collectivités locales, c'est donc l'occasion pour les différents élus d'invoquer le manque de participation financière, technique ou politique de l'une des autorités publiques locales. Deux cibles sont privilégiées par les membres de ces assemblées, souvent d'ailleurs en tant que dernier recours. C'est naturellement le Préfet du Rhône, et à travers lui la figure du Secrétaire général pour la Police en ce qui concerne notamment la surveillance de l'application des arrêtés de circulation. Derrière ces enjeux revient souvent, comme on l'a vu, l'opportunité de la création d'une police de la circulation¹⁰³¹. D'autre part, le niveau national est souvent interpellé, c'est-à-dire l'Etat et le législateur, pour fournir un cadre législatif et réglementaire permettant d'améliorer les conditions ainsi que la sécurité de la circulation au niveau local¹⁰³². Par ces demandes, il est également attendu de l'échelon central, qu'il mette en œuvre les conditions de l'amélioration ou de la création des routes à travers un cadre législatif, un programme politique ou un plan de financement. Les questions de réfection des voies de circulation renvoient ainsi au sujet sensible de la répartition des compétences techniques, administratives et surtout financières entre le département du Rhône et la Ville de Lyon d'une part et entre les collectivités locales et l'Etat d'autre part. Nous avons déjà examiné des discussions houleuses sur ce thème lors des assemblées de ces différentes structures.

Dans le cadre d'une discussion au Conseil Général du Rhône sur le futur projet de code de la route, Herriot indique qu'il compte prendre des mesures concernant la circulation car la situation préoccupe beaucoup les villes et notamment celle de Lyon. Il encourage également une collaboration entre les nouveaux acteurs pressentis de cette gestion de la circulation urbaine. En séance du 20 août 1912, il est rapporteur sur la question du Code de la route - Projet de règlement sur la protection de la voie publique, ainsi que sur la police du roulage et de la circulation. Il présente tout d'abord le projet de commission nationale chargée d'établir le code de la route :

« Une commission interministérielle a été constituée avec mission de proposer une nouvelle réglementation de la police du roulage et de la circulation. (...) Le projet doit être soumis à l'examen du Conseil d'Etat : Il est donc nécessaire de provoquer les observations des usagers de la route. Je suis d'avis, Messieurs, que ce document, très important, soit soumis pour avis aux principales sociétés de transport et de tourisme de notre département, et, par exemple, à l'Automobile-Club du Rhône, à la section lyonnaise du Touring-Club, au Syndicat de Transports. Les observations techniques de ces sociétés constitueront la meilleure réponse à l'obligeante communication de M. le Ministre des Travaux Publics. »

A sa suite, le conseiller général Chambaud de la Buyère intervient pour faire entendre la voix des communes rurales, plus concernées selon lui que la Ville de Lyon : « Il serait cependant très intéressant de connaître l'avis des communes rurales au sujet des excès de vitesse des automobiles. Elles pourraient donner des indications qui ne seraient peut-être pas à dédaigner. Cela intéresse moins la ville de Lyon, dont la situation est réglée par un arrêté

¹⁰³¹ Voir sur ce point Gatto D. et Thoenig J.-C., *La sécurité publique à l'épreuve du terrain*, L'Harmattan, Paris, 1993 ; et Le Goff T., *Les maires : nouveaux patrons de la sécurité ? Etude sur la réactivation d'un rôle politique*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2008.

¹⁰³² Il faut en effet noter que pendant de nombreuses années, jusqu'à la mise en œuvre du premier Code de la Route en 1921, les collectivités locales s'étaient trouvées parfois démunies pour réglementer par leurs propres moyens les conditions de circulation.

de police. Ce sont les ruraux, qui en souffrent beaucoup plus, qui doivent être entendus et écoutés ». Mais Herriot reprend la parole aussitôt pour justifier les attentes et les besoins de la Ville de Lyon : « Je demande pardon à mon collègue, mais ce document intéresse beaucoup la ville de Lyon, car je prépare en ce moment un arrêté sur la circulation. J'estime que les arrêtés en vigueur sont insuffisants et qu'il y a urgence à ce qu'ils soient modifiés le plus tôt possible ». Par leurs prises de position, les élus rappellent la complexité de la gestion de la question automobile. Plusieurs acteurs participent et collaborent à une réponse des pouvoirs publics pour définir et organiser la place de l'automobile en ville. En séance du 9 décembre 1912 du Conseil municipal¹⁰³³, Herriot revient sur cette nécessaire collaboration, qui prend parfois les formes d'une concertation organisée par la municipalité :

« Je crois avoir rempli les engagements que j'avais pris devant le Conseil municipal en prenant l'arrêté sur la circulation que vous connaissez. J'ai donné toute la publicité possible à cet arrêté qui n'a pas seulement un caractère coercitif. La circulation avait besoin d'être régularisée, d'être réglementée et d'être éclaircie sur certains points. Je n'ai pris mon arrêté qu'après avoir écouté les avis d'une Commission composée de Conseillers municipaux, de M. le Secrétaire général pour le police ; de M. le Président du Conseil d'Administration de la Compagnie OTL ; des représentants des grandes sociétés automobiles de notre ville ; de la Chambre syndicale et du Syndicat des transports ; de plusieurs chefs de service et de différentes personnes compétentes. J'ai voulu mettre chaque catégorie de citoyens intéressés à la circulation au courant de la situation. J'ai réclamé de chaque groupement la collaboration sincère qu'un maire qui cherche à rendre service à tous, est en droit d'attendre. Tous les organismes intéressés ont été entendus. Je compte sur les personnes, qui m'ont déjà aidé dans ma tâche, pour faciliter l'application de l'arrêté auquel elles ont collaboré. »

Dans la foulée, Herriot affine sa position et précise ensuite son plan d'action. Une nouvelle fois, cela implique un repositionnement en interne des services techniques de la Mairie. En même temps selon lui, ce travail doit être accompagné par une intense collaboration et l'appui des services de police de la Préfecture et le soutien de la presse, avec la bienveillance des organisations automobilistes :

« De mon côté, j'envisage deux moyens d'action. Le service municipal des voitures publiques va procéder d'abord par voie de conseils et ce matin, j'ai reçu un rapport du chef de ce service m'informant qu'aucune résistance n'avait été rencontrée auprès des personnes auxquelles des indications ont été données. Je souhaite que cette bonne volonté se maintienne. Je demande à la presse, sans distinction d'opinions, de nous aider en faisant connaître mon arrêté pris en faveur de la sécurité publique. Je compte aussi sur les services de police, car vous savez que l'application de mes arrêtés échappe pour une grande part à mon autorité par le fait que je ne dirige pas les services de police. J'ai eu une entrevue avec M. le Secrétaire général pour la police. Je dois dire que j'ai rencontré en lui, non seulement un automobiliste de la catégorie de ceux qui savent faire des concessions, mais un administrateur obligeant. Il se propose de faire l'éducation de ses agents pour qu'ils puissent faire à leur tour l'éducation du public. Nous

¹⁰³³ Cf. AML 1140 WP 094.

arriverons ainsi, je l'espère, à obtenir une bonne circulation sans molester personne. Nous comptons bien plus sur la bonne volonté de chacun que sur la coercition. M. Arnaud a dit que les automobilistes devaient se conformer aux indications contenues dans mon arrêté. J'ai reçu des grandes Sociétés automobiles de la ville de Lyon, l'assurance que les automobilistes n'enfreindront pas les mesures que j'ai prises. Elles reconnaissent que ces mesures causent quelques difficultés aux conducteurs d'autos, mais elles déclarent que mon arrêté sera observé. Je les remercie. »

D'une manière qui devient de plus en plus habituelle à Lyon¹⁰³⁴, il est question de savoir à qui profitent les améliorations de la circulation engagées dans le centre de la ville. MM. Parrel, Bender et Herriot soulèvent ce problème lors d'une discussion en Conseil Général en séance du 23 décembre 1935. On retrouve derrière leur point de vue de manière sous-jacente les enjeux de transit et de desserte dans le centre ville de Lyon¹⁰³⁵. Le conseiller Parrel souligne que pour l'automobiliste, la traversée de Lyon, au lieu d'être redoutée deviendra attrayante car le problème de la circulation, dans la grande partie centrale de la ville, sera en grande partie résolu, puisque la plupart de ces volumineux camions qui effectuent les grands parcours et encombrent en ce moment certaines rues auront pour eux une route spéciale, sûre et confortable. Les véritables bénéficiaires de ce projet seront donc, d'une part, les automobilistes qui font les grands parcours, parce qu'ils gagneront un temps précieux, et d'autre part, les habitants et surtout le commerce lyonnais. Bender rajoute que les piétons en profiteront aussi car ils sont menacés par les automobiles. Herriot prend alors position sur ce débat :

« Je suis aux prises souvent avec des commerçants de Lyon, particulièrement des hôteliers ; je vous assure qu'ils ne souhaitent rien de plus que la difficulté de circulation qui oblige les voyageurs à s'arrêter chez eux. (...) Je voudrais observer, en deuxième lieu, que lorsque l'on facilite la circulation dans Lyon, c'est au profit de tous ceux qui viennent à Lyon ; ce n'est pas au profit des Lyonnais, eux-mêmes. Qu'est-ce que cela peut faire au citoyen de condition modeste, qui habite son quartier, se rend à son travail à pied, que la circulation soit plus ou moins facile ? Je ne vois pas ce qui le gênerait, nous avons des trottoirs. Mais il suffit d'aller sur les marchés, le matin, pour voir que l'encombrement n'est pas créé spécialement par les Lyonnais. (...) »

Dans un autre registre, on constate à travers les problèmes soulevés, que l'automobile n'est pas seulement une affaire de classe et un objet de luxe. Ses potentialités utilitaires en font un enjeu économique et politique. Ainsi rapidement à partir de 1912 se pose avec une certaine acuité la question de la place des camions en ville puis celle des conditions d'utilisation professionnelle des automobiles en ville. Nous reviendrons plus loin sur ces

¹⁰³⁴ En lien toujours avec la possibilité offerte aux voyageurs et aux touristes de passage à Lyon de s'arrêter dans le centre ville et aux conditions de circulation proposées aux habitants de la région lyonnaise. Cette problématique retrouve une certaine vigueur à chaque nouveau projet d'infrastructures ou de réglementation de la circulation à Lyon.

¹⁰³⁵ Ainsi à Lyon tout particulièrement, pour mesurer la circulation effective des véhicules, au-delà du nombre d'automobiles en circulation dans le Département du Rhône, il faut aussi tenir compte des véhicules en transit qui sont de passage, pour des raisons touristiques ou professionnels, et qui proviennent d'autres départements, régions voire de pays voisins, et qui se rajoutent au trafic de circulation locale. Voir sur ce point le rapport de Pinton sur les « Travaux d'aménagement de la région lyonnaise -tunnel routier, pont, autoroutes- état des projets » ; et sur « Lyon et les travaux d'urbanisme », présenté lors d'une séance de la commission générale des grands travaux le 11 mai 1936, cf. ADR 694 W 537.

deux enjeux importants qui se développeront au cours des années 1912-1921. Néanmoins dans les années trente, certains problèmes ne sont pas résolus. Les problèmes de vitesse et de dimensionnement des véhicules sont notamment présentés à l'occasion d'un Vœu en Conseil Général. Cette fois il est fait recours au législateur pour prendre des mesures concernant les caractéristiques des véhicules, qui ne sauraient faire l'objet de mesures locales. En séance du Conseil Général du 19 mai 1932, il est adopté un Vœu demandant le vote d'une loi réglementant la vitesse des automobiles dans la traversée des agglomérations et les dimensions des autocars¹⁰³⁶ et autocamions :

« Le Conseil Général du Rhône, Profondément ému par les accidents de toutes sortes causés par la circulation intensive des véhicules automobiles et en particulier par les poids lourds dans les agglomérations ; Considérant que la non-observation des arrêtés municipaux réglementant la vitesse et les limites de charge des poids lourds, provoque un ébranlement certain des immeubles en bordure des voies publiques ; Considérant que les dimensions des véhicules, servant au transport des voyageurs et des marchandises, atteignent des proportions qui rendent leur circulation dangereuse pour les usagers de la route et pour les personnes transportées ; Emet le vœu : Que le Parlement vote une loi réglementant en particulier : 1° la vitesse de tous les véhicules automobiles, quels qu'ils soient, pendant la traversée des agglomérations ; 2° Les dimensions des autocars et autocamions qui devront être fonction de la largeur des routes qu'ils empruntent pour assurer leur service ; 3° La suppression des bandages pleins. ».

Ce vœu est prolongé par le « Vœu demandant l'application de mesures rigoureuses concernant la vitesse des automobiles dans les agglomérations et la réglementation des dimensions, de la vitesse et de la conduite des véhicules de poids lourds », présenté en séance du 19 avril 1934 du Conseil Général. Aux questions de signalisation et aux besoins d'informations des automobilistes, notamment provenant de l'extérieur de la ville, peuvent s'ajouter parfois des enjeux concernant les caractéristiques techniques des automobiles. Toutefois en termes de réglementation, malgré les pouvoirs de police du Maire, ce dernier peut également se heurter parfois à des demandes de réglementation des véhicules eux-mêmes. Néanmoins, au niveau des caractéristiques techniques des véhicules, même pour favoriser la sécurité de la circulation, le Maire ne peut pas tout réglementer. Ce genre de réglementation est du ressort d'une législation nationale, ce que lui rappelle le Préfet du Rhône dans une lettre du 14 février 1913¹⁰³⁷ :

« Vous avez bien voulu me demander d'examiner s'il ne conviendrait pas d'obliger, par arrêté s'appliquant à tout le département, les conducteurs de véhicules de toutes sortes à munir ceux-ci, la nuit, d'un feu arrière d'une couleur différente de celui qu'ils sont tenus de placer à l'avant. Quelle que soit l'utilité de cette mesure de précaution, il ne me paraît pas expédient qu'elle soit ordonnée par voie de règlements locaux. Sans doute, les maires, en vertu de pouvoirs que leur confère la loi municipale, sont souvent amenés à prendre des arrêtés sur la circulation des voitures, mais ces arrêtés ne prescrivent, d'ordinaire, que l'interdiction du passage ou la réduction de la vitesse sur certains points

¹⁰³⁶ En séance du Conseil Municipal du 17 octobre 1932, le problème de la vitesse et des dimensions des autocars dans la ville est également souligné par le conseiller Vigon.

¹⁰³⁷ Lettre du Préfet du Rhône au Maire de Lyon du 14 février 1913, cf. AML 1140 WP 094.

déterminés ; leur mise en application ne soulève, dès lors aucune difficulté grave. Mais il en irait autrement si des règlements variant de ville à ville ou de département à département intervenaient sur la forme, la consistance ou l'équipement tant des véhicules que de leur chargement. Il ne paraît pas douteux que ces points particuliers doivent faire l'objet de règlements généraux édictés par le pouvoir central et applicables sur toute l'étendue du territoire. Telle est d'ailleurs la tradition gouvernementale et elle trouve sa justification dans des considérations tirées de la nature même de la matière à réglementer. C'est ainsi qu'en 1909 une commission interministérielle a été constituée pour l'étude d'une nouvelle réglementation générale de la police du roulage et de la circulation et qu'elle a préparé un projet qui, sauf quelques modifications éventuelles, sera vraisemblablement et à brève échéance transformé en décret. »

A travers ces échanges, on voit ici toute l'ambiguïté de la mise en œuvre de mesures locales, les difficultés de la surveillance de la circulation, notamment lorsqu'elle n'incombe pas aux collectivités locales, et le besoin de réglementations nationales sur certains problèmes précis et extensibles à tout le territoire français¹⁰³⁸. Au niveau du renvoi des différentes responsabilités, la gestion des routes permet d'entrevoir d'autres problèmes de répartition des compétences. Lors de la séance du Conseil municipal du 18 octobre 1937, deux conseillers, MM. Burgeot et Roux, établissent des propositions en vue de l'aménagement de trottoirs cyclables, étant donné l'augmentation considérable du nombre de cyclistes. Ils demandent donc au Maire « de faire quelque chose pour eux, sinon dans toute la ville, du moins sur un certain parcours. » Ils suggèrent notamment l'établissement d'une grande piste cyclable le long des quais du Rhône de La Mulatière à Saint-Clair. Ils indiquent que « pendant un certain parcours, les cyclistes sont obligés de rouler sur la chaussée, ce qui n'est pas sans danger pour eux, en raison de la circulation automobile, de plus en plus dense ». Le Maire répond qu'il s'intéresserait volontiers à cette question, mais il lui semble qu'elle pourrait être plus utilement portée devant le Conseil Général puisque la route en question appartient à l'Etat. Le conseiller Burgeot indique donc qu'il soumettra cette question à l'assemblée départementale¹⁰³⁹. Néanmoins, en séance du 25 avril 1938 au Conseil Municipal, Burgeot revient sur cette initiative qui a été formulée au Conseil Général à l'occasion d'un vœu. La réponse, que l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône lui a donnée, révèle une nouvelle fois le flou au niveau des attributions concernant l'organisation de la circulation et la mise en place des aménagements sur les routes : « L'organisation, sur les trottoirs, de pistes cyclables comporte généralement des mesures de police de la circulation qui relèvent essentiellement de l'autorité municipale, de même que le balisage spécial qui peut être reconnu utile. Dans ces conditions, la suite à donner au vœu précité relève de la Ville de Lyon et nous proposons que M. le Préfet veuille bien transmettre ce vœu à M. le Maire de Lyon ». L'affaire est donc cette fois renvoyée du côté de la Ville de Lyon¹⁰⁴⁰.

¹⁰³⁸ Sur cette thématique des relations centre/périphérie, voir Pollet G., « La construction de l'État social à la française : entre local et national (XIX^e et XX^e siècles) », *Lien social et Politiques*, n° 33, 1995, pp. 115-131.

¹⁰³⁹ Cette intervention est l'occasion pour certains conseillers municipaux (Burgeot, Roux et Wiber) de soulever le manque de pistes cyclables dans la ville et de souligner le danger que courent les cyclistes sur certaines voies (notamment Route de Vienne). Ils évoquent le projet de création d'un trottoir cyclable sur cette voie, entre la Place Bellevue et le Pont Bourgoin.

¹⁰⁴⁰ A cette occasion, Herriot rappelle ce qu'il a déjà fait entreprendre sur les quais mais il indique qu'il ne veut pas créer de pistes sur les trottoirs, car cela consiste à les démolir. De son côté, le conseiller municipal Pupat rappelle sa demande pour des pistes cyclables sur le Cours Albert Thomas.

Une autre demande est révélatrice d'un besoin de coordination des compétences. En séance du 18 octobre 1937, le conseiller municipal Bertras, représentant du 5^{ème} arrondissement, propose de tracer, sur la chaussée, à l'angle du quai Fulchiron et de la montée de Choulans, une bande indiquant aux automobilistes de prendre le virage à la corde. Il indique qu'il a été saisi par des personnes qui empruntent journalièrement la Montée de Choulans, d'une réclamation qu'il considère comme justifiée. Suite au rechargement de la route, cette fameuse bande signalant le virage a disparu, ce qui provoque de nombreux accidents, dont un récent qui a été mortel. Il souhaite donc que le Maire intervienne sur cette affaire auprès de l'administration des ponts et chaussées, ce que ce dernier se propose de faire.

Plaçons-nous à présent dans les années cinquante, où le problème de la circulation automobile a évolué et semble être en voie de stabilisation. Il a été progressivement transféré aux mains de la municipalité. Nous avons vu que c'est vers elle que se tournent les plaintes et les demandes des différents protagonistes. C'est aussi à elle que l'on adresse les bilans et les critiques de cette politique « automobile » municipale. Une importante discussion se situe après plusieurs tentatives de réglementation de la circulation, et donc plusieurs essais de mise en administration du problème automobile. Elle témoigne du bilan à la fois réglementaire, administratif et routier de la politique municipale automobile menée sous Herriot, qui apparaît en difficulté sur ces questions déjà débattues depuis maintenant cinq décennies. Au passage, les conseillers municipaux ont changé, sauf le Maire toujours en place, à l'heure de son bilan. Les enjeux de circulation et de stationnement en ville sont devenus plus aigus. A l'occasion d'une observation du conseiller Thiéry en séance du Conseil Municipal du 28 novembre 1955 au sujet de la circulation et du stationnement des véhicules, on assiste à un échange houleux sur le traitement fait aux automobilistes à Lyon : « (...) Je comprends très bien que pour la sécurité publique, il peut être fâcheux d'installer des automobiles partout. Mais il me semble nécessaire, dans les circonstances présentes et au moins à titre provisoire, d'organiser des parkings dans certains points, par exemple dans la partie ouest de la Ville ». Herriot prend alors la parole :

« (...) On a dirigé contre l'Administration municipale, ces derniers temps, soit par des lettres directes, soit même par des articles de presse, une campagne favorable aux automobilistes. Les automobilistes ! Je crois les connaître un peu. Définissons-les d'un mot : ils sont insatiables. Je ne connais pas un moyen de leur donner satisfaction. Si vous en connaissez un, vous allez me le donner tout à l'heure. Je l'accepterai en vous remerciant. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de villes – même s'il y en a – où on est fait autant pour l'amélioration de la circulation. L'Etat, le Département et la Ville ont étudié de grands projets ; nous les avons déjà partiellement exécutés : le tunnel de la Croix-Rousse, c'est bien un travail qui était destiné à soulager la circulation en la dirigeant en partie vers le Boulevard de Ceinture, mais ce boulevard, personne ne le connaît ! (Protestations). On ne veut pas s'en servir ! C'est un désert ! On pourrait utiliser souvent le boulevard, par exemple pour gagner la direction de Grenoble. On ne le fait pas. Ce que l'automobiliste veut, ce sont des trajets aussi courts que possible, et que sur ces trajets, il ne soit pas gêné. Voilà ce qu'il veut ! Nous sommes en train de faire un remaniement complet du centre de la Ville au point de vue de l'élargissement des quais, au point de vue des trottoirs. Il me semble que cela peut paraître l'effort d'une ville qui se rend compte des nécessités de la circulation et des besoins d'y faire face ! Quand on me parle de la sévérité des

agents lyonnais, permettez-moi de rire ! J'ai consulté les statistiques ; à Lyon, par semaine, il y a au maximum 800 contraventions. Savez-vous combien il y en a à New York ? Vous me direz que c'est une ville un peu plus grande que Lyon. Je le savais. (Rires). Mais nous allons voir si les proportions sont bien gardées. Eh bien ! Il y a 800 contraventions par semaine à Lyon ; à New York, il y en a 14000 par jour. Voilà comment on fait observer les règlements sur la circulation. Et, encore une fois, compte tenu de la différence d'étendue et de population. Je vous prie donc de considérer que, dans notre ville, nos agents ne sont pas d'une sévérité exceptionnelle. »

Par rapport à ses prises de position au cours de ses premiers mandats, le discours du Maire n'est plus le même. A plusieurs reprises, il pouvait apparaître comme un défenseur de l'amélioration des conditions de circulation et de la réfection des routes. Cette fois, il prend fermement position contre les automobilistes. Il condamne les critiques faites à sa politique municipale de gestion du problème automobile en soulignant les nombreux efforts faits par ses services. Pour faire preuve de démonstration, il s'autorise une comparaison entre la situation lyonnaise à celle de la Ville de New York. Revenant sur le fameux arrêté du 9 septembre 1933 qui limite le stationnement des véhicules à une heure, il continue à défendre son bilan :

« Vous dites : il faut adoucir les règlements. Je veux bien quand c'est possible. Lorsque je fais un règlement, ce n'est pas pour gêner mes concitoyens ! C'est pour les aider, c'est pour tâcher de mettre entre eux un peu d'égalité. Eh bien ! Monsieur Thiéry, vos critiques coïncident, pour partie, avec celles de l'Automobile Club du Rhône, dont j'ai reçu, peu après la vôtre, une lettre par laquelle il me dit que, bien entendu, il faut respecter, il faut maintenir, l'arrêté du 9 septembre 1933, que la règle du stationnement uni-horaire subsiste, voilà ce que j'ai lu en toutes lettres dans la missive que m'a adressée le 9 novembre dernier, par conséquent tout récemment, l'Automobile-Club du Rhône. (...) il faudrait obtenir des automobilistes lyonnais un changement complet de leur état d'esprit. Je comprends très bien vos raisons, mais rendez-vous compte des efforts qui ont été faits. Avec son tunnel, ses quais ses élargissements de rues, nous avons transformé notre ville en un vaste chantier, et il paraît que nous n'avons rien fait pour faciliter la circulation ! Je crois qu'il y a aurait intérêt à faire des parkings payants, sous la condition que l'argent qu'ils procureraient serait entièrement utilisé au budget pour l'amélioration de la circulation. (...) Après tout, on plaint les automobilistes à plaisir. Mais, et les piétons, qui s'en préoccupe ? Que dire des livreurs ? Que dire des routiers ? Que dire de tous ceux qui sont obligés de se contenter de ce que les autres leur laissent ? Eh bien ! Quant à laisser aux automobilistes la part du lion, la part du roi, je dis non ! Quant à chercher avec eux les moyens de vivre en bons termes et de leur accorder toutes les autorisations possibles, je dis oui ! »

L'adjoint Tapernoux prend à son tour la parole : « je crois qu'il ne faut pas opposer les piétons aux automobilistes, car ce sont souvent les mêmes personnes (...). Je retiens que l'Administration a fait, depuis un grand nombre d'années, beaucoup d'efforts dans ce sens, et j'espère que les améliorations qu'on apporte dans le centre Ville, et notamment rue de la République, donneront à la circulation une autre allure que celle qu'il y avait il y a seulement un an ». Puis aux enjeux de circulation viennent se greffer ceux, très

importants à Lyon, du tourisme. On peut ainsi à la fin des années cinquante mesurer toute l'étendue et la complexité du système économique bâti autour de l'automobile. Le jeune conseiller municipal Charles Béraudier explique ces différents paramètres à l'occasion de cette séance :

« Vous avez très justement signalé, Monsieur le Maire, les améliorations apportées à la circulation, en particulier par le tunnel, et celles qui seront apportées très rapidement par la création de l'axe Nord-Sud. Mais ce que je redoute justement, c'est que lorsque les automobilistes qui seront de passage, qui viendront de Paris, de l'étranger, auront la possibilité de traverser le tunnel à 80 k/m, de prendre l'axe Nord-Sud à la même vitesse pour se retrouver à l'extérieur de Lyon, en moins de deux, je crains dis-je, qu'au lieu de prendre le risque de se faire dresser un procès-verbal de contravention, ils aillent à Vienne ou à Valence s'arrêter déjeuner ou dîner. Les questions posées n'intéressent pas seulement les automobilistes, mais aussi les commerçants de notre ville, et c'est très important pour le commerce lyonnais. Il ne faut pas voir que le côté automobiliste. A Lyon, il y a aussi des clients qui voudraient pouvoir stationner plus d'une heure pour se rendre dans les magasins, dans les restaurants, dans les musées, au cinéma, au théâtre, pour visiter les beautés de notre ville. Je crains que lorsqu'on leur aura donné ce réseau routier où ils pourront circuler à grande vitesse, ils n'évitent Lyon parce qu'ils ne seront pas sûrs d'y trouver un endroit pour laisser leur voiture. Je ne crois pas que ce soit le but recherché. Vous avez raison lorsque vous refusez aux automobilistes la part du lion, mais il ne faudrait pas (...) que les automobilistes puissent penser qu'on a tendance à faire d'eux l'ennemi public numéro 1. Or, l'automobiliste, c'est l'ami le plus sûr de l'économie française, et c'est aussi l'ami le plus sûr du budget de l'Etat (...) je vous demande de revoir les propositions qui vous ont été faites par l'Automobile-Club du Rhône, qui ne sont pas si exagérées que vous le pensez. (...) je crois bonne la position de l'Automobile-Club du Rhône, auquel il faut rendre hommage, car ses représentants participent depuis le début aux travaux de la commission de circulation et qu'ils s'y sont montrés, au cours de ses réunions très compétents. »

Lors de cette même séance, l'Adjoint au Maire de Lyon et président de la commission municipale de circulation, Fauconnet intervient pour présenter comment la municipalité a tenté de résoudre en ville la question automobile. Il se retrouve dans la même situation qu'Edouard Herriot à la fin de ses mandats. Il se positionne donc comme un défenseur du bilan des actions engagées dans les années d'après Seconde Guerre Mondiale en particulier à travers les activités de la commission de circulation qu'il pilote :

« La commission de la circulation, depuis qu'elle existe, s'efforce d'examiner les problèmes sans démagogie. Vous y êtes représenté par neuf de vos collègues, elle comprend aussi des fonctionnaires d'une très grande autorité, tels que les ingénieurs des ponts et chaussées, M. l'ingénieur en chef de la Ville, assisté d'ingénieurs de ses services ; on y trouve également des représentants de l'automobile-club, des transporteurs routiers, des garagistes, du Motocycle-Club, des ingénieurs spécialisés, des chauffeurs de taxis, des cyclistes, etc... Des Sous-Commissions sont chargées de l'examen des problèmes particuliers,

je cite la Sous-Commission des parkings. Plus spécialement, M. l'adjoint Rollet et moi-même nous sommes beaucoup préoccupés du projet de parking sous la place Bellecour. Nous avons assisté aux réunions de l'association d'étude des parcs de stationnement de Lyon, créée en 1954, et qui a notamment, envisagé la réalisation de ce projet. (...) Une certaine effervescence a provoqué autour des critiques contre la commission de circulation. Elle n'en a pas été troublée dans sa tâche. Après avoir obtenu la réunion à Lyon des délégués des villes de plus de 100 000 habitants, réunis pour l'étude de ces problèmes, elle a voulu faire en sorte que les vœux émis par ces spécialistes passent dans la réalité. Les difficultés de stationnement existent partout. Une réglementation est apparue nécessaire. La lettre de M. le Maire au préfet n'avait d'autre objet que de constater l'existence de stationnements abusifs [cf. lettre du 12 août 1955]. Comme il semblait nécessaire d'agir avec compréhension nous demandions la création de brigades d'agents avertis du problème qui sauraient distinguer entre le stationnement nécessaire et le stationnement abusif. On nous avait répété que l'effectif des gardiens de la paix ne pouvait assurer ce service. »

Au cours de cette discussion, interviennent tour à tour les principaux acteurs de cette question automobile au sein du Conseil Municipal : Herriot, Tapernoux, Fauconnet et Béraudier, respectivement Maire de Lyon, 1^{er} Adjoint au Maire, Adjoint au Maire et président de la commission de circulation et un jeune conseiller, futur adjoint au Maire de Lyon et futur président de Lyon Parc Auto. La discussion est symptomatique de la fin d'une époque au niveau de la gestion municipale. En quelque sorte, elle témoigne que la mise sur agenda du problème automobile n'est jamais véritablement achevée puisque les questions automobiles se déplacent et évoluent au fur et à mesure du développement de la circulation et des enjeux d'aménagements urbains. Enfin, on peut observer que la municipalité lyonnaise, malgré les nombreux efforts mis en avant par ses représentants, semble toujours dépassée face au problème automobile qui devient de plus en plus complexe.

On observe donc que les élus et les pouvoirs publics sont destinataires des demandes des habitants, des professionnels, des organisations automobiles et des autres élus pour prendre en charge la question automobile. Si le cadre de réception reste diffus, entre la municipalité, le Conseil Général et la Préfecture, les réponses le sont également forcément puisque la gestion politique de l'automobile est conditionnée par une bonne coordination entre tous ces acteurs publics, avec l'appui souvent nécessaire des acteurs du monde automobile. Les responsabilités apparaissent donc éclatées entre ces différents collaborateurs. Deux logiques semblent orienter leurs actions : accroître leur compétence dans la gestion du problème automobile ou renvoyer les problèmes liés à cette gestion sur une autre structure du système de gestion de la circulation urbaine. Ces deux orientations sont parfois complémentaires et peuvent se renforcer l'une et l'autre¹⁰⁴¹. Elles s'imbriquent dans le gouvernement par commissions mis en place autour de la gestion des problèmes de circulation urbaine sur lequel aurons l'occasion de revenir plus en détail au cours de notre chapitre quatre. Auparavant nous allons présenter comment les représentants de l'Etat se mobilisent pour proposer une harmonisation de la réglementation de la circulation routière et fournir un cadre de régulation des problèmes automobiles.

¹⁰⁴¹ De fait les acteurs politiques ont une offre politique limitée. Il faut aussi tenir compte de la capacité des structures administratives à pouvoir porter une nouvelle intervention, si les capacités techniques ou les projets ne sont pas déjà présents en interne, voir sur ce point Lascoumes P. et Le Galès P., 2007, op. cit., p. 88.

B) Réglementer et harmoniser par en haut ?

La question de la réglementation de la circulation routière puis celle de sa standardisation apparaissent vite centrales pour les représentants de l'Etat¹⁰⁴². Ainsi, avant même l'apparition des premières automobiles, de nombreux débats et réflexions sur ce sujet avaient eu lieu dès le début du dix-neuvième siècle¹⁰⁴³. La loi municipale du 5 avril 1884 avait néanmoins donné de larges pouvoirs aux maires¹⁰⁴⁴ en matière de réglementation et de surveillance de la circulation routière. Sur cette thématique, bien que contrôlées par les Préfets, les autorités locales bénéficiaient alors de latitudes importantes. Mais au-delà de cette interférence avec les pouvoirs locaux sur laquelle nous reviendrons, plusieurs des compétences de l'Etat, partagées entre ses ministères et leurs services, se retrouvent mis en concurrence autour de cet enjeu. On retrouve en effet principalement le Ministère des Travaux Publics et des Transports, mais également celui de l'Intérieur et parfois la Justice, la Défense ou encore l'Industrie¹⁰⁴⁵.

Au-delà même de cette répartition des attributions, la longue mise en place du code de la route témoigne des difficultés pour l'Etat de s'organiser pour régler cette nouvelle question automobile. Ainsi, si l'élaboration du Code de la route est envisagée dès le début du vingtième siècle¹⁰⁴⁶, puis réitérée dans les vœux du premier congrès de la route de 1908, il faut attendre la mise en place d'une nouvelle commission en 1909, puis la poursuite de ses travaux pour qu'il soit adopté en 1921¹⁰⁴⁷, avant de subir de nombreuses modifications. Ce « premier » Code de la route permet toutefois de trancher enfin certaines questions épineuses pour les villes¹⁰⁴⁸, tout en laissant une grande marge de manœuvre aux autorités locales en ne réglementant pas les limitations de vitesse. Cette décision n'est d'ailleurs pas sans poser problème et reste vivement critiquée : « Le Code de la Route n'est, au résumé qu'un vaste « bateau ». Il a « codifié » que la vitesse des automobiles n'était plus limitée sur les grandes routes. Mais le Ministre de l'Intérieur nous annonce que chaque préfet est

¹⁰⁴² Nous reviendrons sur la mise en place et le rôle des commissions centrales qui élaborent les grandes réglementations nationales de la circulation routière dans le cadre de notre chapitre quatre.

¹⁰⁴³ Autour notamment de la mise en place de la Loi sur la police du roulage et des messageries publiques du 30 mai 1851, texte qui régit d'ailleurs les questions de circulation jusqu'à la mise en place du Code de la Route en 1921. Le Code de la route de 1921, qui reprend en grande partie les éléments du Décret portant règlement pour la circulation des automobiles du 10 mars 1899, ne subit ensuite que quelques modifications mineures jusqu'en 1958, date de sa première grande réforme, voir Kletzlen A., « De la protection de l'infrastructure routière à la responsabilisation du conducteur : les enjeux de la création du code de la route », *Déviance et société*, vol. 20, n° 1, 1996, pp. 37-58.

¹⁰⁴⁴ Voir Burdeau F., 1994, op. cit., pp. 200-201.

¹⁰⁴⁵ Cf. Kletzlen A., *Le code de la route : Pourquoi ? (Une étude de sociologie législative)*, Thèse de Droit privé, Université Paris Sud 1993.

¹⁰⁴⁶ En témoigne la mise en place de plusieurs commissions et groupes de travail, au niveau central comme sur le plan local, autour de cet enjeu, voir sur ce point notre chapitre quatre.

¹⁰⁴⁷ La question de la diffusion de cette réglementation au plus grand nombre apparaît également primordiale. Dans cette perspective, plusieurs éditions ou extraits du code de la route sont fournies par la presse automobile. Ainsi une édition spéciale du code de la route est offerte comme supplément gratuit de *L'Auto* et publiée par le journal en novembre 1929.

¹⁰⁴⁸ Toutefois il faut noter que la prescription de « tenir sa droite » en permanence n'intervient qu'en 1933 (cf. Orselli J., art. cit., p. 44). Etant donné le bombage des voies, pendant longtemps les voitures hippomobiles circulaient logiquement au milieu de la chaussée. Mais les principales villes mettent en place leur propre règlement et nous avons vu que la Ville de Lyon établit cette prescription dans son arrêté municipal du 16 novembre 1912.

maître de prendre des arrêtés limitatifs dans son département ! »¹⁰⁴⁹. Dans l'ensemble, ce code de la route comprend surtout une série de réglementations concernant les dispositifs techniques des conditions de circulation et de sécurité des véhicules. Il permet également une première grande harmonisation de la signalisation routière¹⁰⁵⁰. Nous n'avons pas pour objectif de revenir en détail sur les réflexions qui ont précédé sa mise en œuvre¹⁰⁵¹, ni sur sa mise en place effective et ses propres évolutions¹⁰⁵². A travers notre enquête, nous avons plutôt cherché à comprendre pourquoi les villes semblent écartées de ce processus à la fois comme acteurs et comme objets dans les réflexions de l'Etat sur la circulation routière¹⁰⁵³. En lien avec les relations d'interdépendances, les tensions ou les négociations, entre l'Etat et les pouvoirs locaux, nous mettons en évidence l'absence des représentants des villes auprès des décideurs d'Etat¹⁰⁵⁴.

1) Harmoniser les réglementations locales

Pendant l'entre-deux-guerres, l'un des dossiers les plus importants en matière de réglementation de la circulation, pour les services de l'Etat, consiste à coordonner de multiples interventions pour contrebalancer la disparité et l'hétérogénéité des règlements locaux de circulation. Cette situation a déjà été dénoncée à de nombreuses reprises par les associations automobilistes¹⁰⁵⁵. En témoigne une lettre du 26 novembre 1934 du Ministre de l'Intérieur (représenté par le directeur général de la sûreté nationale) à MM. Les Préfets¹⁰⁵⁶. Dans celle-ci, il mentionne qu'à l'occasion de sa réunion du 12 Octobre 1934, l'Assemblée générale de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France a exprimé le vœu « que fussent partout observées les prescriptions de la circulaire ministérielle du 6 Janvier 1933 qui appelait votre attention sur la divergence des arrêtés relatifs au stationnement et à la vitesse des véhicules et sur l'intérêt que comporterait l'unification des règlements pris, sur ce point, par les maires. J'insiste auprès de vous pour que vous vous assuriez que les recommandations faites par mon prédécesseur sont observées ». L'uniformisation des réglementations de la circulation routière devient ainsi un objectif à atteindre pour les représentants de l'Etat et donc un sujet de tensions entre les services de l'Etat et les collectivités locales.

Ces disparités des règlements de circulation avaient notamment été renforcées par la suppression des limitations de vitesse introduite par la mise en œuvre du Code de la Route

¹⁰⁴⁹ Cf. « La circulation en France », *L'Auto*, 29 septembre 1923.

¹⁰⁵⁰ Voir sur ce point : Duhamel M., *Un demi-siècle de signalisation routière, Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1994.

¹⁰⁵¹ Et qui ont permis aussi une première consultation des autorités locales, par l'intermédiaire des chambres de commerce et des conseils généraux. Ainsi pour le Rhône, le Préfet et le Conseil Général sollicitent la chambre de commerce de Lyon, l'ACR et l'Union Automobile de Lyon pour réaliser un rapport sur le projet d'établissement d'un code de la route.

¹⁰⁵² D'autres travaux importants ont déjà largement balisé ces questions. On peut citer l'article de Guillaume Courty, « Le sens unique, La codification des règles de conduite sur route (1894-1922) », *Politix*, vol. 3, 1990, pp. 7-20 ; ou les travaux de Anne Kletzen : *L'automobile et la loi, Comment est né le code de la route*, L'Harmattan, Paris, 2000 ; et Orselli J., 2009, op. cit.

¹⁰⁵³ Ce que révèlent également les travaux de Jean Orselli, 2009, op. cit.

¹⁰⁵⁴ Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 316.

¹⁰⁵⁵ A travers notamment la dénonciation de l'autophobie, voir notre premier chapitre.

¹⁰⁵⁶ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

en 1921¹⁰⁵⁷. Ainsi, comme elles ont pris l'habitude de le faire depuis la fin du dix-neuvième siècle, les collectivités locales restent libres de fixer elles-mêmes les limitations de vitesse du territoire sur lequel elles édictent les règlements concernant la circulation automobile. Le Ministre de l'Intérieur alerte en plusieurs occasions les Préfets sur les inconvénients des législations locales en matière de limitation de vitesse. Ainsi dans une lettre du 28 avril 1932 aux Préfets¹⁰⁵⁸, il souligne :

« A la date du 24 novembre 1924, mon prédécesseur et M. le Ministre des Travaux Publics ont appelé votre attention sur les limitations, parfois trop rigoureuses, que certains maires ont cru devoir imposer, dans les agglomérations, à la vitesse maximum des automobilistes ; cette circulaire vous signalait qu'il y avait intérêt à uniformiser les réglementations locales, et vous signifiait que l'on pouvait, sans inconvénient, tolérer une vitesse de 10 kms à l'heure pour les poids lourds et de 30 kms pour les autres véhicules. Ces recommandations paraissent avoir été perdues de vue dans certain nombre de villes dont les maires ont fixé à des chiffres bien inférieurs la vitesse maxima des automobiles, et le Président du Conseil d'administration de la Confédération Nationale de Tourisme, du Thermalisme et du Climatisme français me signale, au nom de cet important groupement, la gêne qui en résulte pour le développement normal de la circulation et du tourisme, je vous serais obligé de vouloir bien rappeler aux municipalités intéressées les instructions précitées et les prier d'examiner à nouveau si, en dehors des sections de routes où la situation des lieux exige des précautions spéciales, ils ne peuvent porter ces vitesses aux chiffres indiqués plus haut. J'attacherais du prix à être tenu au courant des modifications qui pourraient être apportées dans ces conditions à la réglementation locale actuellement en vigueur. »

Quelques mois plus tard, le Ministre de l'Intérieur s'adresse à nouveau aux Préfets dans une lettre du 28 septembre 1932¹⁰⁵⁹ en se référant à sa circulaire du 28 avril 1932 concernant la limitation de la vitesse des voitures automobiles dans la traversée des agglomérations. Il souhaite connaître « d'urgence » les modifications qui ont pu être apportées par les municipalités à la réglementation locale qui était en vigueur dans les départements dont ils ont la charge. Ces problèmes de divergence concernent également les règlements sur le stationnement des véhicules. Ainsi quelques mois plus tard, le directeur de la Sûreté Générale, représentant le Ministre de l'Intérieur s'adresse aux Préfets le 6 janvier 1933¹⁰⁶⁰ pour revenir une nouvelle fois sur les inconvénients que rencontrent les automobilistes du fait de la disparité des règlements locaux :

« Mon attention a été appelée sur les inconvénients que présente, pour les usagers de la route, la divergence des arrêtés locaux, relatifs au stationnement des véhicules automobiles et hippomobiles et sur l'intérêt que pourrait comporter l'adoption, en cette matière, d'une réglementation uniforme. Après entente avec M. le Ministre des Travaux Publics, je vous serais obligé de vouloir bien recommander aux maires des communes urbaines de votre département

¹⁰⁵⁷ Voir Orselli J., « Aux origines du code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, n° 1, novembre 2006, pp. 32-44.

¹⁰⁵⁸ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁵⁹ Idem.

¹⁰⁶⁰ Idem.

et de toutes les agglomérations importantes où la situation des lieux et les usages locaux le permettent, d'adopter, pour les voies dont les immeubles sont numérotés, les règles ci-après qui sont en vigueur à Paris : « Le stationnement des véhicules n'est autorisé que d'un seul côté de la chaussée – côté des numéros impairs les jours impairs, - sur toutes les circonstances où le stationnement des deux côtés ne laisserait pas libre le passage simultané de deux files de véhicules. Le stationnement des véhicules est interdit, même d'un seul côté de la chaussée, sur tous les points et dans toutes les circonstances où ce stationnement ne permet pas le libre passage d'une file de voitures dans les voies à sens unique, et de deux files de voitures dans les autres voies. (...) »

Le modèle présenté, auquel les centres urbains sont censés se conformer, renvoie une nouvelle fois aux règlements parisiens. De leur côté, plusieurs grandes villes comme Lyon ont déjà mis en place, au prix d'ailleurs de grandes difficultés, une première réglementation du stationnement. Au-delà des disparités locales et des multiples tentatives visant à réglementer l'arrêt des véhicules, la mise en œuvre de certaines règles uniformes semble fournir pour les représentants de l'Etat une première voie d'issue aux multiples amendements et requêtes déposés dans les cours d'appel régionales ou en Conseil d'Etat face aux tentatives de régulation du stationnement par les municipalités urbaines¹⁰⁶¹. Au cours de cette même lettre, le directeur de la Sûreté Générale en profite pour revenir sur les problèmes de disparités des règlements locaux concernant la limitation de la vitesse.

« (...) à la demande de M. le Ministre des Travaux Publics, je vous rappelle les circulaires, en date des 24 Novembre 1924 et 18 avril 1928, par lesquelles mes prédécesseurs vous avaient priés d'appeler l'attention des maires sur la gêne qu'apportait dans certaines communes au développement normal de la circulation, la limitation de vitesse trop rigoureuse imposée aux automobilistes ; les progrès actuellement réalisés par la construction permettent, en effet, sauf exceptions justifiées par une situation spéciale des lieux, de fixer ces limites minima à 30 kilomètres à l'heure pour les véhicules de poids lourds et à 40 kilomètres à l'heure pour les véhicules de tourisme. Je vous signale à nouveau combien il est désirable d'unifier sur ce point les réglementations locales. »

Au-delà de la réglementation de la limitation de la vitesse des véhicules ou du stationnement, les services de l'Etat tentent également de reprendre la main sur différents dispositifs et aménagements de la circulation routière mis en place par les municipalités, notamment sur les sections de voirie gérées par l'Etat. Ainsi dans une lettre adressée le 7 décembre 1934 à MM. les Préfets¹⁰⁶², le Ministre des Travaux Publics revient sur la nécessité pour l'administration, en l'occurrence celle des ponts et chaussées, de pouvoir contrôler l'installation d'aménagements prévus pour organiser la traversée des agglomérations. Il rappelle que :

« Le développement de la circulation automobile conduit souvent les Municipalités à établir sur les Routes Nationales, dans la traversée des Villes, dans l'intérêt de la sécurité publique, des refuges et des appareils de signalisation, placés sur les chaussées proprement dites, notamment des

¹⁰⁶¹ Nous aurons l'occasion de revenir plus loin sur les enjeux de la réglementation du stationnement. Voir également sur ce point notre premier chapitre.

¹⁰⁶² Cf. AN 1994 0495 ART 21.

bornes et plaques lumineuses. Les Maires agissent en pareille circonstance pour l'exercice des attributions de police de la circulation qu'ils tiennent de la Loi du 5 avril 1884 mais l'Etat ne peut se désintéresser des modifications qui seraient ainsi apportées au sol de son domaine, et son intervention est d'autant plus justifiée que cette utilisation doit être subordonnée à certaines conditions. Après avoir pris sur cette question l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées, j'ai décidé que les règles suivantes seraient observées à l'avenir en cette matière. »

Il propose donc que l'accord de l'administration des Travaux Publics soit donné sous forme d'un visa délivré par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, agissant par délégation du Ministre, à partir de la présentation des différentes pièces d'un projet établi par le Maire, si les travaux projetés ne soulèvent pas d'objection de la part de l'ingénieur. En cas de désaccord, la question lui sera soumise. Il ajoute que dans tous les cas, la Ville devra faire prendre une délibération à son Conseil Municipal qui sera jointe au dossier et acceptée :

« a) de se charger de l'exécution ainsi que de l'entretien ultérieur de l'installation et de ses accessoires et d'en supporter tous les frais ; b) d'en assurer la signalisation et l'éclairage ; c) de garantir l'Etat contre toute réclamation que pourrait provoquer soit l'exécution des travaux, soit l'existence de l'installation et de ses accessoires, soit le mauvais fonctionnement des appareils de signalisation et d'éclairage. »

Il préconise enfin que lorsque la mise en place ou l'efficacité d'un aménagement restent incertaines, notamment au niveau de sa forme, de son emplacement, ou du dimensionnement des refuges, il convient de procéder à une expérimentation, par exemple avec une installation provisoire, en bois, facilement modifiable, de façon à déterminer la solution la plus adaptée à la situation des lieux. Comme il s'agit d'aménagements de la voie publique exécutés dans l'intérêt de la circulation, il précise qu'aucune redevance ne sera à imposer aux villes pour l'utilisation qui sera faite dans ces conditions du domaine public national, à condition que l'installation soit établie exclusivement dans l'intérêt de la sécurité publique. Avec cette nouvelle intervention de l'Etat sur le territoire des villes, on peut souligner à partir des années trente une forme d'appropriation de la dimension urbaine des questions de circulation routière. Cela se confirme sur le plan de la réglementation de la circulation. En effet durant les années trente, le Ministère de l'Intérieur tente à plusieurs reprises d'harmoniser les règlements de circulation, avec cette fois plus de fermeté. Une des manières de limiter les pouvoirs de police des maires, qui gênent notamment fois les prérogatives des services de l'Etat¹⁰⁶³, et de favoriser l'harmonisation des règlements de circulation, consiste à s'appuyer sur la présence des routes nationales, et donc d'espaces appartenant à l'Etat, dans les territoires urbains. Le décret du 22 avril 1939 relatif aux pouvoirs de police des maires sur les routes nationales faisant partie des grands itinéraires, prolonge en ce sens le décret-loi du 30 octobre 1935 réglementant l'exercice des pouvoirs

¹⁰⁶³ Ce qu'ils ne manquent pas de souligner, même après la Seconde Guerre Mondiale : « Il est clair que les mesures de réglementation de la circulation dans les agglomérations, qu'il s'agisse du stationnement, des voies à sens unique, des limitations de vitesse, de la signalisation horizontale ou des signaux lumineux ont une influence certaine sur la sécurité, ainsi d'ailleurs que sur la capacité des rues. La législation actuelle donne le pouvoir en de telles matières, aux Maires, sur toutes les voies à l'exception des routes classées grands itinéraires (décret du 24 mai 1938). On peut regretter que des mesures intéressant la sécurité soient placées entre des mains souvent inexpertes », cf. Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, Direction des Routes et de la Circulation Routière, Cycle d'Etude 1957, « Sécurité routière », Rapport préalable du 15 novembre 1957, p. 13 et 14, cf. ADR 2223 W 29.

de police des maires sur certaines routes nationales, ainsi que celui du 24 mars 1938. Son article premier énonce que les « arrêtés municipaux intéressant la police de la circulation sur les routes nationales faisant partie des grands itinéraires définis conformément à l'article 1^{er} du décret du 30 octobre 1935 susvisé, ne sont exécutoires qu'après approbation par un arrêté du préfet pris sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ». Il comprend également un volet rétroactif dans le sens où son article III ajoute qu'« un arrêté interministériel pris d'accord entre le Ministre des Travaux Publics et le Ministre de l'Intérieur fixera, pour chaque route ou section de route nationale faisant partie des grands itinéraires définis conformément à l'article 1^{er} du décret du 30 octobre 1935 susvisé, le point de départ d'un délai de 3 mois à l'expiration duquel les arrêtés antérieurement pris par les maires pour réglementer la circulation sur lesdites routes dans la traversée de leur commune cesseront d'avoir effet. »

Après la Seconde Guerre Mondiale, une autre indication des injonctions étatiques sur les réglementations locales de la circulation routière donne un exemple des processus d'étatisation des questions de circulation urbaine. On a vu que les limitations de vitesse sont fixées par arrêtés municipaux. En effet le code de la route laisse « aux maires et aux préfets le droit d'imposer des prescriptions plus rigoureuses que celles édictées dans l'intérêt général, en ce qui concerne la police et la circulation à l'intérieur des agglomérations »¹⁰⁶⁴.

Ainsi, à Lyon le règlement général de la circulation du 1^{er} février 1926 fixe celle-ci à 25 km à l'heure pour les voitures de tourisme¹⁰⁶⁵, bien en deçà donc des directives des circulaires du Ministère de l'Intérieur du 24 novembre 1924 et 18 avril 1928, qui fixent comme minima 40 km à l'heure pour les véhicules de tourisme. Puis après la Seconde Guerre Mondiale¹⁰⁶⁶, la vitesse autorisée en ville est portée à 50 km à l'heure le 30 mars 1953¹⁰⁶⁷. Mais un décret national ramène de manière autoritaire la limitation de vitesse en ville à 60 km à l'heure¹⁰⁶⁸. Le Préfet du Rhône le rappelle dans sa lettre du 19 février 1963 adressée au Maire de Lyon, Louis Pradel¹⁰⁶⁹ en faisant référence au Décret du 12 octobre 1962 complétant le Code de la Route par l'article R-10-1 et à sa circulaire du 26 novembre 1962 sur la circulation urbaine des véhicules. Il avait auparavant invité l'ensemble des maires du département à opter pour l'application dans la traversée des agglomérations de leur commune du plafond national de 60 km à l'heure. Par cette lettre il fait déjà un premier bilan des différentes situations communales vis-à-vis de la conformité avec ce décret du 12 octobre 1962. Dans son département, il recense alors cinquante quatre communes dans lesquelles un arrêté municipal adopte le plafond national de 60 km à l'heure pour tous les véhicules. Il fait état de cinquante sept communes n'ayant pas de réglementation antérieure et qui se trouvent

¹⁰⁶⁴ Cf. Guillerme A., « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Garçon A.-F., *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1998, p. 117.

¹⁰⁶⁵ Repris ensuite par l'arrêté du 3 juin 1932 qui fixe les limites de vitesse à 25 km à l'heure pour les voitures de tourisme, les taxis, les autocars et les autobus, à 18 km à l'heure pour les poids lourds montés sur pneumatiques, à 15 km à l'heure pour les poids lourds montés sur semi pneumatiques, à 12 km à l'heure pour les poids lourds montés sur bandages en caoutchouc plein.

¹⁰⁶⁶ L'arrêté du 14 juin 1938 avait déjà reporté cette limitation à 40 km à l'heure.

¹⁰⁶⁷ Arrêté municipal du 30 mars 1953, confirmé ensuite par les articles 20 des arrêtés municipaux du 12 octobre 1959 et du 28 août 1961, cf. AML 1093 WP 55.

¹⁰⁶⁸ Depuis le 1^{er} décembre 1990, la limitation de vitesse a été ramenée au niveau national à 50 km à l'heure en ville. Pour le détail concernant les limitations de vitesse à Lyon, se reporter aux annexes.

¹⁰⁶⁹ Cf. AML 1093 WP 55.

donc comprises légalement dans la liste des communes où le plafond national de 60 km à l'heure s'applique automatiquement pour tous les véhicules. Et il ajoute quatre communes qui, tout en adoptant le plafond de 60 km à l'heure pour les véhicules de tourisme, ont adopté une vitesse moindre pour les poids lourds dans le cadre de raisons impérieuses. Enfin il signale le cas de communes, comme Lyon et Villefranche-sur-Saône, dans lesquelles un arrêté municipal a ramené le plafond national à une vitesse inférieure à 60 km à l'heure. Le Préfet souligne donc au Maire de Lyon que sa commune ne figure pas dans les premières catégories. Il indique alors que « selon les dispositions du décret du 12 octobre 1962, les arrêtés municipaux qui n'ont été ni rapportés, ni modifiés, ni confirmés, dans la limite du délai de trois mois prévu par le décret, sont demeurés en vigueur jusqu'au 13 janvier 1963, depuis cette dernière date, je suis habilité par le décret à suspendre ces arrêtés. ». Il demande donc de lui faire savoir s'il a des objections à formuler sur son arrêté, en ce qu'il suspendrait la décision municipale en vigueur pour appliquer d'office à Lyon le plafond de 60 km à l'heure pour les catégories de véhicules (à moins qu'il ne lui adresse lui-même l'arrêté qu'il aurait pris pour adopter ce plafond). Il ajoute qu'il a la possibilité, tout en adoptant ce plafond de 60 km à l'heure, de choisir « certaines mesures directement adaptées aux situations particulières et répondant aux préoccupations de sécurité des populations » (comme pour le cas des intersections et carrefours présentant des dangers exceptionnels)¹⁰⁷⁰. Par ailleurs, si le Maire de Lyon estime, au contraire, que des motifs impérieux de sécurité ou d'ordre public l'obligent exceptionnellement à adopter une vitesse moindre, sinon pour toutes les catégories de véhicules, du moins pour les poids lourds, le Préfet lui indique qu'il peut adopter, avec la signalisation correspondante, le plafond de 45 km à l'heure, en lui joignant l'arrêté qu'il aurait pris à cet effet. Sans réponse de sa part avant le 10 mars, il prendra un arrêté pour suspendre l'arrêté municipal antérieur et fixer à 60 km à l'heure le plafond de vitesse des véhicules dans sa commune en considérant qu'il est implicitement d'accord avec cette mesure. A la suite de ces injonctions et de ces indications, le Maire de Lyon prend effectivement un arrêté, le 27 février 1963, portant règlement général de circulation à Lyon qui fixe la vitesse maximum à 60 km à l'heure sur tout le territoire de la Ville de Lyon¹⁰⁷¹.

Face aux disparités des règlements locaux, l'Etat tente donc d'imposer ses propres positions pour favoriser une harmonisation des règles de circulation applicables à l'ensemble du territoire mais il peut également jouer parfois le rôle d'arbitre. Dans ce cas de figure, nous pourrions suivre le règlement d'affaires qui agitent certaines municipalités pour faire face à la réglementation de la circulation des Poids Lourds en ville¹⁰⁷². Le recours aux décisions du Conseil d'Etat permet d'arbitrer en ce sens des conflits locaux parfois exacerbés ou renouvelés par la presse ou par les décisions prises par d'autres tribunaux de province¹⁰⁷³.

Les débats sur la réglementation de la circulation témoignent de relations complexes et parfois tendues entre les services de l'Etat et les collectivités locales. La thématique de la sécurité sur les routes, qui mobilise des acteurs divers (associations, collectivités locales, services déconcentrés et centraux) légitime l'intervention des représentants de l'Etat dans la gestion locale de la question automobile. Mais si ces derniers ont parfois

¹⁰⁷⁰ Il pourrait alors demander l'implantation de panneaux du type A 9 ou type A 12 à l'approche de ces intersections dans les conditions prévues par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

¹⁰⁷¹ Cf. AML 1093 WP 55.

¹⁰⁷² Sur les enjeux liés à la réglementation de la circulation des poids lourds en ville, voir la contribution d'André Guillaume, 1998, op. cit.

¹⁰⁷³ Voir sur ce point notre chapitre cinq.

lutté pour imposer une orientation aux gestionnaires locaux des problèmes de circulation routière, leurs capacités de coordination sont justement recherchées pour accompagner et développer les initiatives locales et privées.

2) Les représentants de l'Etat dans un rôle de coordinateurs

De nombreux échanges entre les Ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics et les Préfets sont l'occasion de relayer les modifications successives apportées par décret aux dispositions du Code de la route. Elles sont accompagnées d'instructions diffusées par le Ministre de l'Intérieur ou le Ministre des Travaux publics. Il s'agit parfois de chercher à contenir les plaintes des différents regroupements ou catégories d'usagers. Dans une lettre du 23 février 1933 du Ministre de l'Intérieur aux Préfets¹⁰⁷⁴, il est d'ailleurs rappelé le décret du 19 janvier 1933¹⁰⁷⁵ portant modification d'un certain nombre de dispositions essentielles du Code de la route. Le Ministre des Travaux Publics a lui-même adressé parallèlement aux Préfets une circulaire concernant l'application du nouveau règlement. Le Ministre de l'Intérieur profite de cette correspondance pour rappeler les abus signalés par cette circulaire et qui ont, selon lui, à plusieurs reprises provoqué des réclamations de la part des assemblées locales, des Chambres de commerce et d'agriculture et des groupements d'usagers. Il met l'accent sur l'intérêt des prescriptions édictées au sujet des croisements, des dépassements, du stationnement et de la vitesse des véhicules afin d'éviter notamment ce genre de problème. Il invite donc les Préfets à donner le plus rapidement possible à ces nouvelles dispositions réglementaires toute la publicité nécessaire tout en faisant en sorte que les agents placés sous leur autorité et qui collaborent à la police de la circulation intensifient leur activité de surveillance « de manière à obtenir sur la route une stricte discipline et, par la même un accroissement de la sécurité des usagers »¹⁰⁷⁶.

Dans le cadre de ces consignes données par les ministères aux représentants départementaux de l'Etat, la presse devient un moyen de publiciser les informations relatives aux réglementations de la circulation. Nous avons vu que ce genre d'intervention auprès des journaux locaux était déjà utilisé, avec le même effet recherché, par les élus locaux ou les associations automobilistes¹⁰⁷⁷. Il s'agit donc de poster des messages ou de diffuser des articles visant à communiquer des informations concernant les règles de conduite automobile ou afin de donner des conseils de prudence aux usagers de la route. Ainsi, dans sa lettre aux Préfets du 19 juin 1933¹⁰⁷⁸, le Ministre de l'Intérieur les invite à transmettre une note¹⁰⁷⁹ à la presse et aux maires de leur département. Il leur indique qu'aux termes du Décret du 19 janvier 1933, à compter du 1^{er} juillet prochain, les cyclistes doivent munir leurs machines d'un feu rouge arrière et les automobilistes d'un dispositif d'éclairage-code, rendant lisible à 25 mètres, par temps clair, le numéro d'immatriculation inscrit sur la plaque arrière, d'un miroir rétroviseur, ainsi que d'un appareil de changement de direction lorsque leurs automobiles ont plus de deux mètres de largeur. De même dans sa lettre du

¹⁰⁷⁴ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁷⁵ Publié au Journal Officiel du 28 janvier 1933.

¹⁰⁷⁶ Cf. Lettre du 23 février 1933 du Ministre de l'Intérieur aux Préfets, AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁷⁷ Voir sur ces points nos chapitres un et deux.

¹⁰⁷⁸ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁷⁹ Cette note pour la presse de quatre pages datée du 4 mai 1933 porte sur les modifications apportées au Code de la route par le Décret du 19 janvier 1933.

9 octobre 1933 à MM. Les Préfets¹⁰⁸⁰, le directeur de la Sûreté Générale, G. Thomé, qui représente le Ministre de l'Intérieur, les incite à faire publier une note¹⁰⁸¹ qu'il leur transmet, dans la presse de leur département et à la communiquer aux maires en les priant de lui donner toute la publicité nécessaire. Ainsi de manière quasiment quotidienne, les Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics s'emploient à diffuser des consignes et des conseils afin de favoriser à la fois l'amélioration des conditions de circulation et la surveillance de celle-ci.

Parfois, elles se transforment en injonctions en vue de faire appliquer des normes ou des dispositions techniques (poids, organes de sécurité, feux de conduite...) concernant les véhicules ou leur circulation. Dans une lettre du 29 mars 1934¹⁰⁸², le Ministère de l'Intérieur s'adresse à MM. les Préfets pour leur rappeler de faire appliquer très strictement les prescriptions du Code de la route :

« Au moment où les fêtes de Pâques vont intensifier, d'une manière importante, la circulation, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien attirer à nouveau l'attention des services de police et de gendarmerie placés sous vos ordres sur la nécessité, dans l'intérêt de la sécurité publique, d'assurer très strictement l'application des prescriptions du Code de la route, et notamment celles qui sont relatives à la signalisation et à l'éclairage des véhicules. »

Dans certains cas, il peut s'inquiéter de certaines pratiques routières qui posent problème pour la sécurité de la circulation. Une lettre du 29 mars 1934 du Ministre des Travaux Publics à MM. les Préfets¹⁰⁸³ revient explicitement sur ces problèmes :

« Mon attention est appelée sur le fait que certains Services de transports publics par automobiles font valoir auprès du public la rapidité de la durée du trajet. Or, dans bien des cas, ce résultat ne peut être atteint sans que soient enfreintes les prescriptions relatives à la limitation de la vitesse des véhicules automobiles de poids lourds. (...) La question intéresse la sécurité de la circulation (...) »

S'ils développent leur rôle de coordinateur auprès des collectivités locales, les services de l'Etat sont également sollicités par les demandes des associations automobiles et touristiques. Là aussi, une collaboration peut se mettre en place à partir des interventions suggérées par les organismes privés. Ainsi, plusieurs cas de figure témoignent du positionnement des services de l'Etat vis-à-vis de la question automobile, notamment lorsque ces derniers relaient des initiatives locales dont le succès est avéré pour chercher à les étendre ensuite à l'ensemble du territoire¹⁰⁸⁴. Dans cette perspective, une lettre du Ministre de l'Intérieur du 28 octobre 1927 est instructive pour notre analyse. Elle est adressée au Ministre de l'Instruction Publique (Direction de l'Enseignement primaire)¹⁰⁸⁵ pour lui indiquer le souhait d'étendre une idée instaurée dans le département du Nord et qui vise à éduquer les écoliers à certaines dispositions élémentaires du code de la route :

¹⁰⁸⁰ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁸¹ C'est une note qui reprend les modifications techniques imposées à la circulation des véhicules et des cyclistes par le Décret du 19 janvier 1933.

¹⁰⁸² Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁸³ Idem.

¹⁰⁸⁴ Voir les nombreux travaux qui ont déjà mis en avant ce phénomène, dans des domaines distincts notamment présentés par Bruno Dumons et Gilles Pollet, 2001, art. cit.

¹⁰⁸⁵ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

« Je viens d'être informé qu'à la suite d'un vœu du Conseil Général du Nord, auquel vous avez donné votre agrément et sur la demande du Préfet, le recteur de l'Académie de Lille a établi d'accord avec l'Administration des Ponts et Chaussées, un résumé pratique des principales dispositions du Code de la route qu'il a fait adresser aux instituteurs et aux institutrices pour leur servir de guide dans l'éducation des enfants des écoles primaires. En présence de l'inquiétante multiplication des accidents de la route, cette initiative présente un intérêt certain tant pour la sécurité personnelle des enfants que pour la sécurité publique elle-même. Aussi importerait-il à mon avis que cet exemple fût généralisé, et que des instructions analogues fussent adressées à tous les membres de l'enseignement primaire, les invitant à enseigner le plus complètement possible et de la façon qui leur paraîtra la plus rationnelle, à la jeunesse scolaire les précautions élémentaires que l'intensification de la circulation moderne impose à tous les usagers de la route. »

Avec cette lettre, est transmise une Note de quatre pages reprenant les « Maximes sur le code de la route à enseigner et commenter dans les écoles ». Elle développe en plusieurs points les principes généraux, puis le Code du piéton (distinguant les rues où il existe des trottoirs, celles où il n'y a pas de trottoirs et les places publiques), le Code du cycliste, et enfin des Conseils aux futurs conducteurs de véhicules. Sur notre période d'étude, d'autres exemples peuvent illustrer le cas d'initiatives locales relayées par l'Etat. De même, nous pouvons mentionner plusieurs occasions partielles, inachevées ou manquées de remontée nationale et centrale de tentatives « provinciales » parfois utopiques ou audacieuses visant à améliorer les conditions de circulation et de sécurité routières¹⁰⁸⁶.

Néanmoins lorsqu'une proposition rencontre le succès et parvient jusqu'aux services centraux, de nombreux exemples révèlent que les informations parviennent d'une manière ou d'une autre à redescendre et à s'étendre vers les collectivités locales par le Préfet ou *via* le service ordinaire des ponts et chaussées et les services de police. A ce titre, on retrouve donc une interaction directe et continue entre le niveau local et celui des services de l'Etat. Elle témoigne d'une véritable complémentarité entre les collectivités locales et les services centraux ou déconcentrés des ministères concernés¹⁰⁸⁷. Comme on l'a vu, les initiatives qui fonctionnent bien localement remontent et sont étendues à d'autres départements. Dans l'autre sens, des expérimentations sont parfois mises en œuvre par certaines directions centrales dans certains départementaux, dans le but d'être testées avant de pouvoir être élargies à d'autres territoires. Le système complexe d'acteurs que nous étudions lie donc toujours ces deux échelons d'action imbriqués. Nous verrons par la suite que des liens se nouent également à partir d'autres niveaux d'échanges, sur le plan national ou international, à travers des organisations non gouvernementales, des réseaux professionnels ou associatifs, et entre villes, et permettent parfois une meilleure connaissance ou une reconnaissance d'initiatives réussies localement ou à l'étranger.

Les collectivités locales constituent donc des relais importants pour proposer des initiatives, faire remonter des vœux, des avis, ou prendre position vis-à-vis de certaines réglementations ou dispositifs du code de la route. Dans les comptes-rendus des

¹⁰⁸⁶ Les revues automobiles locales et nationales abondent de micro exemples présentant des essais ou initiatives allant dans ce sens.

¹⁰⁸⁷ Comme l'ont montré les travaux du Centre de sociologie des organisations sur la régulation croisée, cf. Worms J.-P., 1966, art. cit. ; Grémion P., 1970, art. cit. ; Crozier M. et Thoenig J.-C., 1975, art. cit.

délibérations du Conseil Général du Rhône ou dans ceux du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, on a pu repérer un nombre très important d'avis ou de décisions de ce type, adressés à certains ministres ou personnalités politiques en charge d'un secteur d'activités lié aux transports. Dans de nombreux cas, le destinataire du message est tout simplement et de manière réductrice la figure de l'Etat, à qui l'on demande de s'engager, d'agir ou de prendre position contre tel problème, tel fléau, telle nuisance. Aux archives nationales¹⁰⁸⁸, nous avons pu également trouver la trace de nombreux vœux ou avis transmis aux services étatiques¹⁰⁸⁹ par les collectivités locales françaises (principalement des Conseils Généraux). Ils ont pour objet principalement les différentes dispositions du Code de la route : signalisation, vitesse, police de la route, éclairage, dispositifs techniques des véhicules, dispositifs de sécurité¹⁰⁹⁰...

Mais on peut retrouver également, au milieu de ces nombreuses requêtes, des avis ou des vœux d'autres associations ou institutions (Fédération nationale des clubs automobiles de France, automobiles-clubs régionaux, Touring-Club de France...). Ainsi de leur côté, les associations automobilistes et de tourisme jouent aussi le rôle de relais pour alerter les pouvoirs publics sur les conditions ou les dangers de la circulation. Les réunions périodiques (sessions plénières, réunions du bureau, assemblées générales...) qu'elles tiennent sont l'occasion de formuler des vœux pour améliorer le développement de l'automobile. Ces vœux ont souvent pour origine les recommandations issues des groupements automobilistes régionaux ou locaux. On trouve ainsi de nombreux exemples où l'ACR transmet des vœux, rédigés à l'occasion d'assemblées générales ou de réunions du Comité d'administration¹⁰⁹¹, à la Fédération Nationale des Automobiles-Clubs de France¹⁰⁹², qui, à son tour, peut ou non les reprendre pour leur assurer un écho national. On a donc de ce point de vue aussi, au niveau associatif ou corporatiste, une remontée des problèmes ou des idées et initiatives du local vers le national. Ensuite, les responsables nationaux de ces fédérations jouent le rôle de passeurs vers les instances ministérielles pour faire valoir les vœux exprimés par leurs sociétaires. Cette transmission est d'autant plus facilitée que certains responsables ministériels ou associatifs participent régulièrement aux mêmes commissions d'études¹⁰⁹³.

Dans ce sens, on peut prendre l'exemple de la circulation au sein des bureaux ministériels d'une initiative portée par la Fédération Nationale des Automobiles Clubs de France (FNACF). L'assemblée générale de la FNACF du 13 octobre 1933 a été l'occasion

¹⁰⁸⁸ Voir le carton AN 1994 0495 ART 21.

¹⁰⁸⁹ Essentiellement à destination du Ministère de l'intérieur étant donné que les collectivités locales sont sous sa tutelle.

¹⁰⁹⁰ Mais l'ensemble de ces propositions est compilé par les services du Ministère de l'Intérieur dans des tableaux de manière précise, mais rien n'apparaît clairement quant aux suites données à ces demandes.

¹⁰⁹¹ Voir sur ce point notre premier chapitre.

¹⁰⁹² L'ACR est amené à transmettre des décisions ou des prises de position aux collectivités locales ou directement à certains ministres ou hommes politiques (lettres ouvertes, avis, vœux...). A ce titre, on rappelle la lettre ouverte envoyée par le Docteur Carle aux 36 000 maires de communes françaises pour lutter contre l'autophobie, et publiée dans le n° 7 de juillet 1933 de la *Revue de l'ACR*. (voir notre premier chapitre). Les éditoriaux de ces revues sont également des occasions régulières de relayer des messages à destination des responsables politiques ou des administratifs (fiscalité automobile, accidents de la route, éducation des usagers, gestion des routes notamment en cas d'intempéries...). Les conférences ou les assemblées générales organisées par le Club donnent l'occasion aux membres de l'ACR de s'exprimer sur certains sujets sensibles notamment en présence de personnalités politiques ou administratives.

¹⁰⁹³ Nous aurons l'occasion de revenir sur cet aspect à l'occasion de notre chapitre quatre.

pour plusieurs de ses clubs affiliés de soulever une question relative au fonctionnement des commissions consultatives pour le retrait des permis de conduire, auxquelles participent dans certains départements des représentants des automobiles-clubs régionaux. A partir de ces premières revendications, la Fédération a établi deux vœux : « 1° - que le fonctionnement des Commissions Consultatives pour le retrait des Permis de Conduire soit uniformisé, principalement en ce qui concerne la fréquence des réunions ; 2° - que le fait de conduire lorsque le permis a été retiré ou suspendu, soit considéré comme un délit susceptible des peines correspondantes et non plus simplement d'une faible amende ». Ces vœux sont ensuite transmis par une lettre du 4 novembre 1933 du Président de la FNCAF, M. de Rohan, au Ministre de l'Intérieur¹⁰⁹⁴. Dans sa réponse du 13 novembre 1933¹⁰⁹⁵, ce dernier lui indique qu'il souhaite consulter à son tour ses collègues, ministres des Travaux Publics et de la Justice. Dans la foulée, il écrit donc le 13 novembre au Ministre des Travaux Publics (Direction de la Voirie Routière) et au Ministre de la Justice (Direction des Affaires Criminelles)¹⁰⁹⁶ en leur indiquant qu'« (...) Une loi serait à mon avis nécessaire pour transformer en délit l'infraction au Code de la Route que commettent en continuant à conduire leur voiture, les automobilistes dont le permis a été retiré. Etant donné le plus grand intérêt pour la sécurité publique à ce que les intéressés ne puissent faire usage de leur automobile au risque de causer de nouveaux accidents, j'estime qu'il y aurait lieu, lorsqu'ils sont surpris en flagrant délit, de faire mettre, à leurs frais, la voiture dans un garage jusqu'à ce qu'une décision soit prise à leur égard par l'autorité judiciaire. J'attacherais du prix à connaître votre avis sur ces différents points. »

Dans sa lettre du 25 novembre 1933 au Ministre de l'Intérieur (Sûreté générale, 3^{ème} Bureau)¹⁰⁹⁷, le Garde des Sceaux indique que pour satisfaire le premier des vœux de la FNCAF, les instructions à donner aux Préfets concernant la tenue des commissions consultatives pour le retrait des permis sont du ressort de la compétence du Ministre de l'Intérieur rajoutant que sa « manière de voir ne peut appeler aucune observation de ma part ». Le Ministre des Travaux Publics est plus loquace dans sa réponse¹⁰⁹⁸. S'il répond en effet qu'il n'a pas d'observations concernant les instructions que peut donner le Ministre de l'Intérieur aux Préfets, il estime comme le Ministre de l'Intérieur qu'« une loi serait nécessaire pour transformer en délit l'infraction actuelle au Code de la Route consistant, pour un automobiliste, à continuer de conduire lorsqu'il est frappé par une décision de suspension ou d'annulation du permis. »

Après cette première consultation, le retour est plutôt positif et les vœux transmis par la FNCAF semblent trouver une issue consensuelle. En effet, dans sa lettre du 8 décembre 1933¹⁰⁹⁹ à M. de Rohan, président de la FNCAF, le Directeur de la Sûreté Générale, représentant le Ministre de l'Intérieur, lui confirme que des instructions ont été données aux préfets afin de rendre périodiques et uniformes les réunions des commissions consultatives départementales de retrait des permis de conduire. D'autre part, il ajoute qu'il a pris connaissance des avis du Garde des Sceaux et du Ministre des Travaux Publics et

¹⁰⁹⁴ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹⁰⁹⁵ Idem.

¹⁰⁹⁶ Idem.

¹⁰⁹⁷ Idem.

¹⁰⁹⁸ Lettre du 27 novembre 1933 Ministre des Travaux Publics (Voirie Routière, 2^{ème} Bureau) au Ministre de l'Intérieur (Sûreté générale, 3^{ème} Bureau), cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹⁰⁹⁹ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

qu'il estime « qu'une loi serait nécessaire pour ériger en délit l'infraction au Code de la route consistant, pour un automobiliste, à conduire lorsque son permis a été retiré temporairement ou annulé ». En effet selon lui, il n'y a « pas d'objection juridique à l'introduction dans les lois pénales d'une disposition qui pourrait assurer une répression plus sévère des infractions commises et, partant, une amélioration des conditions de la circulation ». Il invite donc MM. les Ministres de la Justice et des Travaux Publics à étudier avec ses services la préparation à ce sujet d'un projet de Loi qui pourrait être soumis aux délibérations du Parlement.

Ce même jour, le 8 décembre 1933¹¹⁰⁰, le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur envoie également deux autres lettres, l'une adressée au Ministre de la Justice et l'autre au Ministre des Travaux Publics. Il leur confirme d'une part son intervention auprès des Préfets, et d'autre part il laisse au Ministre de la Justice « le soin d'apprécier s'il est possible de demander aux tribunaux de hâter l'examen des procès-verbaux, d'infractions et l'envoi des décisions de justice aux administrations préfectorales ». Dans ces deux lettres, il ajoute également pour avis une Note concernant un projet de loi « pour ériger en délit le fait, pour un automobiliste de conduire après retrait définitif ou temporaire de son permis », afin de tenir compte non seulement du vœu de la FNCAF, mais également de nombreux vœux émis par des Conseils généraux ou d'arrondissement. En retour dans sa lettre du 27 décembre 1933¹¹⁰¹ au Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur (Direction de la Sûreté Générale), le Ministre des Travaux Publics (Direction Générale des Chemins de Fer et des Routes) lui répond qu'il est favorable au projet de Loi établi par son département « conformément aux suggestions de la FNCAF et de divers Conseils généraux ou d'arrondissement en vue de renforcer les pénalités applicables aux automobilistes coupables d'infraction au Code de la Route et notamment à ceux qui continuent à conduire malgré une décision prononçant le retrait temporaire ou l'annulation de leur permis de conduire ». Il estime d'autre part, qu'il y aurait tout intérêt à déposer, en l'occurrence, un projet de Loi spéciale. De même, dans sa lettre du 23 janvier 1934¹¹⁰² au Ministre de l'Intérieur (Sûreté Générale), le Garde des Sceaux (représenté par le Conseiller d'Etat, Directeur des Affaires criminelles et des Grâces) lui renvoie la circulaire qu'il a fait établir le 23 janvier 1934 à l'ensemble des Procureurs Généraux près la Cour d'Appel concernant l'examen des procès-verbaux, d'infractions et l'envoi des décisions de justice aux administrations préfectorales. Il y indique qu'il est également favorable au projet de Loi qu'il lui a soumis tout en formulant plusieurs observations concernant des aspects techniques et juridiques de ce texte.

Toutefois les enjeux politiques et les procédures administratives peuvent rendre complexe la mise en place de telles mesures. Plusieurs échanges et de nombreuses correspondances¹¹⁰³ se poursuivent ainsi entre les services des trois ministères à partir des discussions de ce projet de loi jusqu'à l'été 1936. Entre temps, la question de l'ivresse au volant¹¹⁰⁴ a également été portée sur la scène publique¹¹⁰⁵. En effet on recense notamment

¹¹⁰⁰ Idem.

¹¹⁰¹ Idem.

¹¹⁰² Idem.

¹¹⁰³ Voir la Chemise « Infractions permis de conduire » du carton AN 1994 0495 ART 22.

¹¹⁰⁴ Voir sur ce point les travaux de Anne Kletzen : *De l'alcool à l'alcool au volant, La transformation d'un problème public*, L'Harmattan, Paris, 2007. Voir aussi Laé J.-F., « Genèse de l'alcool au volant à travers la jurisprudence (1830-1980) », *Droit et Société*, n° 29, 1995, pp. 157-179.

¹¹⁰⁵ Voir également les débats locaux sur cette question présentés dans notre chapitre deux.

une initiative dans ce sens de l'UNAT¹¹⁰⁶ dont le directeur écrit le 13 mars 1934¹¹⁰⁷ au directeur de la Sûreté Nationale (Ministère de l'Intérieur) pour souligner les dangers que les conducteurs d'automobiles en état d'ivresse présentent pour la circulation publique. Cette lettre est accompagnée d'une Note concernant les conditions dans lesquelles il est possible de provoquer le retrait du permis de conduire, à partir notamment de l'infraction au paragraphe 3 de l'article 7 du Code de la Route. Elle est ensuite également communiquée au Ministre des Travaux Publics ainsi qu'au Garde des Sceaux (Direction Criminelle, 1^{er} Bureau)¹¹⁰⁸. Parallèlement, ces questions sont transmises et longuement débattues au sein de la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale¹¹⁰⁹. Cette dernière produit un avis qui permet de faire aboutir le dossier¹¹¹⁰. Ainsi deux projets de loi¹¹¹¹ sont déposés en juillet 1936¹¹¹² dans le but de renforcer les pénalités applicables aux conducteurs d'automobiles qui conduisent en état d'ivresse et aux conducteurs qui conduisent sans permis ou malgré une décision prononçant la suspension temporaire ou l'annulation de leur permis¹¹¹³.

Le dossier que l'on vient de présenter, concernant la pénalisation de certaines pratiques automobiles n'est qu'un exemple parmi d'autres. On peut en effet recenser de nombreuses correspondances sur des questions annexes (pénalisation des infractions, renforcement des pénalités des infractions, sanctions pour le conducteur après un vol réalisé avec sa voiture etc.) entre les Ministères de l'Intérieur, des Travaux Publics de la Justice, avec dans la plupart des cas, constitution puis examen de projets de loi¹¹¹⁴.

Cet exemple montre donc que les informations transmises par les associations et groupements automobilistes peuvent avoir un écho certain. En témoigne une lettre du

¹¹⁰⁶ Union Nationale des Associations de Tourisme, 9, rue Pérignon, Paris.

¹¹⁰⁷ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹¹⁰⁸ Cf. Lettre du 26 avril 1934 du Garde des Sceaux (Direction criminelle, 1^{er} Bureau) au Ministère de l'Intérieur, AN 1994 0495 ART 22.

¹¹⁰⁹ Lettre du 10 novembre 1934 du Ministre des Travaux Publics (Direction des Chemins de Fer et des Routes) au Ministre de l'Intérieur (Direction générale de la Sûreté Nationale) : « En réponse à votre lettre du 10 octobre 1934, j'ai l'honneur de vous confirmer, comme suite à ma communication du 11 août répondant à votre dépêche du 4 août 1934, que j'ai soumis le 20 juillet 1934 à l'examen de la Commission Centrale des Automobiles et de la Circulation générale les suggestions contenues dans votre lettre du 26 juin 1934, relative au renforcement des pénalités dont sont passibles les automobilistes non munis du permis de conduire, à la suspension ou au retrait du permis, en cas d'ivresse, et au transfert aux Tribunaux Judiciaires du soin de prononcer la suspension ou le retrait du permis. Dès que la Commission se sera prononcée sur ces diverses questions, je ne manquerai pas de vous en informer. », cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹¹¹⁰ Voir la lettre du Ministre des Travaux Publics (représenté par le Conseiller d'Etat, Directeur général des Chemins de Fer et des Routes) du 24 juin 1936 au Ministre de l'Intérieur (Direction de l'Administration de la Police et des Affaires Générales) : « J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint le texte de deux projets de loi établis sur votre demande et d'après l'avis de la Commission Centrale des Automobiles et de la Circulation Générale », cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹¹¹¹ Voir la lettre du 8 juillet 1936 du Ministre de l'Intérieur au Ministre de la Justice, cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹¹¹² Projets de loi concernant ces deux infractions proposés et signés par les Ministres de l'Intérieur, des Travaux Publics et de la Justice, cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹¹¹³ Cf. lettre du 8 juillet 1936 du Ministre de l'Intérieur au Ministre des Travaux Publics (Direction Générale des Chemins de fer et des routes), cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹¹¹⁴ Notamment dans le carton AN 1994 0495 ART 22.

Ministre de l'Intérieur aux Préfets le 7 avril 1933¹¹¹⁵. Il leur signale que la Fédération des Clubs automobiles de France lui a indiqué que, dans de nombreuses localités, les maréchaux-ferrants, serruriers ou autres artisans effectuent leurs travaux devant leurs ateliers et jettent sur la voie publique les clous arrachés aux anciennes ferrures, ce qui provoque trop souvent des crevaisons de pneumatiques pouvant entraîner des accidents regrettables. Il les invite à solliciter sur cette question l'attention des maires de leur département en leur donnant les « instructions nécessaires pour faire cesser ces négligences très fréquentes et préjudiciables aux usagers de la route ».

Autour de la question automobile, par l'intermédiaire des préfets notamment, l'Etat renforce son rôle de coordinateur des politiques publiques construites dans un cadre national ou initiées localement. Cette action centralisatrice qui est au cœur de l'activité des services de l'Etat se trouve renforcée par la mise en place d'instruments d'action publique, telle que la construction de statistiques automobiles¹¹¹⁶, qui, sous couvert d'un appareillage technique, peuvent contribuer à produire du consensus¹¹¹⁷. Mais quand on observe le mode de réponse à certaines questions de réglementation de la circulation automobile ou de construction des statistiques automobiles, à partir du fonctionnement quotidien des services centraux de l'Etat, on perçoit que l'échelle de compréhension géographique est confinée à un niveau de représentation territoriale à la fois large et homogène. Les villes ne sont pas spécifiquement prises en compte à travers ce régime de fonctionnement. Nous verrons en effet qu'il faut attendre les années cinquante et soixante pour voir poindre une véritable compréhension des enjeux urbains au sein du Ministère des Travaux Publics, à la fois au niveau des études produites et au niveau de la restructuration des services du ministère. Enfin, de manière générale, les différentes préoccupations étatiques concernant l'automobile nous permettent de repérer, dès les années trente, un mouvement de centralisation et de repositionnement de l'Etat¹¹¹⁸ au niveau des enjeux de réglementations de la circulation en ville, comme l'ont montré d'autres auteurs au niveau de l'urbanisme¹¹¹⁹, des enjeux municipaux¹¹²⁰ ou d'autres politiques sectorielles, sociales plus spécifiquement¹¹²¹. Ce phénomène s'accroît particulièrement à la fin de cette décennie. Il paraît se confirmer après la Seconde Guerre Mondiale, de manière très claire¹¹²², par la mise en place de commissions ou dans le cadre de la conception des projets routiers et des études urbaines. Toutefois cela n'empêche pas que les municipalités jouent un rôle de plus en plus important dans la gestion des problèmes de circulation urbaine.

¹¹¹⁵ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹¹¹⁶ Nous reviendrons plus en détail sur la mise en place de statistiques automobiles dans le cadre de notre chapitre cinq.

¹¹¹⁷ On renvoie ici aux recherches menées sur l'instrumentation de l'action publique et notamment au rôle des statistiques comme instruments d'action publique, voir Lascombes P. et Le Galès P. (dir.), *Gouverner pas les instruments*, Presses de Science Po, Paris, 2004.

¹¹¹⁸ Sur la dynamique de recentralisation de l'Etat, voir Burdeau F., 1994, op. cit., pp. 222-231.

¹¹¹⁹ Voir Gaudin J.-P., « La genèse de l'urbanisme de plan et la question de la modernisation politique », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 39, n° 3, juin 1989, pp. 306-312.

¹¹²⁰ Voir Payre R., 2007, op. cit., pp. 228-241.

¹¹²¹ On retrouve le même phénomène en ce qui concerne les politiques sociales, voir sur ce point Dumons B. et Pollet G., *L'Etat et les retraites, Genèse d'une politique*, Belin, Paris, 1994.

¹¹²² Mais qu'il faudra parfois nuancer comme le suggère Olivier Borraz, 1998, op. cit., p. 15.

Section 2) Vers une municipalisation des questions de circulation

Même si elles s'appuient sur d'autres niveaux d'action publique, les villes représentent l'échelon le plus pertinent de régulation des enjeux automobiles, à partir notamment de la mise en place de règlements et d'aménagements de la circulation. Au fur et à mesure de la mise sur agenda des problèmes automobiles, se développe un espace municipal de gestion des problèmes de circulation urbaine. Au sein de cet espace, nous verrons que les élus et les ingénieurs des villes jouent un rôle central dans l'organisation de ce secteur.

A) La mise en place d'un espace municipal de gestion de la circulation urbaine

Dans le cadre de la gestion des problèmes de circulation urbaine, les villes s'appuient sur leurs services techniques, ainsi que sur l'action de certains élus, dont les activités se trouvent relayée par plusieurs fonctionnaires administratifs ou techniques. Ces derniers jouent le rôle de collecteur, de passeur, de diffuseur et de continuateur des projets, des propositions, et des initiatives privées comme publiques.

1) Services techniques et fonctionnaires municipaux

Les services techniques municipaux peuvent offrir un cadre régulier, continu et homogène de conduite d'une action publique en matière de circulation urbaine¹¹²³. Cet espace est toutefois souvent perturbé par des polémiques, soutenues par des associations automobiles ou touristiques, des groupements professionnels ou des usagers, qui concernent principalement le stationnement ou la place de l'automobile en ville. Mais cet espace municipal se construit progressivement et se consolide autour de la réalisation de rapports internes, administratifs et techniques. Ils concernent successivement la circulation des camions, la mise en place de sens uniques ou les problèmes de circulation dans certaines rues. Les principaux animateurs de ces arènes de débats administratifs et techniques sont les élus et les fonctionnaires du service de voirie, du service de circulation ou de celui de la police municipale et les ingénieurs de la Ville. On retrouve donc deux catégories d'acteurs centraux et décisifs. Une première catégorie est constituée des techniciens et administratifs responsables de ces services, qui, sur notre période, sont successivement Lagrion, Matthey, puis Bourgey. Ils se spécialisent ou acquièrent des compétences sur ce domaine encore vierge de connaissances à partir d'une pratique quotidienne et administrative des problèmes de circulation, d'un recueil de documentations ou de voyages d'études¹¹²⁴.

Les connaissances développées dans ce cadre d'action municipale se situent parfois dans un registre pro-actif visant à élaborer des propositions. C'est notamment le cas lorsqu'un rapport anticipe sur les demandes d'un élu ou les requêtes de la société civile pour proposer une modification de la réglementation ou des aménagements de la circulation. Ainsi certains rapports réalisés par Chalumeau ou Lagrion peuvent parfois « prendre les devants » sur des enjeux à venir en termes de compréhension des problèmes de circulation. Dans bien d'autres cas, l'expertise développée dans ce cadre est plutôt réactive, vis-à-vis notamment des décisions du Conseil Municipal ou de la commission municipale. Il

¹¹²³ Sur la mise en administration des problèmes automobiles, à travers des rapports, un cadre d'action et de définition et par la réalisation de statistiques, nous renvoyons à notre chapitre cinq.

¹¹²⁴ Matthey et Bourgey se rendent notamment aux semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière de Nice et de Salzbourg en 1960 et 1962.

s'agit de formuler des avis, d'examiner des propositions, de compléter et d'amender les demandes ou d'élaborer des contre-propositions. Dans cette perspective, les rapports sont élaborés principalement après enquête et recueil de doléances et de points de vues auprès des élus, des habitants et des groupes professionnels intéressés. Ils oscillent donc entre perspectives relevant de l'innovation¹¹²⁵, de l'anticipation¹¹²⁶, résistances et continuités du travail administratif¹¹²⁷ et capacités de réaction¹¹²⁸, en lien avec les demandes de la société civile ou des organismes concernés et en interaction avec les demandes ou les attributions des services déconcentrés de l'Etat.

Dans ce cadre, les services techniques municipaux font surtout office de bureaux d'études techniques pour la commission municipale¹¹²⁹. Cet espace d'expertise municipal se construit en effet également progressivement autour de la mise en place des diverses commissions de la circulation. La construction pratique et empirique de l'expertise dans le champ de la circulation urbaine s'appuie alors essentiellement sur les premiers rapports et l'expérience du fonctionnement et de l'activité des commissions. Les commissions de circulation constituent donc des relais et un foyer de développement de cette expertise. Par leur centralité et l'attraction qu'elles opèrent vis-à-vis des problèmes, des questions, comme auprès des experts ou des acteurs et organismes intéressés, elles jouent un rôle central dans le développement, la consolidation et la diffusion des savoirs sur la circulation urbaine.

Toutefois, les services techniques municipaux sont également amenés à jouer un rôle d'arbitre entre les propositions parfois ambitieuses de la commission municipale de circulation et les contraintes budgétaires et électorales inhérentes au fonctionnement du Conseil Municipal. Dans ce cadre, on peut prendre l'exemple du long cheminement de la construction d'un rapport faisant office de bilan et de programmation d'amélioration des conditions de circulation, entre la commission départementale de circulation mise en place en 1929 et le rapport établi par le conseiller Barboyon le 29 juillet 1931. Si ce dernier rassemble l'approbation des parties concernées et consultées sur ces questions, l'application des différentes mesures qu'il préconise est loin d'être effective. En effet, dès son examen en séance du Conseil Municipal du 9 novembre 1931, on mesure les difficultés de budgétisation des dépenses à engager avec le débat houleux qui accompagne la présentation faite par le conseiller Barboyon. Il s'ensuit donc une série de rapports établis par le Service des travaux publics et de la voirie municipale pour programmer et ajuster les dépenses envisagées¹¹³⁰. Un rapport sur l'« Application partielle des mesures prévues par la Commission municipale de Circulation » est présenté le 29 décembre 1931 ; un autre rapport sur l'« Etude des mesures proposées par la Commission de la Circulation en vue d'améliorer la circulation sur le territoire de Lyon » est établi le 8 janvier 1931 ; puis un rapport « Questions diverses posées par les Elus du Conseil Municipal au cours de la séance de Commission Générale du 9 mars 1931 » est à nouveau présenté le 29 avril 1931 ; et enfin un dernier rapport sur l'« Application partielle des mesures prises par la Commission municipale de Circulation » est réalisé le 2 octobre 1933. On observe donc que deux ans sont nécessaires pour ajuster, amender et programmer la mise en

¹¹²⁵ Technique ou réglementaire.

¹¹²⁶ Par rapport aux problèmes futurs ou vis-à-vis des demandes de la société civile ou des organisations concernées.

¹¹²⁷ Par rapport à ce qui a déjà été fait ou au niveau des études déjà entreprises.

¹¹²⁸ Face aux projets et demandes des élus ou concernant ceux suggérés par la société civile ou les organismes intéressés.

¹¹²⁹ En l'absence d'un vrai bureau technique ou bureau du trafic adossé à la commission municipale de circulation.

¹¹³⁰ Cf. AML 1127 WP 054.

place de mesures étudiées depuis 1925¹¹³¹. Surtout, au cours de ces années, avec le développement important de la circulation automobile¹¹³², les problèmes de circulation n'ont pu qu'empirer. On comprend aussi parallèlement les impasses qui conduisent au conflit entre la municipalité et les organismes automobiles et privés, concernant la question du stationnement, au cours des années vingt et trente, étant donné que le problème est subi quotidiennement alors que son mode de résolution s'étale sur plusieurs années. Ces contraintes s'illustrent notamment à travers le rôle des élus et leur mobilisation sur les questions de circulation urbaine.

2) La mobilisation des élus

Dans l'entourage de ces experts fonctionnaires, il faut souligner le rôle de certains élus qui développent des connaissances sur la circulation urbaine, notamment ceux qui sont à la tête de la commission municipale de circulation. Ainsi plusieurs rapports proviennent de l'activité propre des élus, intéressés ou concernés par les questions de circulation urbaine. On observe alors principalement leur mobilisation, à travers leur présence dans leur quartier, au sein des discussions et des séances du Conseil Municipal, au sein de commissions pour soulever certaines questions, apporter un point de vue particulier, nourrir le débat sur un point concernant l'aménagement ou la réglementation d'une rue ou d'un carrefour. Dans ce cadre, on a déjà vu intervenir sur ces enjeux des membres du Conseil Municipal comme Arnaud ou Gourju. A partir des années trente, certains se spécialisent sur ce nouveau domaine d'intervention de la municipalité comme Charbin¹¹³³. De son côté, le Conseiller municipal Barboyon réalise le 29 juillet 1931¹¹³⁴ le premier grand rapport sur la circulation de la nouvelle commission municipale de circulation mise en place en 1931. A la tête de cette structure, plusieurs élus en charge des questions de voirie et/ou de police municipale se succèdent et se positionnent sur ce nouveau secteur d'intervention publique. Ainsi, Leblanc, Biron, Rey, Petit, Fauconnet, Marque et Mercier développent chacun à leur tour l'action de la commission, son champ de compétence et ses capacités de connaissance¹¹³⁵.

A Lyon, il faut noter que la plupart des élus qui se positionnent sur le champ de la circulation occupent par ailleurs des fonctions juridiques. En effet, le conseiller municipal Charbin, qu'on retrouve dans certains débats automobilistes¹¹³⁶, est avocat. Deux des principaux présidents de la commission municipale de circulation dans les années cinquante et soixante, adjoints au Maire de Lyon en charge des questions de police municipale, Fauconnet puis Mercier, sont également avocats. On a vu par ailleurs que l'un des principaux animateurs des journées d'études des commissions municipales de

¹¹³¹ On rappelle que les deux commissions, départementale puis municipale de circulation avaient pour objectif d'étudier les propositions élaborées par l'AICA, dont les réflexions sur les questions de circulation commencent en 1925.

¹¹³² On renvoie au tableau de statistiques réalisé en annexe sur le nombre d'automobiles dans le Rhône.

¹¹³³ Avocat à la Cour de Lyon, conseiller municipal, il donne par ailleurs des conférences sur la circulation à Lyon, voir l'article du Docteur Bonnet, « Les Embiernes Circulatoires à Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 2 février 1930, pp. 20-23.

¹¹³⁴ Cf. rapport de 19 pages présenté par le Conseiller Municipal Barboyon lors de la séance de la commission municipale de circulation du 29 juillet 1931, qui sera étudié lors de la séance du 2 novembre 1931 de la commission générale du Conseil Municipal et lors de la séance du 9 novembre 1931 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, cf. AML 1127 WP 054.

¹¹³⁵ Nous reviendrons sur ces différents points dans le cadre de notre chapitre quatre.

¹¹³⁶ Tel que celui organisé dans le cadre de la Tribune du Rhône en décembre 1929, cf. « Chronique lyonnaise : De la circulation », *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1929, pp. 23-24.

circulation¹¹³⁷, fondateur des Chevaliers de la route et membre de l'ACR, Maurice Amieux, est lui aussi avocat¹¹³⁸. Les compétences juridiques semblent donc spécialement bien adaptées pour ceux qui ont en charge la réglementation de la circulation automobile. On a vu dans ce registre l'importance du conseiller juridique de la Ville de Lyon, Maître Appleton, professeur à la Faculté de Droit de Lyon, dans le cadre des affaires de contentieux liées aux problèmes de circulation routière. Ces compétences, que l'on retrouve chez certains responsables de la circulation urbaine, ne sont pas sans lien avec l'importance du recours à des travaux juridiques facilitant l'encadrement et la compréhension du phénomène automobile¹¹³⁹.

Les élus peuvent donc, à leur niveau, développer des compétences leur permettant d'apparaître comme des experts sur la circulation urbaine¹¹⁴⁰. Les journées d'études des commissions municipales de circulation sont notamment l'occasion de présentation par certains élus de rapports techniques et détaillés sur ces thématiques¹¹⁴¹. L'adjoint au Maire de Rennes, Graff, présente à chaque fois un rapport aux journées d'études de Lyon en 1955¹¹⁴² et à celle de Rouen en 1959¹¹⁴³. De même, l'adjoint au Maire de Rouen, Doudet, présente aux rencontres de 1955 un rapport sur la réglementation.

Sur ce champ de la circulation urbaine, les adjoints aux Maires de Marseille, Lille, Bordeaux, Nice, Saint-Étienne ou Villeurbanne développent chacun de leur côté une capacité d'action et des compétences locales très pointues sur ce secteur. Il existe toutefois des disparités locales, comme on a pu le constater à l'occasion de l'organisation des journées d'études des commissions municipales de circulation à Lyon en 1955 et Rouen en 1959. Dans ce cadre en effet, les villes sont représentées tantôt par le maire, un adjoint, le secrétaire général, un fonctionnaire du service de police ou de circulation, l'ingénieur en chef, ponts et chaussées ou non, un commissaire de police, ou parfois par plusieurs de ces personnalités. Les délégations mobilisées pendant ces rencontres sont donc représentatives des acteurs qui prennent en charge localement les questions de circulation routière. En observant les personnalités qui se déplacent lors de ces

¹¹³⁷ Secrétaire du comité permanent des journées d'études des commissions municipales de circulation, il présente un rapport aux journées de Rouen en 1959 sur l'uniformisation des règlements de la circulation urbaine.

¹¹³⁸ D'autres juristes membres de l'ACR, comme Maître Cuaz, jouent un rôle important dans la compréhension de la réglementation de la circulation automobile ou dans la défense des droits des automobilistes, en permettant notamment de faciliter le dialogue entre le Club et les tribunaux lyonnais. Ainsi, on a vu dans le chapitre un que des permanences juridiques sont organisées régulièrement à l'ACR.

¹¹³⁹ Recours qui se développe à partir de l'utilisation de la presse et des revues spécialisées. En même temps, aux côtés des nombreuses thèses de droit portant sur les questions automobiles, il faut mentionner certains travaux juridiques qui sont également utilisés dans ce domaine : Marguerron G., *Etude complète historique, administrative et juridique du régime de circulation sur les routes françaises, L'usage des voies publiques*, Imprimerie 3, Paris, 1930 ; ou Méjan, F., « La réglementation de la circulation des véhicules sur les voies publiques urbaines », *La Revue Administrative*, n° 83, juillet-août 1961, pp. 379-387 et n° 83, septembre-octobre 1961, pp. 498-507.

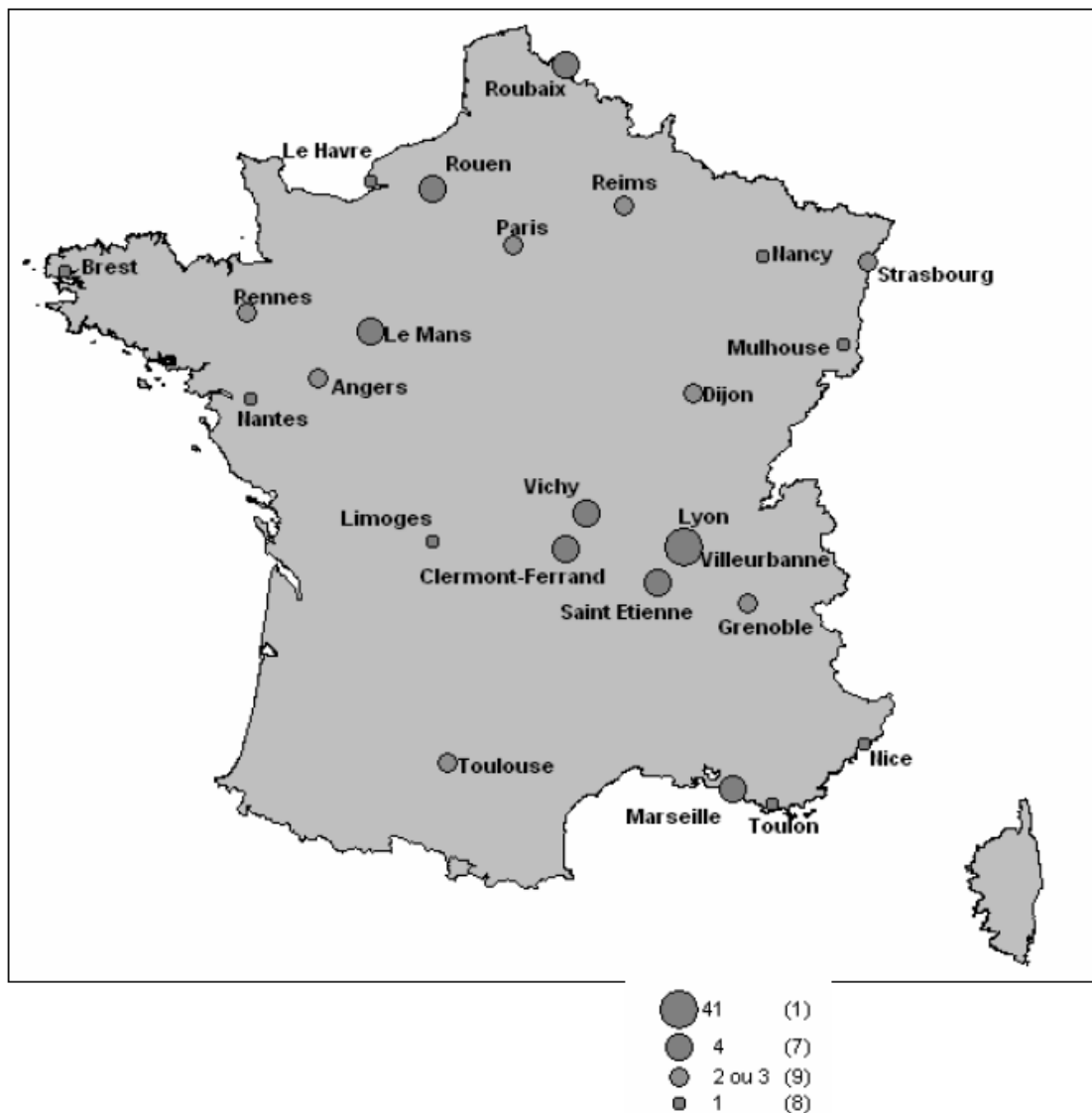
¹¹⁴⁰ Il n'est pas rare de voir des élus présenter eux mêmes des rapports très détaillés et relativement techniques sur les enjeux de circulation à l'occasion de manifestations nationales ou internationales. Ainsi en 1924, à l'occasion du 14^{ème} Congrès de l'Association des Maires de France, le Maire de La Rochelle présente un rapport sur les problèmes de circulation et de stationnement.

¹¹⁴¹ Sur ces journées d'études voir nos chapitres quatre et six.

¹¹⁴² Sur l'aménagement des chaussées et des carrefours.

¹¹⁴³ Sur le Fond Spécial d'Investissement Routier.

manifestations¹¹⁴⁴, nous pouvons remarquer un équilibre entre élus et techniciens. Dans leur projet de participation, la plupart des villes ont en effet l'intention de se faire représenter par ces deux profils. Mais on peut remarquer qu'aux journées de Lyon, souvent au dernier moment, l'un des deux représentants ne peut pas venir. Par ailleurs il faut noter que certaines villes envoient un représentant « par politesse », qui correspond à un profil assez généraliste : le secrétaire général ou secrétaire général adjoint de la Ville. C'est le cas des villes de Nancy, Mulhouse, Brest, Limoges ou Bordeaux notamment. D'autres villes envoient systématiquement une personnalité locale directement concerné par ces enjeux : un élu en charge de la gestion de la circulation, ou le responsable technique ou administratif du service de circulation¹¹⁴⁵. D'autres villes se font directement représentées par l'expert local dans le domaine de la circulation, ingénieur en chef ou commissaire de police. On pense ici à Toulon avec Maurice Duranson, Marseille, avec René Malcor ou Henri Bochet, Le Havre avec Albert Choain, Rennes avec Graff, ou Saint-Étienne avec Joseph Aussel.



¹¹⁴⁴ Voir en annexes la liste des délégués présents lors des journées d'études de Lyon en 1955 et de Rouen en 1959.

¹¹⁴⁵ Comme Alger, Angers, Grenoble, Lille, Nantes, Oran, Strasbourg, Toulouse ou Vichy.

Nombre de délégués par ville aux journées d'études de Lyon en 1955

Légende (entre parenthèses le nombre de villes concernées) : Echelle 1 cm = 80 km



Légende :

Echelle 1cm = 80 km

Nombre de délégués par ville aux journées d'études de Rouen en 1959

Par ailleurs, entre les journées de 1955 et celles de 1959, on peut observer une participation plus importante des élus. La préparation des secondes journées a sans doute permis une anticipation des contraintes de calendrier et une participation plus large des acteurs de la circulation urbaine. Les défections ont donc été moins nombreuses que lors de la première édition. Les responsables qu'on retrouve sur ces secteurs et au cœur de ces manifestations se rapprochent d'autres élus, qui se sont également investis sur ces questions et qui ont déjà été identifiés dans d'autres travaux comme des « experts amateurs éclairés ». A leur propre niveau et dans leur propre registre, on peut en effet les comparer à des personnalités comme Emile Massard¹¹⁴⁶, ou Gustave De Schulthess¹¹⁴⁷

¹¹⁴⁶ Conseiller municipal à Paris, qui réalise des rapports sur la circulation à Paris et dans le cadre des congrès internationaux de la route, voir sur ce point Flonneau M., « La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile, Le rapport Massard et la définition des problèmes de la ville moderne », *Les Cahiers de la sécurité inétrieure*, n° 58, 2005, pp. 159-172.

qui représentent des figures de l'élus compétent s'investissant sur des domaines techniques et prenant part à des échanges nationaux et internationaux sur la question automobile¹¹⁴⁸. A côté des élus, s'affirme également un acteur central de la gestion des problèmes de circulation urbaine, l'ingénieur municipal.

B) Les ingénieurs des villes face aux problèmes de circulation

Les ingénieurs ordinaires et les ingénieurs en chef de la Ville, qui gravitent autour des services techniques municipaux, développent également de leur côté des connaissances pratiques sur ce thème de la circulation urbaine. Comme leur homologues fonctionnaires (administratifs, ou techniciens), ils représentent les collectivités locales¹¹⁴⁹ et se distinguent des agents qu'on retrouve à la Préfecture ou dans les services déconcentrés de l'Etat, au service ordinaire des ponts et chaussées notamment.

1) Des profils différents

Au niveau des réflexions sur la circulation urbaine, les acteurs les plus visibles sont naturellement les ingénieurs en chef des villes¹¹⁵⁰. A Lyon, Camille Chalumeau, en poste de 1910-1940, puis Paul Gsell, en poste de 1945-1972, couvrent à eux deux toute notre période d'étude¹¹⁵¹. Ils ne sont pas issus du corps des ingénieurs des ponts et chaussées¹¹⁵² mais la longévité de leur fonction¹¹⁵³, leurs compétences et leur participation dans des réseaux nationaux ou internationaux¹¹⁵⁴, leur confèrent une place d'acteurs incontournables dans le système politico-administratif local. Que ce soit face aux élus chez lesquels ils suscitent approbation et sympathie ou face à d'autres experts, les ingénieurs des ponts et chaussées notamment, ils s'affirment comme les dépositaires des actions ou des projets techniques municipaux. Par ailleurs ils sont amenés à rendre compte de leur expérience et leurs savoirs dans des revues. Même s'il participe très directement et empiriquement aux réflexions quotidiennes sur les problèmes de circulation¹¹⁵⁵, Chalumeau se distingue par un mode de

¹¹⁴⁷ Travaux et activités sur la circulation urbaine réalisés dans le cadre de l'Union des Villes Suisses, de l'Union Internationale des Villes ou du Comité permanent de la circulation routière de la SdN, voir sur ce point notre chapitre deux.

¹¹⁴⁸ Ces derniers se rapprochent des figures d'édiles qu'a étudiées Renaud Payre dans ses travaux tels que Henri Sellier ou André Morizet.

¹¹⁴⁹ On pourrait rapprocher de cette catégorie au moins jusqu'à 1942 les fonctionnaires du Conseil Général du Rhône, tel que Delaigue, qui ont un rôle aussi à jouer au niveau de l'entretien et de la construction des routes départementales et en terme de circulation sur ces voies.

¹¹⁵⁰ Au sens où ce sont eux qui signent la plupart des rapports réalisés.

¹¹⁵¹ Pendant la Seconde Guerre Mondiale, les services techniques de la Ville sont placés, avec le service vicinal et le service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône, sous l'autorité d'un commissariat aux travaux, dirigé par des ingénieurs des ponts et chaussées.

¹¹⁵² Camille Chalumeau est diplômé de l'Ecole Centrale de Paris (promotion 1904) et Paul Gsell est diplômé de l'Ecole des Mines de Paris (promotion 1927).

¹¹⁵³ Chalumeau arrive jeune à Lyon et y restera jusqu'à sa retraite ; Gsell accomplit toute sa carrière à Lyon jusqu'à sa retraite en 1972.

¹¹⁵⁴ AGHTM et AIVF pour Camille Chalumeau (il est vice-président de l'AGHTM à partir du 21 juillet 1926 puis président de l'AGHTM du 1^{er} juillet 1927 au 30 juin 1928. Il est également président de l'AIVF de 1937 à 1941 et est élu en 1939 président de l'Union des groupements d'ingénieurs municipaux de France et de colonies). AIVF pour Paul Gsell, dont il sera vice-président et président de la section Rhône-Alpes.

¹¹⁵⁵ Suivant notamment les travaux des commissions municipales de circulation mises en place entre 1912 et 1940.

résolution de ces enjeux lié à la formulation de projets¹¹⁵⁶. Il s'emploie notamment dans le cadre des réflexions sur le Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement de la Ville à proposer la création, l'extension et l'alignement de voies, en projetant des tunnels routiers, ainsi qu'un boulevard de ceinture, des boulevards circulaires et des boulevards en corniche. Il s'investit dans les réflexions sur l'urbanisme souterrain¹¹⁵⁷ et défend dans cette perspective les projets de tunnels de la Croix-Rousse et de Fourvière¹¹⁵⁸. Cette activité est visible à travers la publication de plusieurs articles sur ces projets¹¹⁵⁹. Cet activisme s'explique par le fait que la période pendant laquelle il officie est marquée par des besoins importants en termes de développement et de réaménagement de la trame urbaine. Par ailleurs, ce n'est qu'à la fin de son mandat que, comme nous le verrons, les ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône s'intéressent à la dimension urbaine du réseau routier du département et développent des projets ambitieux pour la Ville de Lyon. Ainsi, jusqu'à l'adoption pour partie du PAEE par le Conseil Municipal en juillet 1935, il a toute latitude pour entreprendre une politique de grands travaux.

De son côté, la carrière de Paul Gsell ne s'inscrit pas dans le même contexte. Même s'il participe activement aux études et aux commissions concernant la circulation et l'aménagement routier de la région lyonnaise, les grands projets qui marquent sa période d'activité sont alors aux mains des ingénieurs des ponts et chaussées. En effet, du côté des projets routiers, la construction du tunnel de la Croix-Rousse, de l'Axe Nord-Sud, du tunnel de Fourvière et les réflexions sur le programme d'autoroutes urbaines lui échappent largement et sont portées par le service ordinaire des ponts et chaussées¹¹⁶⁰. De même, l'autre grand chantier qui marque sa période, la construction du métro, est également monopolisée par un ingénieur des ponts et chaussées, via le service ordinaire des ponts et chaussées puis la Société d'Etude du Métro de l'agglomération Lyonnaise (SEMALY) créée en 1968. Enfin, le programme de construction des parkings lyonnais, que nous avons présenté, est élaboré en collaboration avec des architectes, des associations et des sociétés privées, puis par la SEM Lyon Parc Auto créée en 1969. Sur ce plan non plus, contrairement à certains de ses homologues, les ingénieurs des villes de Nice ou de Toulon par exemple, il n'aura pas véritablement la main sur la programmation de cette action publique. Il se contente donc d'un mode de résolution des problèmes routiers axé sur la réglementation et l'aménagement/réaménagement de l'existant. C'est ce dont témoigne l'article qu'il fait

¹¹⁵⁶ Sur Chalumeau, voir notamment le numéro de *Arts et manufactures*, vol. 136, n° 63, 1963, p. 25.

¹¹⁵⁷ Et développe d'importants projets liés à l'assainissement ou à l'écoulement des eaux pluviales notamment sous la colline de Fourvière.

¹¹⁵⁸ Dans les premières études élaborées par Chalumeau, ces deux tunnels comportaient chacun deux branches ; le tunnel de la Croix-Rousse étant relié vers le Rhône et la place de la Comédie, celui de Fourvière étant relié à la Place des Terreaux puis à Perrache.

¹¹⁵⁹ Il publie un article sur le Tunnel de la Croix-Rousse dans la Revue *Urbanisme* de avril-mars 1936 ; « Les voies de circonvolution autour des villes et les tunnels urbains » in *Le Monde Souterrain*, Groupe d'Etudes du Centre Urbain Souterrain, *L'activité au sous-sol, Urbanisme, Architecture, Technique, Protection, Circulation, Exploitation, Construction, Evolution, Géologie, 1936-1937*, Editions Ch. Massin et Cie, Paris, pp. 39-45 ; « Les Grands Travaux de la Région Lyonnaise », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 22-23 ; « Réalisations souterraines de la ville de Lyon », *Le Monde souterrain*, n° 15-16-17, 1937.

¹¹⁶⁰ En témoigne la présentation, à l'occasion des journées d'études commissions municipales de circulation organisées à Lyon en 1955, d'un exposé réalisé par Rérolle, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, sur les aménagements routiers de la région lyonnaise, alors que cette manifestation est officiellement destinée aux responsables et techniciens communaux. Dans le cadre des autres villes en effet, c'est le plus souvent l'ingénieur en chef de la Ville qui évoque les programmes de construction routière projetés, cf. AML 1068 WP 064.

paraître dans la revue *Technica* en 1950¹¹⁶¹. Ainsi, contrairement à d'autres ingénieurs des villes, il apparaîtra plutôt comme un ingénieur généraliste intéressé par les questions d'urbanisme¹¹⁶² et de transports urbains¹¹⁶³. La thématique des routes¹¹⁶⁴, les problèmes de circulation routière¹¹⁶⁵ ou la question du stationnement¹¹⁶⁶ ne semblent pas constituer des enjeux importants dans sa carrière¹¹⁶⁷. Nous verrons à l'inverse que ces secteurs sont progressivement puis largement occupés institutionnellement et individuellement par les ingénieurs des ponts et chaussées, en poste ou non dans certaines villes.

2) Les ingénieurs des Villes à la conquête des problématiques de circulation urbaine

Du côté des ingénieurs des villes de France, un nouveau champ de connaissance se structure à partir de la compréhension des problèmes de circulation et de signalisation urbaine. L'Association des Villes de France, créée en 1937, a en effet un rôle précurseur et structurant dans ce domaine, car elle bénéficie directement de l'expérience et des compétences des ingénieurs des villes de France confrontés quotidiennement à ces problèmes de circulation. Elle contribue donc à la construction d'expertises à partir de connaissances pratiques et empiriques dans un domaine en voie d'institutionnalisation et au départ non étatisé. La thématique de la circulation est progressivement de plus en plus abordée lors des congrès annuels de l'association¹¹⁶⁸. Si les premiers congrès de l'association avaient déjà permis l'étude des gares routières et de la question du stationnement, respectivement à Lyon en 1938 et à Nice en 1939, les années cinquante et soixante sont ainsi l'occasion d'une montée en puissance de cette thématique. En effet,

¹¹⁶¹ Cf. Gsell P., « Le problème de la circulation à Lyon », *Technica*, n° 138, juillet 1951, pp. 11-14.

¹¹⁶² Il participe activement au groupe « Urbanisme » de l'AIVF, qu'il préside à l'occasion du congrès annuel des AIVF à Annecy en 1968.

¹¹⁶³ Il assiste à plusieurs congrès de l'Union internationale des transports publics (en 1961, 1963, 1965, 1967 et 1969) et participe à plusieurs voyages d'études concernant le métro ou les transports urbains en 1964 (Amérique du Nord) et en 1970 (Allemagne).

¹¹⁶⁴ Alors que la plupart des personnalités lyonnaises (élus et fonctionnaires, techniciens et administratifs) assistent aux journées techniques de la route organisées à Lyon en 1961, il ne fait pas partie de la nombreuse délégation lyonnaise qui comprend 78 membres. Par ailleurs, à l'inverse de Chalumeau, qui se rend aux congrès internationaux de la route en 1910 et 1913 et qui cherche à se rendre à celui de 1930, il ne participe pas à ces manifestations, dont la représentation du département et de la ville est ensuite monopolisée par les ingénieurs des ponts et chaussées.

¹¹⁶⁵ Il n'assiste pas aux semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière, contrairement à d'autres fonctionnaires municipaux et aux ingénieurs des ponts et chaussées.

¹¹⁶⁶ A côté de son article de *Technica* en 1950 sur la circulation, son autre « fait d'arme » dans ce domaine provient de sa désignation en tant que rapporteur, avec l'ingénieur en chef de la Ville de Marseille, sur le thème du stationnement à l'occasion des journées d'études des commissions municipales de circulation de Lyon en 1955. Toutefois, il faut noter que s'il est désigné comme second rapporteur sur cette question, c'est davantage au titre de représentant de la municipalité lyonnaise, ce qui l'oblige à participer activement à cette rencontre, cf. AML 1068 WP 064.

¹¹⁶⁷ Par ailleurs il faut noter qu'il ne fait même pas partie des membres du secrétariat permanent de la commission municipale de circulation, sorte de comité restreint réunissant les principaux responsables des questions de circulation, mis en place à Lyon en 1965. Lorsque la commission municipale de circulation se réunissait en comité restreint dans les années trente, Camille Chalumeau était convié à ses réunions.

¹¹⁶⁸ Voir sur ce point en annexe le tableau de participation des lyonnais aux congrès des AIVF et voir le tableau des activités de l'AIVF.

les congrès des AIVF à Vincennes en 1957¹¹⁶⁹, Nancy en 1966¹¹⁷⁰, Annecy en 1968¹¹⁷¹, Vincennes en 1969¹¹⁷², Montpellier en 1971¹¹⁷³, Nantes en 1972¹¹⁷⁴, Grenoble en 1974¹¹⁷⁵ et enfin Nice en 1975¹¹⁷⁶ reviennent tous sur ces questions. Parallèlement, les congrès de la Fédération Internationale des Ingénieurs Municipaux à Vincennes en 1964¹¹⁷⁷, Amsterdam en 1967¹¹⁷⁸, ou Anvers en 1970¹¹⁷⁹ abordent également ces thématiques.

¹¹⁶⁹ Un rapport est présenté par Malcor de Marseille sur la circulation urbaine.

¹¹⁷⁰ Un rapport sur Signalisation et pré-signalisation est présenté par Salaun (Morlaix).

¹¹⁷¹ Une séance du groupe circulation s'y tient.

¹¹⁷² Un rapport sur la circulation dans les centres urbains.

¹¹⁷³ Le groupe « Signalisation et circulation » présente un rapport sur les nuisances causées par l'automobile dans la cité.

¹¹⁷⁴ Lors de ce congrès plusieurs rapports sont présentés sur les questions de transport et de circulation en ville : « Circulation et stationnement à Nantes » par Angibaud de Nantes ; « Transports en commun en site propre et commande centralisée des feux de trafic » par Turc de Grenoble ; « L'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules » par Valls de Nîmes ; « Une expérience de desserte rapide du centre de Marseille » par Jamond ; « Les voies piétonnes » par Gander de Mulhouse.

¹¹⁷⁵ Un atelier sur la Voirie-Topographie (Angibaud et Koecher) et un atelier sur la Circulation-signalisation (Jeannin et Turc) sont organisés.

¹¹⁷⁶ Exposés des groupes « Voirie » (Angibaud), « Circulation et signalisation » (Jeannin) et « Transport en commun » (Knaff).

¹¹⁷⁷ Un rapport sur circulation et parkings est présenté par Quison (Vincennes).

¹¹⁷⁸ Pierre Mathis, directeur général des services techniques de la Ville de Nice présente un rapport sur le croisement d'artères urbaines.

¹¹⁷⁹ Plusieurs rapports sont présentés sur la voirie urbaine : conception de la voirie urbaine par Vanhoegaerden de Gand et Pauwels de Nantes ; construction et économie de la voirie urbaine par Joachim de Liège et Mathis de Nice ; Esthétique de la voirie urbaine par Thomas de Anderlecht et Loudet de Mulhouse.



Les villes qui reçoivent les congrès de l'AIVF (1937-1985)

Pour accompagner la dynamique de présentation des rapports aux congrès annuels et permettre une activité plus régulière entre la tenue de ses congrès, l'AIVF met en place plusieurs groupes de travail. Le premier porte sur l'urbanisme. Créé le 24 mai 1965, il est animé par Clovis Muyard¹¹⁸⁰ et tient sa première réunion le 23 septembre 1965. L'un des plus actifs est le groupe « circulation et signalisation » créé le 4 février 1967 et animé par Jean Salaun¹¹⁸¹ puis Robert Jeannin à partir de 1969. Rapidement, ce groupe se mobilise sur des projets innovants : plans de circulation des villes, voies piétonnes, ou transports en commun en site propre. Procédant sous forme d'enquêtes et de collectes de données, le groupe cherche à faire un bilan assez exhaustif des besoins et des questions que rencontrent les villes sur ces domaines. Il s'intéresse également aux problématiques du stationnement¹¹⁸² et participe à l'étude de terminologies en matière de signalisation et de circulation urbaine,

¹¹⁸⁰ Directeur de l'agence d'urbanisme de Dijon.

¹¹⁸¹ Directeur général des services techniques de la Ville de Morlaix.

¹¹⁸² Appareils techniques spécifiques, parcmètres, construction, signalisation spécifique...

en lien avec les organismes centraux ministériels¹¹⁸³. A partir de 1974 se met en place un groupe de travail « Voirie » animé par Jacques Angibaud¹¹⁸⁴. En 1975, alors que l'association compte à présent douze groupes de travail, il y a également un groupe sur les transports en commun, appelé aussi parfois groupe de travail « Transports »¹¹⁸⁵.

Progressivement, en lien avec ce travail engagé, des représentants de l'association sont invités à participer à d'autres instances nationales importantes, comme le Comité technique de la voirie départementale et communale du Ministère de l'Intérieur¹¹⁸⁶, le groupe technique de la voirie et des réseaux du Ministère de la Construction. Plus tard, l'association est également représentée au comité de l'équipement urbain, à la Commission des Villes du Commissariat Général au Plan ainsi que dans le Groupe de travail ministériel sur la circulation et les transports en commun. En 1971, le président Dejou intervient pour que l'association soit représentée à la commission permanente de signalisation¹¹⁸⁷. Parallèlement plusieurs ingénieurs des villes participent aux cycles d'études organisés sur la voirie urbaine et la circulation routière par la Direction des routes du Ministère des travaux publics et l'ENPC, ainsi que sur le plan international aux semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière. Il faut aussi noter que certains d'entre eux sont également invités aux Journées d'études des commissions municipales de circulation, organisées à Lyon en 1955 et à Rouen en 1959. Plusieurs rapports importants sont réalisés dans ce cadre sur ces questions et permettent déjà de repérer les principaux experts français.

Dans certains cas, un technicien profite d'un voyage pour affirmer sa position d'expert. L'ingénieur en chef de la Ville de Toulon, Maurice Duranson¹¹⁸⁸, qui a fait partie du voyage d'études de 1954 aux Etats-Unis est ainsi amené à faire part de ses observations aux journées d'études des commissions municipales de Lyon en 1955, à celles de Rouen¹¹⁸⁹, ou dans la *Revue des AIVF*¹¹⁹⁰. C'est également au titre de cette expérience que l'ingénieur des ponts et chaussées Joseph Elkouby, en poste au SERC, le sollicite dans le cadre de son projet de recueil sur les savoirs concernant la circulation urbaine¹¹⁹¹.

Dans une autre perspective, une expérimentation ou une réalisation locale conforte la position d'un ingénieur et annonce des échanges avec d'autres techniciens. A Nice¹¹⁹², les

¹¹⁸³ Comité technique de la voirie départementale et communale et SETRA.

¹¹⁸⁴ Directeur général des services techniques de la Ville de Nantes.

¹¹⁸⁵ Animé par Bernard Knaff, ingénieur à la Communauté Urbaine de Lille.

¹¹⁸⁶ Ce sont notamment les ingénieurs lillois Raymond Aurel puis Paul Maeght qui représentent l'AIVF dans ce comité (entre ces deux mandats, Marcel Launay, ingénieur en chef de la Ville de Nantes, siège également à ce comité).

¹¹⁸⁷ Ce qui est assez logique étant donné le travail engagé par l'association au niveau de la signalisation.

¹¹⁸⁸ Très actif au sein de l'AIVF, il prend sa retraite en 1966.

¹¹⁸⁹ Il présente un rapport aux journées d'études des commissions municipales de Rouen en 1959 sur le bruit et l'éclairage des véhicules.

¹¹⁹⁰ Avec Reinson et Malcor, respectivement ingénieur en chef des villes de Bordeaux et Marseille, il rend compte de ce voyage dans deux articles : Duranson M., « L'Amérique cette inconnue », *Bulletin des Ingénieurs des Villes de France*, n° 1, 1957, pp. 19-37 ; « L'impression d'un français à la découverte du nouveau monde », *Bulletin des Ingénieurs des Villes de France*, n° 2, 1957, pp. 17-55.

¹¹⁹¹ Cf. AN 19770444 ART 7.

¹¹⁹² La Ville de Nice emploie successivement plusieurs ingénieurs des ponts et chaussées à la tête de ses services techniques municipaux. Marcel Kirchner, ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1920), est directeur des travaux et des services de la ville

ingénieurs Pierre Mathis et Louis Massabo¹¹⁹³ sont dans ce cas de figure. Ils se mobilisent sur les questions de circulation et de stationnement¹¹⁹⁴. Portés par une dynamique de grands projets¹¹⁹⁵, ils profitent également du fait que Nice accueille plusieurs manifestations importantes sur ces thématiques dans les années soixante et soixante-dix¹¹⁹⁶. Ces rencontres sont autant d'occasions de montrer les projets et les réalisations locales. De même, on a vu qu'un code urbain de la circulation étudié dès la fin des années cinquante et mis en place en 1964¹¹⁹⁷, renforce la visibilité de la Ville de Nice sur ces questions. Enfin, il faut également souligner que les enjeux routiers qui concernent cette ville sont très étroitement suivis par les services techniques municipaux¹¹⁹⁸.

Sans évoquer le cas de la Ville de Paris et de la Préfecture de la Seine, pionnières sur ces questions¹¹⁹⁹, on peut encore relever plusieurs autres foyers d'expertises municipaux importants en France. A Marseille, le directeur général des services techniques et ingénieur en chef des ponts et chaussées (promotion 1931), René Malcor, se distingue par la réalisation de plusieurs rapports importants sur ces questions¹²⁰⁰. Il rédige un rapport sur le stationnement à l'occasion des journées d'études des commissions municipales de circulation de Lyon en 1955. Enfin il réalise un rapport sur la circulation urbaine au congrès

de Nice de 1931 jusqu'à sa mort en 1948. Il est remplacé en 1948 par un autre ingénieur des ponts et chaussées, Michel Trinché (promotion 1924), à la tête de la Direction générale des services techniques, lui-même remplacé par Pierre Mathis, ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1939), en 1956, remplacé ensuite par André Liautaud, lui aussi ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1948).

¹¹⁹³ Louis Massabo est ingénieur principal (ou ingénieur divisionnaire) des services techniques de la Ville de Nice. Il est diplômé de l'Ecole centrale de Paris (promotion 1957).

¹¹⁹⁴ Pierre Mathis est le rapporteur général du thème « Organisation de la circulation en ville » aux semaines internationales de la technique de la circulation de Londres en 1964. Il présente un rapport sur le croisement d'artères urbaines au congrès de la Fédération internationale des ingénieurs municipaux d'Amsterdam en 1967, un rapport sur la construction et l'économie de la voirie urbaine à celui de Anvers en 1970. Louis Massabo réalise plusieurs travaux sur les questions de circulation et de stationnement. Voir Massabo L., « La circulation et le stationnement à Nice », Exposé pour le compte du Service Circulation de la Ville de Nice, 1968, 88 pages et « La circulation et le stationnement à Nice », *Techniques et sciences municipales de l'eau*, vol. 1, 1970, pp. 35-41.

¹¹⁹⁵ Construction de rocade, d'autoroutes urbaines, couverture du Paillon, construction de parkings. Ainsi l'autoroute urbaine sud réalisée dans les années soixante-dix, porte le nom de Mathis, l'ingénieur qui l'a conçue, alors à la tête de la direction générale des services techniques.

¹¹⁹⁶ Les semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière et le congrès international de sécurité routière en 1960 ; les journées européennes techniques de la route en 1963 ; puis le congrès annuel des AIVF et le congrès de l'Union Internationale des Transports Publics en 1975.

¹¹⁹⁷ « Ville de Nice, réglementation de la circulation publique et du stationnement, Code urbain », 15 novembre 1963, 29 p., ADAM 717 W 156.

¹¹⁹⁸ Voir les articles : Liautaud A., « Les grandes options de développement de Nice, Rôle et organisation des services techniques », pp. 51-60 ; Martin G., « Autoroutes Urbaine Sud et mini-tunnels sous la gare SNCF », pp. 119-123 ; et Pélissier J.-P., « Couverture du Paillon et Autoroute Urbaine Est », pp. 124-128, du Numéro Spécial de la *Revue de l'Association des ingénieurs des villes de France*, n° 216, mai 1975.

¹¹⁹⁹ On pourrait ici questionner le rôle et les projets menés dans la capitale par des ingénieurs, des architectes, des fonctionnaires ou des techniciens comme Eugène Hénard, Louis Biette, Jean Chiappe, Paul Delouvrier ou André Herzog, voir sur ces points les travaux de Mathieu Flonneau. Sur Eugène Hénard (1849-1923), voir aussi l'article réalisé par Catherine Bruant dans le numéro 2 de la revue *fabricA*, paru en octobre 2008.

¹²⁰⁰ Il publie également un article « Théorie de la circulation routière et recherche opérationnelle », dans la revue *Travaux*, n° 280, février 1958, p. 137 et suivantes.

de l'AIVF de Vincennes en 1957. A son départ pour le Groupement d'études du tunnel sous la Manche en 1958¹²⁰¹, il est remplacé par Henri Bochet, également ingénieur en chef des ponts et chaussées (promotion 1947), lui-même remplacé par l'ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1948) Georges Lacroix en 1969. Comme à Nice, les différents responsables des services techniques municipaux de Marseille sont tous ingénieurs des ponts et chaussées¹²⁰².

Mais d'autres villes se distinguent dans le choix de leur ingénieur en chef. A Bordeaux, les ingénieurs en chef de la Ville, Joseph Hugon, puis André Reinson, sont diplômés de l'Ecole Centrale de Paris (promotion 1912 et 1922)¹²⁰³. A la différence des ingénieurs niçois et marseillais, André Reinson ne se mobilise pas véritablement sur les enjeux routiers qui concernent sa Ville ni sur la thématique de la circulation urbaine. Ainsi il n'assiste pas aux journées d'études de Lyon et de Rouen, et il n'hésite pas à envoyer André Tastet¹²⁰⁴, chef du service des études, suivre les formations concernant la circulation routière à l'ENPC et les semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière¹²⁰⁵.

De son côté, l'ingénieur en chef de la Ville de Lille, Paul Maeght, se spécialise sur les questions d'éclairage public. Il participe aux travaux du Comité Technique de la voirie départementale et communale. Il pilote dans ce cadre l'enquête réalisée en mai 1965 sur l'éclairage public dans les villes françaises¹²⁰⁶. Au sein de l'AIVF, il préside le groupe de travail « Eclairage public », créé le 16 février 1967, et présente plusieurs rapports sur cette thématique¹²⁰⁷. Enfin, à partir de 1967, il représente l'AIVF dans le Comité de l'équipement urbain¹²⁰⁸. Il est donc lui aussi moins actif sur les questions des routes ou de la circulation urbaine¹²⁰⁹. Il faut enfin noter comme on l'a vu, que son travail s'inscrit, à Lille, dans le cadre très généraliste de la Commission de la Voie publique¹²¹⁰.

¹²⁰¹ A partir de cette période il se spécialise dans la recherche sur les tunnels maritimes.

¹²⁰² A Saint-Étienne, Charles Le Tellier, ingénieur des ponts et chaussées reste en poste plusieurs années. Il est ensuite remplacé par Georges Mirassou, diplômé de l'Ecole des mines des Paris, mais déjà en poste dans les services techniques de la Ville depuis les années trente.

¹²⁰³ Décédé en août 1959, André Reinson est remplacé par Albert Choain, ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1941), lui-même remplacé à son départ à la retraite en 1972 de la Communauté Urbaine de Bordeaux par Louis Gertoux.

¹²⁰⁴ Ingénieur des arts et manufactures (promotion 1931).

¹²⁰⁵ Voir AMB 10 W 19.

¹²⁰⁶ Avec établissement et retour de questionnaires sur l'éclairage public urbain, cette enquête concerne une soixantaine de villes, des très grandes comme Paris, Lille ou Marseille mais aussi des villes moyennes, cf. AN 1980 0521 ART 5.

¹²⁰⁷ Au congrès de l'AIVF à Nancy en 1966, il anime le cercle « Eclairage public ». A celui de Grenoble en 1974, il co-anime l'atelier « Urbanisme - Bâtiment - Eclairage ». Enfin à celui de Nice en 1975, il présente l'exposé du groupe « Eclairage public ».

¹²⁰⁸ A partir de 1973, il pilote au sein de l'AIVF un groupe chargé d'étudier les problèmes spécifiques aux communautés urbaines auquel participent les responsables des services techniques des communautés urbaines de Bordeaux, Lille, Lyon et Strasbourg.

¹²⁰⁹ Il est toutefois sous-rapporteur d'une question traitée par le groupe « Circulation » à l'occasion du congrès de l'AIVF à Annecy en 1968.

¹²¹⁰ Comme on l'a vu, hormis sur des périodes très courtes, il n'y a pas de commissions spécifiquement dédiées aux questions de circulation.

Comme Paul Gsell, la plupart de ces ingénieurs ont comme point commun d'avoir participé au voyage d'études de 1954 aux Etats-Unis¹²¹¹. Tous suivent activement les travaux de l'AIVF¹²¹². Toutefois, à la différence de Lyon, Bordeaux¹²¹³ ou Lille, plusieurs villes ont mis à la tête de leurs services techniques un ingénieur des ponts et chaussées. Parmi les grandes villes françaises, c'est le cas de Marseille, Nice, Saint-Étienne, Toulouse ou Grenoble. On peut relever ici que ce sont plutôt des villes du Sud (Marseille, Nice, Cannes) qui mettent à leur tête des ingénieurs des ponts et chaussées¹²¹⁴. Cela représente une forme de tutelle de l'Etat¹²¹⁵, sur laquelle certains auteurs sont déjà revenus vis-à-vis de la gestion de ces villes¹²¹⁶. D'autre part, cette situation démontre aussi une capacité de placement du corps des ponts et chaussées lui-même¹²¹⁷. Mais sur le plan des questions routières ou de circulation urbaine, la présence d'un ingénieur des ponts et chaussées à la tête des services municipaux facilite les liens avec les autres ingénieurs des ponts et chaussées du département (SOPC) ou des services centraux du Ministère des travaux publics. Aussi, ces ingénieurs participent également plus facilement aux congrès internationaux de la route et aux semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière. On a vu que de leur côté Gsell, Reinson et Maeght ne se rendent pas à ce type de manifestation.

Ainsi, comme Paul Gsell à Lyon, Paul Maeght à Lille est ingénieur civil des mines (promotion 1936). André Reinson à Bordeaux est, lui, centralien. C'est déjà sans doute un élément qui explique que ces ingénieurs ne construisent pas leur carrière sur les enjeux routiers. Par ailleurs, n'étant pas issus du corps des ponts et chaussées, ce sont les ingénieurs qui restent le plus longtemps à la tête des services techniques de la leur ville¹²¹⁸.

¹²¹¹ Paul Gsell, René Malcor, André Reinson, Maurice Duranson et Paul Maeght participent à ce voyage d'études de sept semaines. Toutefois, on peut assez facilement considérer qu'ils ne s'y rendent pas pour les mêmes raisons. Ainsi Gsell, accompagné de l'adjoint à l'urbanisme Félix Rollet, est davantage intéressé par les problématiques urbaines. D'ailleurs, en terme de compte-rendu plus spécifiquement routier, c'est plutôt les ingénieurs Malcor et Duranson qui se chargent de ce domaine, voir sur ce point la participation de Duranson aux journées d'études des commissions municipales de circulation de Lyon en 1955 ; voir aussi les numéros de la *Revue des AIVF* de 1957.

¹²¹² Chalumeau (Lyon), Kirchner (Nice), Le Tellier (Saint-Étienne), Reinson (à l'époque à Dijon) et Fleury (Villeurbanne) sont membres fondateurs de l'AIVF. Chalumeau, Kirchner et Pauwels (Lyon) sont présidents de l'AIVF. Le Tellier, Aurel (Lille), Gsell (Lyon), Maeght (Lille), Malcor (Marseille), Reinson (Bordeaux), Liautaud (Nice) et Gertoux (Bordeaux) sont vice-présidents de l'AIVF.

¹²¹³ Après le décès d'André Reinson en 1959, Chaban-Delmas met toutefois un ingénieur des ponts et chaussées à la tête des services techniques municipaux : Albert Choain.

¹²¹⁴ Certaines villes choisissent plus facilement de mettre un ingénieur des ponts et chaussées à la tête de leur service technique. Brunot et Coquand citent le cas des villes de Marseille, Nice, Toulouse, Grenoble, Angers ou Cannes. Au-delà des villes de province ce sont bien sûr les services techniques de la Ville de Paris qui emploient le plus d'ingénieurs des ponts et chaussées (entre 1930 et 1978, 41 ingénieurs des ponts et chaussées y sont détachés), cf. Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit., p. 606.

¹²¹⁵ Un ingénieur des ponts et chaussées, Frédéric Surleau (promotion 1939) occupa même la fonction d'administrateur extraordinaire de la Ville de Marseille durant les années 1938-1939 (cf. Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit., p. 606). Par ailleurs cette forme de tutelle de l'Etat se prolonge jusqu'aux années soixante, pendant lesquelles le Préfet des Bouches-du-Rhône, M. Poggioli, est également le secrétaire général de la Ville de Marseille, cf. AMM 483 W 321.

¹²¹⁶ Cf. Payre R., 2007, op. cit., p. 228-241. Sur Marseille, voir aussi Roncayolo M., *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Ed. de l'EHESS, Paris, 1996.

¹²¹⁷ Voir sur ce point les analyses de Jean-Claude Thoenig, 1987, op. cit.

¹²¹⁸ Paul Gsell a fait toute sa carrière à Lyon, où, après avoir pris la tête de la Direction générale des services techniques de la Ville de Lyon, il dirige à partir de 1969 la Direction générale des services techniques de la communauté urbaine de Lyon et prend sa

Ils n'ont donc pas les mêmes logiques de carrières que leurs collègues issus du corps des ingénieurs des ponts et chaussées. De même, pour des raisons différentes, ils ne se mobilisent pas directement sur les enjeux de circulation. Maeght et Reinson ne participent pas aux journées d'études des commissions municipales de circulation organisées à Lyon en 1955¹²¹⁹. Pour contrebalancer le faible investissement de ces ingénieurs sur ces questions, on a vu qu'à Lyon il y avait d'autres personnalités plus présentes sur cet enjeu, au sein du Conseil municipal, à la mairie centrale, dans les services déconcentrés de l'Etat ou dans la société civile (ACR). A Lille, les questions de circulation ne sont pas traitées de manière frontale. Elles sont intégrées dans une grande commission Voie publique. De même, la commission spécifiquement chargée des questions de circulation ne fonctionne que de manière très épisodique. Aussi dans ces deux villes, contrairement à Marseille, Nice ou Bordeaux, il n'existe pas de véritable service de la circulation. A Lyon, le bureau du trafic ou de la circulation, créé en 1956, est piloté par les ingénieurs des ponts et chaussées et donc placé du côté des services déconcentrés de l'Etat. Ainsi au sein de la Municipalité lyonnaise, ce qui peut correspondre à un bureau du trafic pour la gestion des affaires municipales de circulation, connaît une mise en place tardive, perturbée par ailleurs par l'installation des services techniques de la communauté urbaine. A Lille, Lyon, et Bordeaux, les ingénieurs en chef développent donc un profil plus généraliste ou du moins plus urbanistique.

Néanmoins, cela ne signifie pas que dans ces villes, les services techniques municipaux ne sont pas par ailleurs développés ni spécialisés. Au contraire, on a vu qu'à Lille, par l'intermédiaire de Paul Maeght, les services techniques municipaux sont à la pointe sur la thématique de l'éclairage public. A Lyon, les ingénieurs travaillant dans le service Electromécanique de la Ville ont également particulièrement développé leurs connaissances en matière d'éclairage urbain et de signalisation lumineuse. Ils participent activement aux travaux organisés dans ce domaine par l'AIVF¹²²⁰ et notamment à son groupe de travail « Eclairage public », animé d'ailleurs par Paul Maeght. L'expertise développée par ce service a notamment permis la mise en place à Lyon de programmes d'action publique ambitieux dans ce secteur¹²²¹.

Par ailleurs dans d'autres domaines, on retrouve dans les villes françaises plusieurs foyers d'expertise municipale précurseurs par rapport aux services centraux des ministères. A Lyon, nous verrons que les connaissances en matière tunnelière monopolisées après 1945 par les ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône, avaient largement été développées au préalable par les services techniques municipaux, à partir notamment de l'action de Camille Chalumeau. Nous reviendrons sur la capacité de certaines villes à développer en interne des connaissances importantes en matière de réglementation de la circulation urbaine à partir de l'élaboration de code urbain (Nice et Saint-Étienne) ou à travers l'organisation de manifestations (Lyon et Rouen). Par ailleurs, on verra qu'en fonction des caractéristiques topographiques locales et des enjeux économiques ou touristiques, d'autres villes développent leurs propres capacités d'expertise en matière de construction de parkings urbains (Toulon, Nice et Lyon). Ces connaissances qui circulent entre villes et entre experts *via* des institutions (revues, associations, rencontres, voyages, enquêtes...),

retraite en 1972, remplacé par Fernand Pauwels. Paul Maeght reste en poste à Lille des années cinquante jusqu'aux années soixante-dix. Enfin, André Reinson est l'ingénieur en chef de la ville de Bordeaux des années quarante jusqu'à sa mort en 1959.

¹²¹⁹ Seul Paul Maeght assiste à celles de Rouen en 1959.

¹²²⁰ Au congrès de l'AIVF de Lyon en 1962, Pabiou, du Service Electromécanique, présente un rapport sur l'éclairage public.

¹²²¹ Plan Lumière, organisation de la fête des Lumières. Cette avance est aujourd'hui maintenue par les services techniques municipaux qui sont toujours précurseurs sur cette thématique à travers notamment le réseau des villes Lumière LUCY....

sont progressivement amenées à être rapatriées et centralisées par les services centraux de l'Etat.

En effet, nous verrons comment ces deux réseaux fonctionnent et interagissent ensemble, celui des ingénieurs des villes d'un côté, et celui des ingénieurs des ponts et chaussées de l'autre. Dans ce sens, le fait que certains ingénieurs des ponts et chaussées soient en même temps responsables des services techniques des villes, est susceptible de favoriser la centralisation des savoirs sur la circulation urbaine. Il s'agira ainsi de percevoir comment les ingénieurs en poste dans les services centraux s'appuient sur leurs homologues présents dans les villes, parfois *via* le réseau des AIVF. Nous pourrions alors également observer certains lieux permettant des passerelles entre ces deux réseaux, comme le comité technique de la voirie départementale et vicinale, les cycles de formation organisés par l'ENPC ou la Direction des routes, ou les enquêtes organisées sur les villes...

Nous avons observé la structuration d'un espace municipal de gestion des problèmes de circulation urbaine à partir des services techniques des villes et montré le rôle à la fois spécifique et précurseur des ingénieurs, des techniciens et des administratifs des villes. Cela nous a permis d'envisager comment, avant puis en parallèle aux connaissances développées par les ingénieurs des ponts et chaussées, se constitue une expérience locale et municipale concernant la circulation urbaine. Nous allons revenir à présent justement sur les connaissances développées au sein du corps des ponts et chaussées et sur la manière dont s'organise localement la répartition du travail entre ingénieurs municipaux et ingénieurs d'Etat.

Section 3) La ville au cœur des enjeux de division du travail entre l'Etat et les collectivités locales

Les enjeux d'aménagement routier ne sont pas immédiatement traduisibles en problèmes urbains. Ils ne sont même que très rarement connectés exclusivement à des problématiques urbaines. S'appuyant essentiellement sur le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, le Ministère des Travaux Publics et des Transports a la charge de ce secteur depuis 1830¹²²². Son territoire d'intervention reste jusqu'aux années soixante majoritairement rural, dans une société française elle aussi jusqu'à cette époque encore très rurale¹²²³. Ainsi certains auteurs évoquent volontiers une « conquête de la ville » par les ingénieurs des ponts et chaussées lorsqu'est créé en 1966, un « super » Ministère de l'Equipeement, fusion du Ministère des Travaux Publics et du Ministère de la Construction et de l'Urbanisme¹²²⁴. Or, si la gestion des routes est l'activité centrale des ingénieurs des ponts et chaussées, et que ces derniers agissent essentiellement sur des territoires ruraux, existe-t-il vraiment une politique urbaine de gestion des routes et du trafic ? Comment et dans quel cadre pourrait-elle s'organiser ? Enfin, quelle serait la place des représentants de l'Etat dans ce domaine ?

Nous verrons tout d'abord comment sont appréhendées les problématiques routières dans le cadre des territoires urbains. Puis à partir de l'exemple lyonnais, nous analyserons comment les ingénieurs de l'Etat se mobilisent pour replacer au centre de leur gestion des questions routières les enjeux urbains.

¹²²² Il faut aussi noter l'intervention du Ministère de l'Intérieur (Direction Générale des Collectivités Locales) que ce soit sur le plan réglementaire, administratif, technique ou financier, dans la gestion des voies départementales et communales (chemins de grande communication, Chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires et chemins ruraux).

¹²²³ Voir sur ce point Braudel F., *L'identité de la France. Espace et histoire*, Arthaud, Paris, 1986.

¹²²⁴ Cf. Thoenig J.-C., 1987, op. cit.

A) Les problématiques routières en territoire urbain

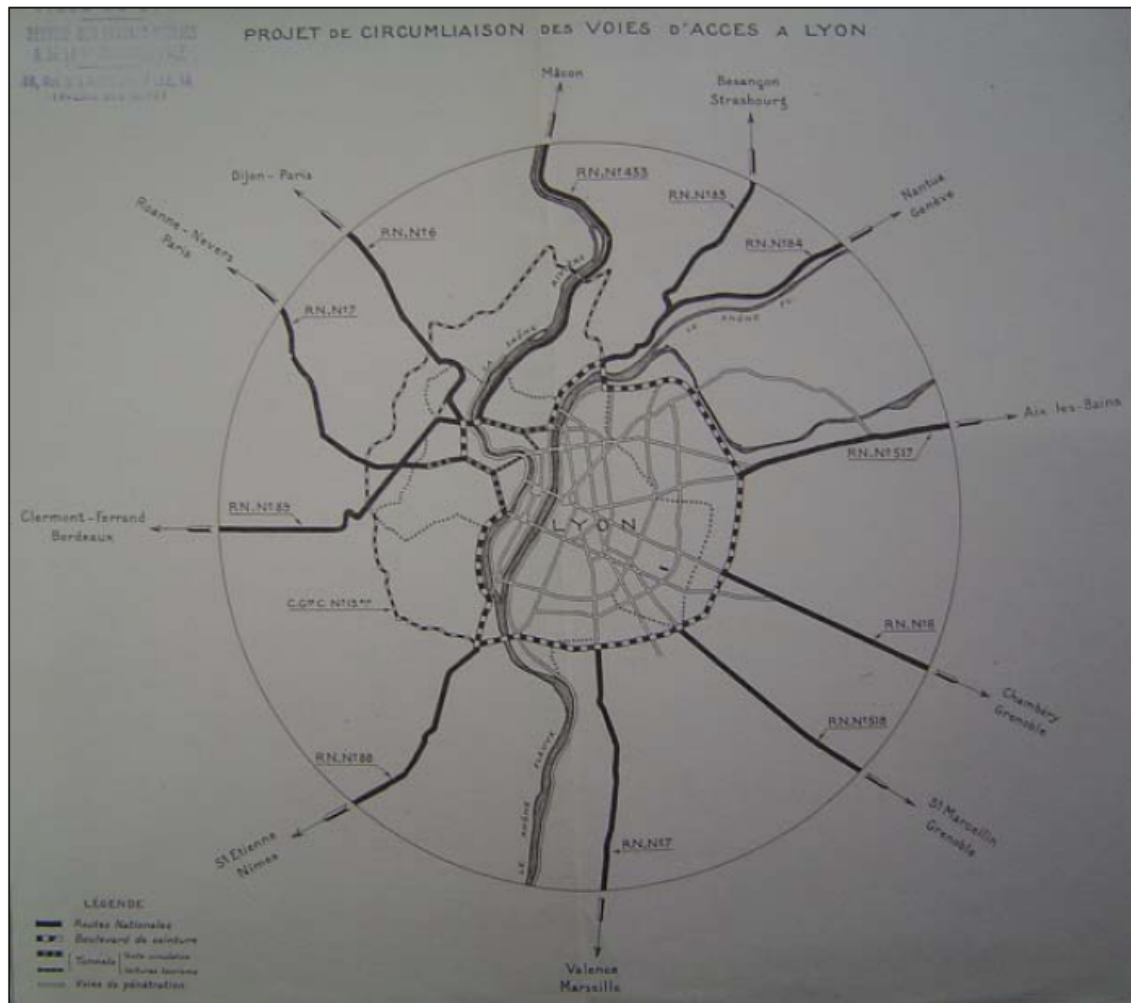
A partir d'une analyse de la répartition des compétences dans la gestion des routes, nous allons voir à présent comment certaines voies urbaines constituent des espaces d'interventions possibles pour les services de l'Etat. En même temps, nous analyserons en quoi les villes peuvent être considérées comme un « angle mort » des politiques routières nationales. Nous aurons alors l'occasion de revenir ensuite sur les spécificités du cas lyonnais pour questionner le repositionnement des représentants du Ministère des Travaux Publics vis-à-vis des enjeux urbains.

1) Les routes « urbaines » comme espaces d'intervention

Sur un plan territorial cette fois, nous aimerions revenir un instant sur la répartition géographique des compétences. Au niveau des enjeux routiers concernant des territoires urbains, le rôle de l'Etat se limite principalement à la gestion des Routes Nationales qui traversent les villes¹²²⁵. A Lyon, elles constituent les grands axes d'itinéraires nationaux ou régionaux importants :

- la RN 6 (Paris-Grenoble via Lyon)¹²²⁶ : comprenant Avenue du 25^{ème} RTS, Rue de Bourgogne, une partie de la Rue Marieton, Quai rive de droite de Saône jusqu'au Pont Bonaparte, Pont Bonaparte, Rue de la Barre, Pont de la Guillotière, Cours Gambetta, Cours Albert Thomas et Avenue Rockefeller à Lyon ;
- la RN 7 (Paris-Méditerranée, via Lyon) : une partie de la Rue Marieton, Avenue Barthélemy Buyer, Montée de Choulans, une partie de la Grande Rue de la Guillotière, Rue de la Madeleine et Route de Vienne à Lyon ;
- la RN 89 (en direction de Clermont-Ferrand et Bordeaux), qui rejoint la RN 7 à Lyon : Avenue Victor Hugo à Tassin-La-Demi-Lune;
- la RN 86 (en direction de Nîmes et Montpellier) puis la RN 88 (en direction de Saint-Étienne) : Quai rive droite de Saône et Quai rive droite du Rhône, au sud des ponts Bonaparte et de la Guillotière à Lyon;
- la RN 518 (en direction de Die) : Avenue Berthelot et Avenue Paul Santy à Lyon ;
- la RN 517 (en direction de Aix-les-Bains) : Avenue Félix Faure à Lyon puis Rue Jean Jaurès et Léon Blum sur Villeurbanne ;
- la RN 84 (en direction de Genève) et la RN 83 (en direction de Strasbourg) qui se rejoignent à Lyon : Rue de la République, Quai rive droite du Rhône jusqu'au Pont Morand à Lyon.
- et la RN 433 (en direction de Trévoux) : Quai Rive gauche de Saône à Lyon jusqu'au Pont Bonaparte ;

¹²²⁵ Cette gestion d'infrastructures nationales dans un cadre urbain implique une relation complexe et parfois tendue entre les autorités municipales et les services de l'Etat, étant donné que ces voies se connectent à de nombreux autres enjeux locaux ainsi qu'à un réseau de voies urbaines très dense.



Les routes nationales convergeant vers Lyon (1930)

Source : ADR 694 W 537

Formant une étoile routière autour et à partir de Lyon¹²²⁷, ces axes représentent les points principaux d'entrée et de transit de la ville¹²²⁸. Parmi ces derniers, on retrouve certains des passages centraux entre l'Est et l'Ouest sur les fleuves (Pont de la Guillotière, Pont Morand et Pont Bonaparte) et une grande partie des quais lyonnais, de Saône et du Rhône, qui représentent un enjeu important pour le trafic local, régional et national¹²²⁹. Les autres voies urbaines sont gérées soit par la Ville dans le cadre de la voirie communale, soit par

¹²²⁷ Cf. Reverdy G., *Histoire des routes lyonnaises*, LUGD, Lyon, 1994.

¹²²⁸ Voir Laferrère Michel, « La circulation routière dans l'agglomération lyonnaise », *Etudes Rhodaniennes*, Vol. 28, n° 4, 1953, pp. 281-292.

¹²²⁹ D'ailleurs jusqu'aux années quatre-vingt-dix et la possibilité offerte aux aménageurs lyonnais de « reconquérir » les basports du Rhône, les berges et quais des fleuves sont la propriété de l'Etat, comme pour l'ensemble du domaine fluvial français, cf. conférence de Jacques Rossiaud, « Lyon et les fleuves », dans le cadre de la conférence internationale d'histoire urbaine de Lyon, 27 août 2008.

le Département pour les chemins départementaux et vicinaux. Parmi les grands chemins départementaux¹²³⁰, en partant du Nord Ouest et en faisant une boucle jusqu'au Nord en passant pas le Sud, on retrouve :

- D 42 (sorte de rocade à l'Ouest) : comprenant l'Avenue David Ben Gourion à La Duchère (Lyon) ;
- D 51 : Quai du Commerce (Rive droite de la Saône) à Lyon ;
- D 487 : Quai Fulchiron (Rive droite de la Saône) à Lyon ;
- D 21 : Rue de Saint-Cyr au Mont-d'Or à Lyon ;
- D 53 : Rue Joliot-Curie et Avenue du Point du Jour à Lyon ;
- D 75 : Rue du Commandant Charcot, Avenue de la 1^{ère} Divion Française et Avenue Debrousse à Lyon ;
- D 95 : Boulevard des Etats-Unis à Lyon, puis Boulevard Joliot-Curie à Vénissieux ;
- D 57 : Rue Pierre Delore à Lyon ;
- D 29 : Route de Genas à Lyon, Villeurbanne, Bron ;

¹²³⁰ Parmi les grandes voies départementales lyonnaises, il faut aussi compter le Boulevard de ceinture, tantôt dénommé LY 1, N 383 ou D 383.



Routes nationales et départementales à Lyon (1935)

Source : ADR 694 W 537

A côté de ces axes prioritaires et centraux, les ponts¹²³¹ jouent ici bien sûr un rôle central notamment à travers les liens qu'ils permettent entre l'Est et l'Ouest, et qui confère à Lyon son rôle de plaque tournante régionale¹²³². Puis la ville se dote progressivement,

¹²³¹ On compte à Lyon vingt-cinq ponts : onze ponts et trois passerelles sur la Saône, dix ponts et une passerelle sur le Rhône. Tous sont reconstruits, sauf un, le Pont de l'Homme de la Roche, après la Seconde Guerre Mondiale. Deux ponts ont été supprimés (le Pont du Change et le Pont d'Ainay sur la Saône, sans compter le Pont de l'Homme de la Roche, transformé au même emplacement en passerelle), si l'on tient compte que les ponts de l'Île Barbe (commune annexée à Lyon dans les années soixante), de La Mulatière (entre Lyon et La Mulatière) et Poincaré (situé entre Caluire et Villeurbanne) se trouvent à Lyon. De nombreux projets de ponts n'ont pas été réalisés (pont en X entre Bellecour et la Rive Gauche, ponts entre la Croix-Rousse et Fourvière...) mais dans les années à venir de nouvelles jonctions sont envisagées, notamment entre Vaise et Caluire sur la Saône et entre le Confluent et la Rive Gauche sur le Rhône, si l'autoroute A 7 est « requalifiée ».

¹²³² Voir Pelletier J., *Ponts et quais de Lyon*, Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 2002.

au cours du vingtième siècle, de ses propres voies urbaines à gros gabarit¹²³³. C'est notamment dans le cadre du Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de la Ville que les principales créations, élargissements et extensions de voies sont envisagées ou réalisées¹²³⁴. Les autres axes historiques importants sont plus anciens¹²³⁵, ou plus tortueux en Rive Gauche¹²³⁶. Parallèlement se maintient et se consolide un réseau de voies secondaires ou de desserte très dense et très étendu¹²³⁷. Comme plus haut, il est possible ici de résumer nos observations sous forme visuelle :

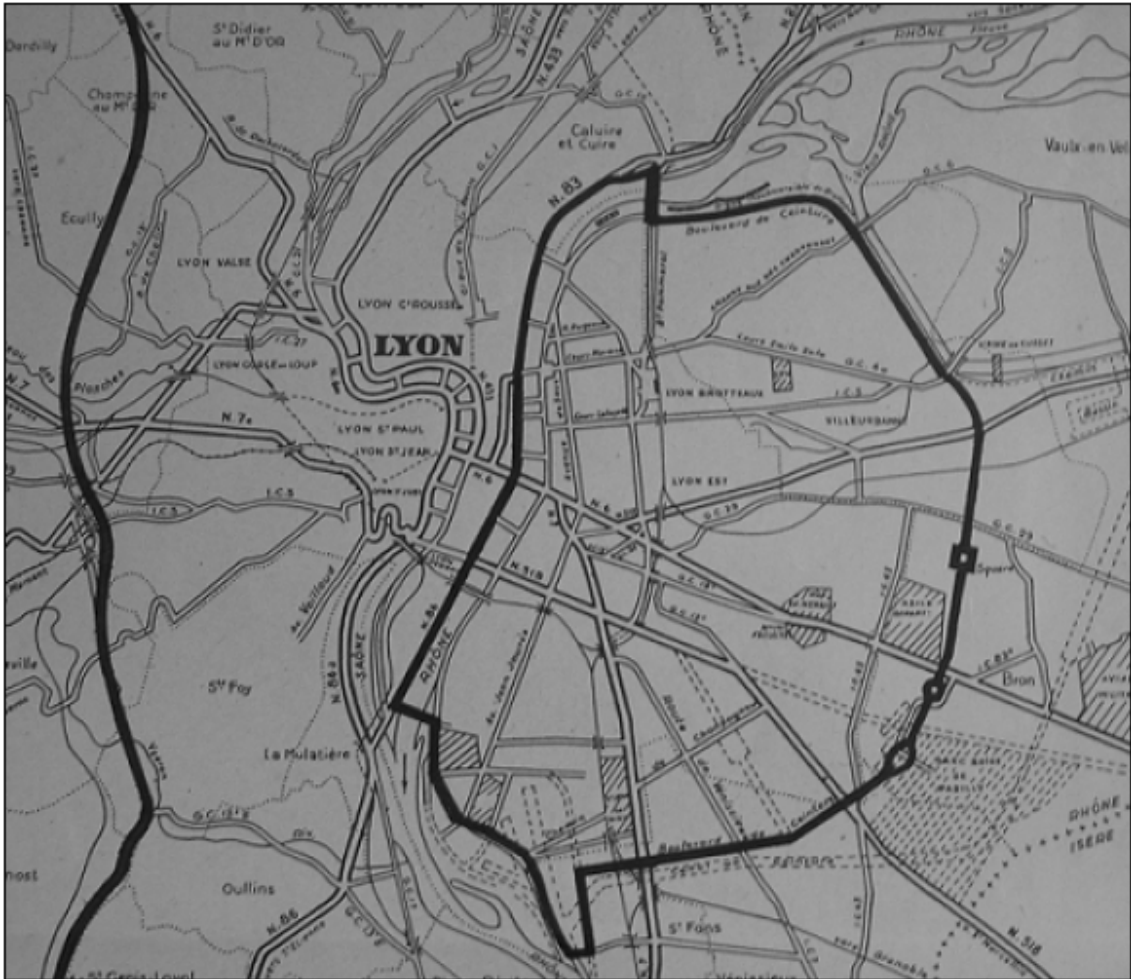
¹²³³ Voir Dally-Martin A. et Delfante C., *100 ans d'urbanisme à Lyon*, LUGD, Lyon, 1994.

¹²³⁴ Les cours Lafayette, Franklin Roosevelt et Richard Vitton, en direction de Villeurbanne ; l'Avenue Jean Mermoz, en direction de Bron et de l'Aéroport de Lyon-Bron ; le Boulevard des Etats-Unis en direction de Vénissieux ; des axes transversaux Nord-Sud (Rue Garibaldi, Avenue Jean Jaurès, Boulevard Jean XXIII, Boulevard Ambroise Paré et Boulevard Vivier Merle) ; et des axes transversaux Est-Ouest (Rue Marc Bloch, Rue de l'Université, Rue de Bonnel, Rue Servient).

¹²³⁵ En Presqu'île, les rues Centrale (actuellement la Rue du Président Edouard Herriot), de la République, Victor Hugo et les autres voies parallèles comme les rues Vaubecour, Comte, de la Charité, E. Zola, de Brest, Mercière ou Grolée.

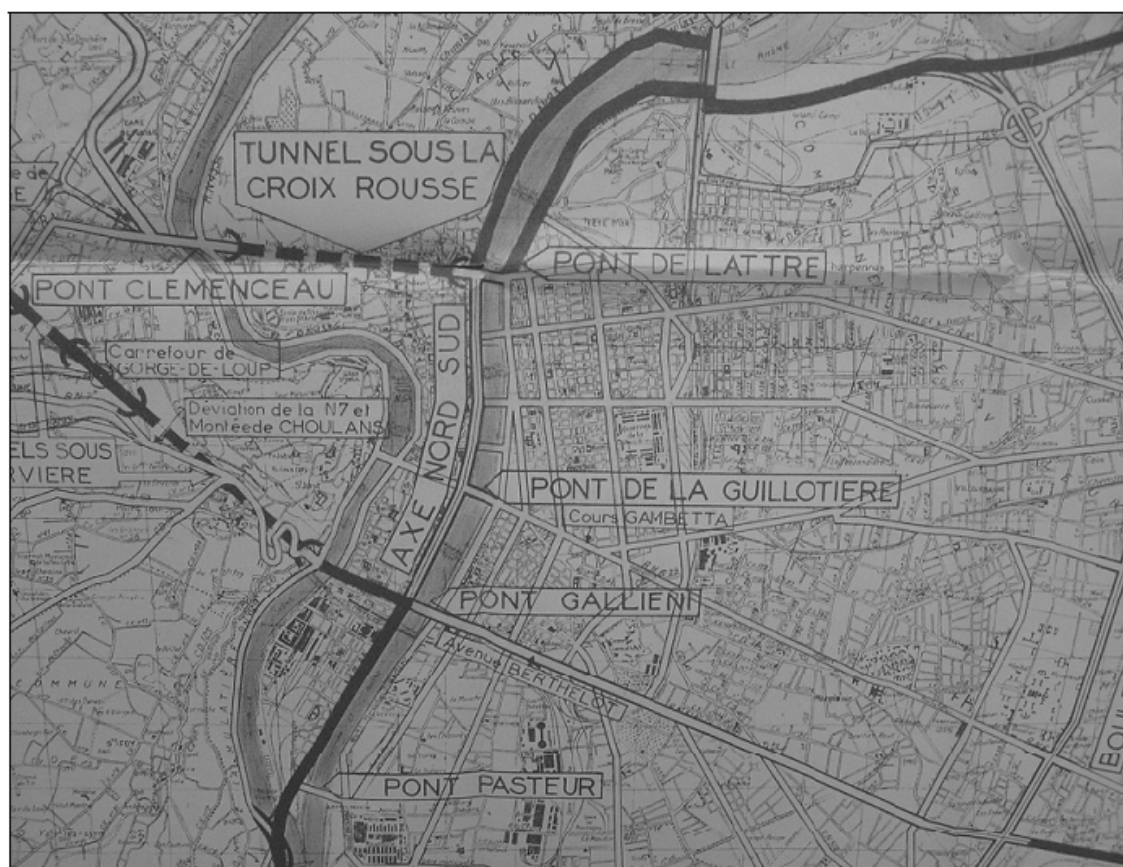
¹²³⁶ Comme la Rue Paul Bert, vers l'Est, et la Grande Rue de la Guillotière, axe principal reliant Lyon à Heyrieux et au Sud Est.

¹²³⁷ Du fait de sa faible étendue par rapport à d'autres villes aussi importantes (comme Marseille) ou plus réduites en nombre d'habitants (comme Saint-Étienne), le réseau viaire de Lyon est très dense, notamment dans l'hyper centre (Vieux Lyon, Fourvière, Croix-Rousse et Presqu'île). En allant vers l'extérieur de la ville, hormis certains anciens quartiers industriels (Vaise, Perrache ou Gerland), le tissu urbain viaire reste très resserré : Guillotière, Brotteaux ou Vilette mais également à Montchat ou Monplaisir, avec pour chaque quartier un héritage de plans en damier.



Principaux axes routiers à Lyon (1)

Source : AN 1985 0111 ART 3



Principaux axes routiers à Lyon (2)

Source : AN 1985 0111 ART 3

Le 1^{er} janvier 1942 a lieu une évolution importante de la répartition technique et financière prégnante dans la gestion du domaine routier français. Sous Vichy¹²³⁸, en effet, l'Etat récupère la gestion des chemins vicinaux et départementaux, par l'intermédiaire des services ordinaires des ponts et chaussées¹²³⁹. Le Département s'efface dès lors pour un

¹²³⁸ A Lyon d'ailleurs, entre octobre 1940 et juin 1945, les services techniques de la Ville, du Département, de la reconstruction et du service ordinaire des ponts et chaussées sont regroupés sous la tutelle d'un Commissariat aux travaux. Voir l'historique et l'organigramme des services techniques présentés en annexes.

¹²³⁹ Pour l'ensemble des départements français. Ils l'avaient déjà récupéré pour une grande partie des départements français depuis l'entre-deux-guerres. Pour le Rhône, département où le service vicinal était particulièrement développé, le transfert est devenu effectif début 1942, voir sur ce point Thoenig J.-C., *L'administration des routes et le pouvoir départemental, Vie et mort de la vicinalité*, Cujas CNRS, Paris, 1980.

temps de la gestion du domaine routier local¹²⁴⁰. Nous verrons toutefois que dans le Rhône, les instances départementales continuent à jouer un rôle de premier plan dans le domaine des transports¹²⁴¹, et ce même pendant les Trente Glorieuses.

De son côté, l'Etat contribue aussi par différentes subventions à l'entretien et à la construction de routes gérées par la Ville de Lyon ou le Département du Rhône¹²⁴². De même, il est amené à établir des plans et des programmes d'action en matière de construction d'infrastructures routières autour et dans les villes, notamment à partir des années trente¹²⁴³. Certaines lois qu'il met en œuvre encouragent ainsi les municipalités à aménager ou revoir leur trame urbaine¹²⁴⁴. La Loi Cornudet¹²⁴⁵ de 1919, amendée et complétée en 1924, incite par exemple les villes de plus de 10 000 habitants à établir un Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement, dont une grande partie du contenu concerne souvent l'aménagement routier (élargissement, extension ou création de voies...) ¹²⁴⁶. La manière dont sont organisés ou réorganisés les services centraux de l'Etat gestionnaires des questions routières ou urbaines influence également la conception et la réalisation des politiques routières locales¹²⁴⁷. Le changement structurel des services centraux de l'Etat témoigne ainsi véritablement d'une prise en compte accrue des problématiques urbaines - jusque là relativement absentes ou ignorées - à partir de la fin des années quarante¹²⁴⁸. L'évolution de ces services rend compte également d'une attention croissante pour les questions de circulation et de sécurité routière¹²⁴⁹.

¹²⁴⁰ Jusqu'aux lois de Décentralisation de 1982 et 1983, qui prévoient à nouveau le transfert de la gestion de l'ensemble des routes départementales et de certaines routes nationales aux départements, dans le cadre d'un transfert progressif s'étirant jusqu'à janvier 2007.

¹²⁴¹ Que ce soit sur le plan routier, au niveau des transports collectifs urbains, des voies ferrées ou des transports scolaires.

¹²⁴² Cette contribution est renforcée par la mise en place du FSIR (Fond Spécial d'Investissement Routier) en 1951. Il comprend plusieurs tranches, auxquelles peuvent être éligibles certains types de travaux : tranche urbaine, tranche concernant les autoroutes, etc. Il fonctionne comme un guichet de ressources pour les projets d'infrastructures urbaines ou autoroutières. Dans le cadre de ses plans de modernisation et d'équipement, l'Etat impulse de même une nouvelle dynamique de programmation des projets routiers.

¹²⁴³ Nous reviendrons plus loin sur le programme d'aménagement routier de la région lyonnaise établi par l'Etat en 1935.

¹²⁴⁴ Sans oublier les lois qui portent sur la réglementation de la circulation (Code de la route...) traitées précédemment dans ce chapitre.

¹²⁴⁵ Dont la mise en œuvre n'est qu'une confirmation de vœux et de projets conçus localement. De son côté, la Ville de Lyon met en place en effet les premières réflexions sur son PAEE dès 1912, voir Saunier P.-Y., « Au service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20^{ème} siècle », in : *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècles*, Archives Municipales de Lyon, Lyon, 1997.

¹²⁴⁶ C'est dans le cadre du PAEE de la Ville de Lyon adopté pour partie par le Conseil Municipal de la Ville de Lyon en 1935 que sont réalisées ou programmées plusieurs créations ou extensions de voies : Boulevard Ambroise Paré, Boulevard Jean XXIII, prolongement de l'Avenue Berthelot, élargissement de la Rue Garibaldi....

¹²⁴⁷ Voir Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit.

¹²⁴⁸ Nous verrons notamment l'incidence sur ces politiques de l'autonomie acquise par la Direction des Routes dans les années trente (parallèlement aux enjeux conflictuels de coordination des transports entre 1933 et 1937, cf. Loi de 1934), la réorganisation des services de l'Etat à la fin des années quarante en vue de l'étude des problématiques urbaines (stationnement, autoroutes urbaines...), ou encore la transformation de la Direction des Routes en Direction des Routes et de la Circulation Routière dans les années soixante (avec une attention particulière aux problématiques de circulation et de sécurité routières), voir sur ces points Orsell, 2009, op. cit., Partie II, p. 55-57 et Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit., p. 574 et 575.

Par ailleurs, les moments de rapatriement des enjeux locaux dans une perspective étatique ou nationale ne sont pas forcément rejetés par les décideurs locaux. Au contraire, les édiles urbains se réjouissent la plupart du temps d'une intervention directe et importante, souvent décisive, notamment en matière financière, des services de l'Etat sur leur territoire. Ce genre de contribution est d'ailleurs souvent recherché et les grands projets d'aménagement routier proviennent le plus souvent d'un compromis complexe entre acteurs locaux et agents de l'Etat. Parfois, les arrangements deviennent si diffus qu'il est difficile d'en extraire ensuite les genèses locales, intermédiaires ou étatiques de prise de décision. De manière générale, un projet est souvent le produit de multiples micro-décisions dont le fil chronologique s'avère parfois impossible à cerner voire à reconstituer¹²⁵⁰. Ce bricolage politico-administratif et cette co-construction d'enjeux divers peut amener parfois à des tentatives de re-légitimation *a posteriori* des choix ou du mérite que certains acteurs ou certaines institutions peuvent retirer des opérations, sans qu'il soit toujours possible d'en examiner la véracité¹²⁵¹.

Dans le domaine routier, nous avons donc vu que l'Etat est sollicité au milieu d'autres organismes, prenant part ainsi à un système d'acteurs local complexe, pour intervenir sur la question automobile et les enjeux de circulation routière. A ce niveau, des liens étroits s'organisent entre les représentants de l'Etat et ceux des collectivités locales pour la gestion des routes urbaines ou départementales. Une complémentarité décisionnelle, technique et financière lie ces intervenants¹²⁵². En même temps, ces relations de proximité ne peuvent pas contrecarrer une hiérarchie préexistante entre tous ces acteurs. Ainsi, elles laissent nécessairement transparaître un positionnement réciproque des uns par rapport aux autres. Par l'intermédiaire du Préfet, l'Etat se trouve notamment sollicité pour intervenir sur l'entretien, la réfection ou la construction de routes, même lorsqu'il s'agit de voies municipales ou de routes départementales. Il est aussi mobilisé très fréquemment sur des questions de réglementation ou lorsque les collectivités locales émettent des vœux dont les objectifs restent trop généraux ou s'avèrent transposables à d'autres territoires. A d'autres moments, ces relations peuvent se traduire par une demande d'autonomie des collectivités locales¹²⁵³. Dans le cadre des projets routiers, en effet, si l'indépendance peut se justifier

¹²⁴⁹ En témoigne notamment la création, le fonctionnement et l'évolution du SERC (Service d'Etudes et de Recherche sur la Circulation).

¹²⁵⁰ Voir Bonamy J., Brachet O. et Offner J.-M. « Etudes et décisions : La ligne C du métro lyonnais », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 14, 1982, pp. 29-48.

¹²⁵¹ Comme en témoigne la Lettre de Camille Chalumeau à Edouard Herriot du 3 mai 1949, lui indiquant tous les efforts consentis (voyage d'études et recueil de documents techniques à partir de ses propres fonds) pour réaliser les grands aménagements routiers de Lyon (et notamment le Tunnel de la Croix-Rousse, qui servira de modèle à d'autres villes et ingénieurs européens), et revendiquant la paternité des études et des réflexions à l'origine de ces projets, cf. AML 968 WP 074.

¹²⁵² Alors même que l'évolution des villes et le développement de l'automobile rend encore plus complexe ces relations : « De plus en plus les hommes seront appelés à effectuer des voyages dont une ville au moins sera une extrémité. C'est pourquoi la séparation qui a longtemps prévalu entre la route et la rue, entre les autorités nationales ou départementales responsables de la première et les autorités municipales chargées de la seconde n'est plus de mise aujourd'hui », cf. Aubert, *Les transports et l'aménagement du territoire*, Rapport pour le compte de la DATAR, Juillet 1964, p. 70.

¹²⁵³ De manière générale, les édiles lyonnais ont souvent réclamé plus d'autonomie technique et administrative dans la gestion de leurs affaires locales (voir notamment le discours du président du Conseil Général du Rhône Laurent Bonnevey devant le Préfet du Rhône à l'occasion de l'inauguration du Boulevard de ceinture). Toutefois, ils ne refusent pas les subventions octroyées par l'Etat à l'occasion de la construction ou de l'entretien d'une route, d'un tunnel ou d'un pont.

en matière de techniques et de savoir-faire, elle est aussi réclamée au niveau décisionnel et procédural¹²⁵⁴.

Ainsi par moment, le flou concernant la répartition administrative, politique, technique et financière¹²⁵⁵ de la prise en charge du réseau routier français, à la fois national et local, conduit à de nombreuses discussions et médiations entre les acteurs politiques ou administratifs, en charge localement de l'application de cette politique¹²⁵⁶. Nous en avons vu quelques exemples notamment au sujet de l'épineuse question de l'entretien et de la réfection des voies placées sur les quais du Rhône et de la Saône, ou de la mise en place de pistes cyclables sur certaines routes nationales traversant les villes. Cette complexité est reproduite au niveau central où l'on retrouve - dans certaines instances - des représentants de plusieurs ministères, notamment des Travaux Publics et de l'Intérieur. La mise en place, en 1937, et le fonctionnement du Comité technique de la voirie départementale et communale en est l'illustration parfaite¹²⁵⁷. Cet organe émane de la Direction générale des collectivités locales du Ministère de l'Intérieur. On y retrouve des représentants des collectivités locales, des ingénieurs à la retraite, des membres de l'Association des ingénieurs des villes de France et des représentants du Ministère de l'Intérieur et de celui des Travaux Publics. Il a en charge des questions techniques et réglementaires concernant la voirie rurale, urbaine et départementale. Ses membres concourent à l'examen de problèmes techniques, financiers ou juridiques, et contribuent à diffuser des connaissances aux représentants des collectivités locales. Leur activité s'oriente progressivement du côté des enjeux urbains, sur lesquels ils réalisent plusieurs enquêtes importantes (rues, stationnement, éclairage) à destination des villes à partir des années cinquante¹²⁵⁸. Nous allons voir que cette orientation vers les problématiques urbaines a été longue à se dessiner du côté des services de l'Etat.

2) Les villes, un angle mort des problématiques routières ?

L'organisation territoriale et l'activité des services étatiques permettent aux ministères des Travaux Publics et de l'Intérieur d'avoir une vue d'ensemble de la gestion du réseau routier (construction, entretien, trafic)¹²⁵⁹. Plusieurs rapports (réalisés annuellement), des recensements organisés régulièrement (circulation, accidents, etc.) et des classifications (routes, longueur, état, entretiens, revêtements, etc.) sont entrepris et remontent du local vers le national¹²⁶⁰. Organisés sous la même forme, ces travaux facilitent la centralisation d'informations concernant le réseau routier national. Dans ce cadre, on observe le développement d'une véritable « nomenclature nationale » axée sur une harmonisation et

¹²⁵⁴ Sur ce plan, l'étude du cas lyonnais nous permettra de regarder plus en détail comment est mise en débat la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales.

¹²⁵⁵ Avec notamment la question de la perception, de la répartition et de l'utilisation des taxes sur les automobiles.

¹²⁵⁶ Que ce soit les élus municipaux ou ceux du Conseil Général, les ingénieurs des villes, du département, des membres de la Préfecture ou des services déconcentrés de l'Etat. Ces différents acteurs se retrouvent donc dans les différentes commissions mises en place pour gérer les questions de routes et de circulation au niveau local. Nous reviendrons sur ce point dans la suite de notre travail.

¹²⁵⁷ A sa création il s'intitule le Comité technique de la vicinalité, il devient le Comité technique de la voirie départementale et communale à partir du 24 avril 1959, voir AN 1980 0521 ART 5.

¹²⁵⁸ Voir sur ce point notre chapitre six.

¹²⁵⁹ Voir sur ce point notre chapitre cinq.

¹²⁶⁰ Voir sur ces points les cartons AN 1977 0444 ART 1, AN 1977 0444 ART 2, et AN 1977 0444 ART 3, où l'on retrouve des recensements et des statistiques de la circulation dans plusieurs départements français pour les années cinquante et soixante.

une homogénéisation du phénomène automobile¹²⁶¹. Plusieurs mécanismes de subvention et de financement annuels permettent en retour une programmation des travaux neufs et de rénovation du réseau routier au niveau départemental. Toutefois, ces démarches ont souvent comme point aveugle la question urbaine, car elles ne s'appuient que sur des données départementales. On reste ainsi dans une perspective de compréhension rurale, ou du moins inter-urbaine, du réseau routier national.

Du point de vue routier, la question des villes et des agglomérations (entrée, sortie, dégagement, traversée, stationnement, etc.) envisagée par l'Etat sous l'angle de leur spécificité (densité, topographie, quartiers historiques, centre ville) n'apparaît véritablement qu'à partir des années trente, puis surtout après la Seconde Guerre Mondiale sous l'influence notamment de l'étude et de l'exemple des villes américaines (rapports, voyages d'études, etc.)¹²⁶². Plusieurs enquêtes et missions en Amérique du Nord permettent en effet de renouveler les connaissances urbaines et routières du Ministère des Travaux Publics. Les cours et les formations dispensées aux ingénieurs des ponts et chaussées dans le cadre de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées ou de cycles spéciaux sont ainsi orientés vers une plus meilleure compréhension des problématiques urbaines.

Par ailleurs, il faut noter que lorsque les enjeux routiers en ville sont pris en compte par les services de l'Etat, c'est principalement pour résoudre les problèmes urbanistiques et automobiles qui touchent Paris¹²⁶³. Ainsi dans un cadre urbanistique, architectural, administratif et politique bien spécifique¹²⁶⁴ sont élaborées des solutions étatiques adaptées aux problèmes essentiellement parisiens. Ces dernières peuvent concerner la reconfiguration générale de la trame urbaine (Hausmannisation (années 1860), Plan Voisin/Le Corbusier (années 1920), Plan Prost (années 1930)), des projets de transports (métro, puis RER, Boulevard périphérique, autoroutes de dégagement¹²⁶⁵), des enjeux réglementaires (réglementation du stationnement, feux tricolores, rond-point, etc.), ou même le niveau de gestion politico-administratif le mieux adapté (Préfecture de la Seine, projet de Grand Paris, Département de Paris)¹²⁶⁶. A ce titre, pour les autres villes, la capitale

¹²⁶¹ Voir sur ce point Barles S., Jardel S. et Guillaume A., *Infrastructures de transports routiers, Parcs et trafics automobiles, France, 1900, Etude exploratoire*, Rapport de recherche pour le compte de l'INRETS, Laboratoire TMU, Octobre 2004.

¹²⁶² Sur le plan des transports collectifs urbains, l'étatisation du secteur est encore plus lente sur le plan réglementaire, financier et technique. Elle n'intervient véritablement qu'à partir des années soixante-dix et quatre vingt, voir sur ce point Lefevre C. et Offner J.-M., *Les transports urbains en question, Territoires, usages, décisions*, Celse, Paris, 1990.

¹²⁶³ Cela s'explique aussi par le fait que Paris est de loin la plus grande ville française. Les autres grandes villes d'étendue géographique comparable (Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nice ou Lille) se retrouvent dans des configurations assez différentes loin derrière. Ainsi il n'y a pas de villes de grande taille en dehors de la capitale, comme c'est pourtant le cas en Italie, en Espagne ou en Allemagne. De fait les réponses apportées par l'administration française correspondent à cette réalité, même si on peut penser que d'une certaine manière elles ont aussi provoqué et ont contribué à construire ou à renforcer cette réalité, voir sur ce point Badie B. et Birnbaum P., *Sociologie de l'État*, Hachette, Paris, 1994 (1979).

¹²⁶⁴ Voir sur ce point les travaux de Mathieu Flonneau, 2005, op. cit.

¹²⁶⁵ Voir Flonneau M. « Par-delà la « frontière du périphérique ». L'automobile, Paris, et les enjeux joués de la centralité et de la conscience de la ville », in Fraboulet D. et Rivière D. (dir.), *La ville sans bornes, La ville et ses bornes*, Nolin, Paris, 2006, pp. 175-186 ; et « City infrastructures and city dwellers: accommodating automobile in twentieth-century Paris », *The Journal of Transport History*, vol. 27, march 2006, pp. 93-114.

¹²⁶⁶ Sans parler des solutions réglementaires (circulation, stationnement), appliquées ou expérimentées sur le territoire parisien, mais qui ne répondent pas à une impulsion étatique.

reste mobilisée comme un exemple, dont les réalisations peuvent être parfois reproduites dans d'autres proportions ou bien plus tard.

A son niveau, néanmoins, une ville comme Lyon, avec le développement de ses services techniques municipaux et avec l'appui des services techniques départementaux dans la proche banlieue¹²⁶⁷, bénéficie d'une certaine autonomie administrative, technique et financière pour la gestion de son réseau routier, ainsi qu'en matière de conception et de programmation de voiries nouvelles¹²⁶⁸. De fait, l'Etat reste donc logiquement présent davantage dans les territoires ruraux du Rhône. Ses services prennent toutefois position concernant les réseaux routiers urbains lorsqu'il s'agit de planifier à l'échelle de l'agglomération ou de la région le programme d'aménagement routier à concevoir ou engager, comme cela s'est déroulé dans les années trente, cinquante ou soixante¹²⁶⁹.

Par ailleurs, l'orientation des programmes de construction des autoroutes n'a pas facilité la prise en compte des problématiques urbaines. Si certains projets sont envisagés dès l'entre-deux-guerres¹²⁷⁰, l'intérêt des représentants de l'Etat concernant l'établissement de ces infrastructures apparaît mitigé¹²⁷¹, voire tardif pour certains¹²⁷². Par contre c'est l'un des enjeux sur lesquels les services de l'Etat se mobilisent très fortement après la Seconde Guerre Mondiale¹²⁷³. Il constitue d'ailleurs l'un des moyens privilégiés de conquête de la ville pour certains ingénieurs des ponts et chaussées¹²⁷⁴. En effet au plan national, les années cinquante et surtout soixante dessinent un autre champ d'intervention pour l'Etat

¹²⁶⁷ Tout en bénéficiant également de l'appui de villes de banlieue importantes dont les services techniques étaient assez développés. On pense ici à ceux de Villeurbanne, Vénissieux ou Caluire.

¹²⁶⁸ Pour une présentation plus générale des projets routiers à Lyon au vingtième siècle, voir Gardon S., « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'Etat, La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, n° 2, septembre 2007, pp. 63-102. Voir également l'historique des grands projets routiers lyonnais que nous proposons en annexes.

¹²⁶⁹ Reverdy Georges, « Les étapes historiques de l'aménagement routier urbain et les grands chantiers actuels de la ville de Lyon », conférence donnée à l'occasion des Journées d'études techniques de la route de Lyon en 1975.

¹²⁷⁰ Nouvelles routes spécialement dédiées aux automobiles dont les premières réalisations ont lieu en Italie au début des années 1920. Elles sont discutées notamment au congrès de l'AIPCR à Milan en 1926, puis lors des congrès internationaux des autoroutes de 1931 et 1932 à Genève puis Milan, mais il faut attendre 1955 pour qu'en France elles se trouvent encadrées par une véritable définition technique, réglementaire et budgétaire (Loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée par la loi n° 58-336 du 29 mars 1958 et le décret n° 60-661 du 4 juillet 1960, qui définissent et programment la réalisation d'autoroutes en France), bien que le Ministère des Travaux Publics en étudie la programmation depuis la fin des années 1920.

¹²⁷¹ Important néanmoins au niveau des enjeux autoroutiers lyonnais, du fait du carrefour des voies régionales, nationales et internationales constitué par l'étoile routière lyonnaise, voir Gardon S., « L'automobile saisie par l'action publique locale, L'émergence des enjeux de circulation et de sécurité à Lyon (1929-1969) », in Guilbot M. (dir.), *L'accident de la route : comprendre pour mieux agir*, Actes INRETS n° 101, Paris, 2006, pp. 79-97.

¹²⁷² Voir Sancery M., *L'autoroute, Voie de la prospérité et de l'unité européenne*, Imprimerie Mont-Louis, Clermont-Ferrand, 1962. Voir aussi Desportes M., *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècle*, Gallimard, Paris, 2005. De leur côté, Brunot et Coquand tiennent à relativiser ce retard présumé dans l'intérêt porté aux autoroutes par les ingénieurs des ponts et chaussées français, voir Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit.

¹²⁷³ Voir Conseil Général du Rhône, *Les grands travaux dans la région lyonnaise, Essai de mise au point d'après guerre*, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1946, 131 p. et Réolle J., « Aménagement routier de la région lyonnaise, Etat actuel des réalisations », *La Route*, 1949, pp. 3-19.

¹²⁷⁴ Voir Bardet F. et Gardon S., « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in Le Bianic T., Vion A. (dir.), *Action publique et légitimités professionnelles*, LGDJ, Paris, 2008, pp. 197-208.

avec le début des programmes de construction d'autoroutes¹²⁷⁵. A la suite du programme autoroutier défini par le gouvernement le 28 Mars 1960, la Circulaire n° 26 du 3 mars 1961¹²⁷⁶ présente le plan directeur de l'aménagement du réseau routier national¹²⁷⁷. Ce programme comprend l'établissement de 3 324 Km d'autoroutes, dont : 1 835 km en première urgence (à réaliser d'ici 1975) ; 571 km en deuxième urgence ; et 918 km en troisième urgence. Dans un premier temps, il s'agit de procéder à une clarification des définitions et des enjeux autoroutiers, établie par la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée par la loi n° 58-336 du 29 mars 1958 et le décret n° 60-661 du 4 juillet 1960¹²⁷⁸ : « les autoroutes sont des voies routières à destination spéciale, sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservées aux véhicules à propulsions mécaniques. On distingue les autoroutes de dégagement urbain, relativement courtes, destinées essentiellement à livrer passage à un nombre très élevé de véhicules près des grandes agglomérations et les autoroutes de liaison, se développant sur des longues distances entre grandes villes ou de région à région. Une même autoroute peut d'ailleurs avoir le caractère de « dégagement », aux abords immédiats de certaines agglomérations importantes et le caractère de liaison dans ses sections intermédiaires. »¹²⁷⁹.

Face à l'augmentation des activités de suivi des projets autoroutiers pour les services centraux et déconcentrés du Ministère des Travaux Publics, des procédures visant à harmoniser leur étude sont mises en place. Une Note du Directeur des Routes envoyée aux ingénieurs des ponts et chaussées du 14 juin 1960 sur l'« Etude des projets d'autoroutes »¹²⁸⁰ revient sur les principes d'organisation des études. Elle précise que l'étude du tracé général des autoroutes de liaison incombe au Service Spécial des Autoroutes, que l'étude de l'avant-projet est présentée par le service local qui doit en conduire l'étude en liaison constante avec le Service Spécial des Autoroutes, et enfin que l'étude des projets d'exécution incombe entièrement au Service local¹²⁸¹. Par ailleurs, il est indiqué que les services locaux peuvent solliciter le Service Spécial des Autoroutes, ainsi que le Service Central d'Etudes Techniques pour les ouvrages d'art d'envergures exceptionnelles. De même, il est possible de recourir aux services de bureaux d'études. Cette répartition des missions renforce l'activité des services déconcentrés qui héritent des études d'exécution depuis le stade de l'avant-projet, et confine le Service Spécial des Autoroutes dans un rôle d'administration centrale dédié aux « études générales de tracé et de normes et à l'établissement des projets-types de toutes les parties

¹²⁷⁵ D'autres enjeux (reconstruction, croissance urbaine), thématiques (stationnement) ou outils (études de trafic), permettent également à ses représentants de se positionner sur le champ de l'urbain, comme nous le verrons par la suite.

¹²⁷⁶ Cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁷⁷ Elle est complétée par la Circulaire n° 29 du 8 mars 1961 qui établit les « Mesures à prendre pour améliorer la circulation en attente de la réalisation du programme d'équipement du réseau routier », notamment au niveau de l'aménagement des routes importantes dont le doublement par une autoroute est prévu au plan directeur, cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁷⁸ Voir aussi la Note du 12 mai 1961 de la Direction des Routes et de la Circulation Routière sur les règles relatives à la construction des autoroutes, cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁷⁹ Cf. Circulaire n° 17 du 1^{er} mars 1962 relative aux conditions techniques d'aménagement des autoroutes, AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁸⁰ Cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁸¹ Celui-ci pouvant alors agir, soit comme maître de l'œuvre pour le compte de l'Etat, soit comme prêtant son concours à la Société concessionnaire, la deuxième formule étant la plus encouragée.

standardisables des autoroutes, ce qui en soi est déjà une mission très vaste »¹²⁸². Enfin, face aux nombreux projets de travaux routiers qui se trouvent donc étudiés et exécutés pendant cette période, des instructions sont données afin d'attirer l'attention des services sur la nécessité de procéder à des évaluations précises du coût des travaux et d'en respecter le montant, ainsi que de fixer et de tenir, pour chaque opération, des délais raisonnables¹²⁸³. Les enjeux économiques deviennent dès lors déterminants, notamment en ce qui concerne la réalisation des autoroutes urbaines. La tentation est grande de recourir à la mise en place de péages pour financer ces dernières dont le coût de réalisation est estimé à quatre fois à celui des autoroutes de rase campagne¹²⁸⁴. Dans le compte-rendu d'une mission organisée en novembre 1964 par le Service des Affaires Economiques et Internationales (SAEI) et le Service Spécial des Autoroutes (SSA) sur les autoroutes urbaines aux Etats-Unis et au Canada¹²⁸⁵, le recours au péage est même justifié économiquement pour financer les autoroutes urbaines : « Cette méthode est donc financièrement et économiquement la plus souhaitable ».

En parallèle à ces interrogations sur la mise en œuvre des programmes de construction d'autoroutes, il a également été question de créer un office permettant la construction et la gestion de routes spéciales, particulièrement pour les autoroutes urbaines. En effet dans le contexte des années soixante, avec l'urgence des besoins de construction de voies express urbaines, cette idée est exprimée dans le compte-rendu d'une mission organisée en novembre 1964 par le Service des Affaires Economiques (SAEI) et le Service Spécial des Autoroutes (SSA) sur les autoroutes urbaines aux Etats-Unis et au Canada¹²⁸⁶ : « il faudrait mettre sur pied une organisation cohérente. Une solution envisageable serait la création, dans chaque grande agglomération (Paris – Lyon - Marseille), d'un organisme chargé de l'exploitation et de la construction des voies rapides : sur le modèle du « Port of New York Authority » ou de l'Office des Autoroutes de Québec. Cet office pourrait recevoir en concession les autoroutes existant à l'heure actuelle, ce qui lui assurerait des revenus immédiats »¹²⁸⁷. Ce type de structure dédié spécifiquement aux autoroutes urbaines ne sera jamais mis en place en France¹²⁸⁸, où l'attention se porte davantage sur les autoroutes interurbaines. La voie choisie pour réaliser et exploiter ces dernières passe quant à elle par l'établissement de Sociétés d'Economie Mixte concessionnaires¹²⁸⁹. Leur gestion est

¹²⁸² Note de Thiébault du 28 juin 1962 à M. Renoux, ingénieur général des ponts et chaussées, cf. AN 1977 0444 ART 14.

¹²⁸³ Voir les Circulaires n° 9 du 20 Janvier 1961 et n° 29 du 8 mars 1961 sur la « Présentation des projets de travaux routiers – Evaluation de leur coût et du délai d'exécution », cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁸⁴ Note non daté de Frybourg, chef du SERC, sur « La circulation urbaine et l'urbanisation », Cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹²⁸⁵ Voir la « Note d'information intérieure sur le péage sur autoroutes en zone urbaine, Rapport d'une mission de novembre 1964 aux Etats-Unis », réalisée par Thiébault (SSA) le 17 décembre 1964, cf. AN 1977 0444 ART 9.

¹²⁸⁶ Idem.

¹²⁸⁷ Cf. compte-rendu de la Mission au Canada et aux Etats-Unis de novembre 1964, Rapport de 10 pages sur « Le péage sur les autoroutes en zone urbaine », cf. AN 1977 0444 ART 9.

¹²⁸⁸ Au cours de notre chapitre six, nous verrons également qu'au niveau de la gestion et de la construction des parkings, la mise en place d'autorités publiques mixtes locales, organisatrices de ce secteur est également évoquée à la suite notamment de voyages aux Etats-Unis et de la diffusion des expériences américaines.

¹²⁸⁹ Voir sur ce point Bardet F. et Jouve B., *Les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat et l'action publique : un « corps d'Etat » en mutation*, Polycopié de cours, ENTPE, 2009, pp. 66-74.

étroitement contrôlée par l'Etat, avec une place importante des ingénieurs des ponts et chaussées¹²⁹⁰.

Mais au-delà des ces réflexions et de la réorganisation des services de l'Etat pour gérer la construction d'autoroutes, la mise en place des programmes d'aménagements routiers et autoroutiers et les projets de gouvernance dont ils font l'objet dépend d'une configuration d'acteurs locale dans laquelle elle s'insère. Elle est en effet fortement marquée par le jeu des collaborations institutionnalisées entre ingénieurs de l'Etat et représentant des collectivités locales. C'est ce qu'on nous verrons dans le cadre de l'exemple lyonnais.

B) Un déplacement des problématiques routières en ville au profit des ingénieurs de l'Etat

A plusieurs égards, les années trente sont révélatrices d'un nouveau positionnement des services de l'Etat sur les enjeux routiers et urbains, tout particulièrement dans le cas lyonnais. On voit distinctement s'opérer entre 1933 et 1935 un changement dans l'appréhension et l'organisation de l'espace urbain à partir d'une nouvelle conception des projets routiers¹²⁹¹. Les discussions en Conseil Général du Rhône et les rapports annuels des ingénieurs des ponts présentés au Préfet ou en Conseil Général dévoilent clairement cette tendance¹²⁹². Pourtant un important projet inter-communal avait déjà vu le jour avec la mise en chantier du Boulevard de ceinture en 1928 sur les communes de Saint-Fons, Vénissieux, Lyon, Bron et Villeurbanne. Parallèlement les techniciens des collectivités locales et en particulier l'ingénieur Chalumeau avaient, dans le cadre des discussions du PAEE, mis en place plusieurs réflexions sur les projets routiers, dont la programmation de plusieurs projets de tunnels¹²⁹³. Mais au moment d'envisager la jonction de ce vaste boulevard avec le réseau routier local, en amont et en aval de Lyon, les études ont mis en avant la nécessité de construire deux nouveaux ponts¹²⁹⁴. Ce débordement des enjeux routiers, une nouvelle fois au-delà du territoire communal lyonnais, fait prendre conscience aux aménageurs locaux que le schéma routier lyonnais doit s'intégrer dans un espace

¹²⁹⁰ Voir la Circulaire n° 38 (Ministère des Travaux Publics) relative au rôle des Ingénieurs Généraux, en ce qui concerne les Autoroutes concédées, 6 juillet 1964 ; et l'Arrêté du 9 janvier 1964 du Ministre des TP nommant les membres de la Commission Spéciale chargée de donner son avis sur la rédaction et le mode de dévolution des marchés de construction d'autoroutes concédées, cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹²⁹¹ Voir Herriot H., « Introduction », *Technica*, n° 49, 1937, p. 21 et Chalumeau C., « Les Grands Travaux de la Région Lyonnaise », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 22-23.

¹²⁹² Voir le rapport du 30 janvier 1934 de Claude Delaigue, ingénieur en chef du service vicinal du Département du Rhône qui revient sur la Décision ministérielle du 10 décembre 1933, qui avait fait suite à un vœu du Conseil Général du Rhône du 15 septembre 1933, et qui invitait les ingénieurs des ponts et chaussées à étudier un programme d'aménagement des routes nationales dans la région lyonnaise, cf. Bied A., « La naissance du tunnel sous la Croix-Rousse », *Technica*, n° 167, décembre 1953, p. 8.

¹²⁹³ Deux tunnels à trois branches étaient envisagés, l'un sous la colline de la Croix-Rousse, l'autre sous la colline de Fourvière, voir Chalumeau C., « Réalisations souterraines de la ville de Lyon », *Le Monde souterrain*, n° 15-16-17, 1937.

¹²⁹⁴ Un seul finalement sera construit, le Pont Poincaré, au Nord du Parc de la Tête d'Or, en prolongement du Boulevard Pomerol (actuellement Stalingard). L'autre pont, encore envisagé aujourd'hui, pose toujours problème pour la liaison entre les axes au Sud-Ouest de Lyon (A 7, A 45 et Boulevard Périphérique) mais la construction du Port Edouard Herriot puis du Barrage de Pierre-Bénite a rendu très difficile son aménagement.

beaucoup plus large¹²⁹⁵. La lettre du 30 octobre 1934 du Ministère des Travaux Publics au Conseil Général du Rhône revient sur la connexion entre les différents projets étudiés :

« Les ingénieurs du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Rhône ont entrepris une étude ayant pour objet l'amélioration des conditions de desserte de la ville de Lyon et de la région lyonnaise par le réseau des routes nationales. Un premier examen de leur étude a fait apparaître l'impossibilité de traiter le problème du seul point de vue de la voirie nationale, sans le lier aux travaux projetés par le Département du Rhône, par la Ville de Lyon et par les communes suburbaines, dans le cadre des plans d'aménagements établis par ces collectivités en vertu des lois des 14 mars 1919-19 juillet 1924. C'est donc une étude d'ensemble de l'aménagement de la région lyonnaise qu'il conviendrait d'entreprendre dans les conditions déterminées par les lois susvisées. Je vous prie de vouloir examiner s'il n'y aurait pas lieu de charger un comité de procéder à cette étude. J'invite dès à présent, les Ingénieurs du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées à se mettre à votre disposition pour collaborer éventuellement aux travaux de ce comité dont la désignation me paraît rentrer dans votre attribution. »

A la suite de cette décision, une conférence est organisée à la Préfecture du Rhône le 19 août 1935 sur le Tunnel la Croix-Rousse. Elle réunit le Préfet du Rhône, Bollaert, le Président du Conseil Général du Rhône, le Gouverneur militaire de la Ville de Lyon et les ingénieurs Victor Varvier et Camille Chalumeau, et permet la présentation du projet de tunnel de la Ville de Lyon et du projet de tunnel des ponts et chaussées. A partir de cette nouvelle configuration locale redessinant l'aménagement des projets routiers lyonnais, les services de l'Etat vont chercher à se repositionner pour représenter les enjeux régionaux et nationaux qu'ils croient inhérents au bassin lyonnais. Une autre conférence a lieu entre ingénieurs le 9 septembre 1935 sur ce thème. A la suite de cette rencontre, le service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône est désigné comme responsable de la préparation des adjudications et de l'exécution des travaux du Tunnel de la Croix-Rousse en raison de la part prise par l'Etat dans le financement des travaux¹²⁹⁶.

Ces éléments confirment le passage de problématiques routières communales, à des enjeux s'étendant sur un territoire plus large, débordant des communes suburbaines pour englober des enjeux départementaux, régionaux, voire nationaux dans le cadre par exemple de la définition des itinéraires internationaux¹²⁹⁷. Aux yeux des responsables locaux comme nationaux, les enjeux de desserte ou de transit locaux, départementaux et régionaux s'éloignent ou débordent en effet sensiblement de la seule Ville de Lyon¹²⁹⁸.

¹²⁹⁵ Voir le Rapport présenté par M. Pinton, conseiller municipal, lors d'une séance de la commission générale des grands travaux le 11 mai 1936 et comprenant 2 parties : « Travaux d'aménagement de la région lyonnaise -tunnel routier, pont, autoroutes- état des projets » ; « Lyon et les travaux d'urbanisme », cf. ADR 694 W 537.

¹²⁹⁶ Cf. Bied A., « La naissance du tunnel sous la Croix-Rousse », *Technica*, n° 167, décembre 1953, p. 9.

¹²⁹⁷ Cette période est marquée par la définition et la mise en œuvre par les services ordinaires des ponts et chaussées des itinéraires internationaux.

¹²⁹⁸ Que ce soit aussi d'ailleurs au niveau des voies ferrées régionales, des tramways ou de la mise en place de lignes de bus (passagers ou scolaires). On voit ainsi très nettement pendant cette période le département du Rhône s'affirmer dans un rôle de médiateur intercommunal des problématiques de transport avec la mise en place de plusieurs commissions et la réalisation d'études et de rapports sur ce thème. Dans le cadre de sa loi de coordination des transports, l'Etat se mobilise également plus fortement sur

Ainsi, lorsqu'il s'agit de réfléchir à l'emplacement de certains ponts, puis bientôt de rocade et de débouchés de voies, les interconnexions avec le réseau routier local dépassent largement le cadre de la commune. Si bien qu'à partir du boulevard de ceinture, pourtant initialement conçu dans un autre cadre – celui du PAEE et des ambitions propres aux Conseil Général – se dessine un programme d'aménagement routier le complétant par des tunnels, un axe Nord-Sud puis d'autres voies et rocades. Ces perspectives confirment factuellement l'avènement d'une nouvelle entité, la région lyonnaise, devenue concrète dans les mentalités, puis bientôt dans la loi. En effet, s'inspirant des problématiques de l'aménagement de la région parisienne, la Loi du 1er juillet 1935 crée un comité d'aménagement et d'organisation de la région lyonnaise. Ces démarches annoncent la prise en compte d'une échelle intercommunale de l'aménagement urbain avec notamment la mise en place du groupement régional d'urbanisme (décret du 7 novembre 1938) puis la constitution d'un comité régional de la région lyonnaise (arrêté interdépartemental du 1^{er} février 1939)¹²⁹⁹. Du côté des projets routiers, ce contexte général - national et local - aboutit à l'adoption d'un programme d'aménagement routier de la région lyonnaise¹³⁰⁰, coordonné par les ingénieurs des ponts et chaussées¹³⁰¹ dans le cadre du Ministère des travaux publics¹³⁰². Une commission permanente d'études des aménagements routiers de la région lyonnaise est également mise en place¹³⁰³. A partir de cette période¹³⁰⁴, les services de l'Etat sont de plus en plus étroitement associés aux problématiques routières et autoroutières qui concernent la région lyonnaise¹³⁰⁵. En effet, dès la fin de la Seconde Guerre Mondiale, les ingénieurs des ponts et chaussées réaffirment leurs ambitions concernant les projets

ces questions, ce qui débouche au niveau départemental sur la mise en place en 1935 des comités départementaux techniques des transports. Voir sur ces points notre chapitre quatre.

¹²⁹⁹ Voir Gardon S. et Meillerand M.-C., « La construction d'une réflexion métropolitaine : espaces et structures qui précèdent la mise en place de l'agence d'urbanisme de Lyon », *Territoire en Mouvement*, 2007, n° 2, pp. 4-17.

¹³⁰⁰ Dans ce cadre il faut noter que le Ministère des Travaux Publics et les ingénieurs des ponts et chaussées s'appuient uniquement sur des initiatives locales formulées dans le cadre du PAEE ou à partir du Boulevard de ceinture pour proposer un programme ambitieux d'aménagement routier. Tous les projets autoroutiers lyonnais des années vingt et trente ont été initialement conçus soit par des organismes privés (CARSEF, SAF) soit par les collectivités locales, l'Etat ne faisant que les reprendre ou non à son compte.

¹³⁰¹ A ce niveau il est parfois difficile de séparer distinctement les ingénieurs de l'Etat et ceux des collectivités locales tant leur contribution sur ces dossiers est mixte, complémentaire et parfois même sécante. De plus, les ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône sont amenés à travailler directement auprès de la Ville de Lyon pour concevoir ce programme d'aménagement routier. Ils ont à ce titre un rôle important d'experts-consultants auprès des collectivités locales. Mais pour que chacun garde son autonomie (ce qui ne se confirme pas dans les faits), il a toutefois été décidé que la Ville de Lyon avait en charge le Tunnel de la Croix-Rousse, le Département du Rhône, le Boulevard de Ceinture et l'Etat, l'Axe Nord-Sud, cf. Thiollière A., « L'Aménagement routier de la Région Lyonnaise, comme œuvre commune de l'Etat et des collectivités locales », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 51-52.

¹³⁰² Conférence donnée le 8 décembre 1935 à l'Hôtel de Ville de Lyon par le Ministre des Travaux Publics, Laurent Eynac, cf. ADR 694 W 537. Le Plan Chadenson est approuvé le 23 décembre 1935 par le Conseil Municipal de la Ville de Lyon.

¹³⁰³ Pilotée par des élus et des fonctionnaires, et dont la première réunion a lieu en janvier 1936, cf. ADR 694 W 537. Voir sur ce point notre chapitre quatre.

¹³⁰⁴ Voir Gardon S., « Les grands projets d'aménagement routier à Lyon, entre initiatives locales et relais national », communication au 3^{ème} *Congrès de l'Association Belge de Science Politique*, Université de Liège, 29 et 30 avril 2005.

¹³⁰⁵ Au détriment des ingénieurs des collectivités locales pourtant à l'origine de ces projets comme Chalumeau ou Delaigue, mais qui ne pourront plus vraiment reprendre la main sur ces initiatives.

routiers lyonnais¹³⁰⁶. A partir de la fin des années cinquante, ils se lancent ainsi dans un vaste projet de construction d'autoroutes urbaines¹³⁰⁷, pour l'agglomération lyonnaise¹³⁰⁸. Il ne sera qu'en partie réalisé¹³⁰⁹, en raison notamment de la prise en compte au cours des années soixante-dix des problématiques environnementales¹³¹⁰.

En lien avec la réalisation des projets routiers et la répartition des compétences entre les services de l'Etat et ceux des collectivités locales, nous allons revenir à présent plus en détail sur certaines carrières des ingénieurs de l'Etat comme nous l'avons fait pour certains ingénieurs des villes. Il s'agira de percevoir comment les enjeux de circulation urbaine sont intégrés à travers certains parcours d'ingénieurs des ponts et chaussées.

1) Une carrière en construction : Fernand Ramel au service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône

La construction des outils et des savoirs concernant la circulation urbaine se déploie à travers les liens qui unissent deux niveaux d'échelle et d'action complémentaires : les services déconcentrés d'un côté¹³¹¹ et les services centraux de l'autre. L'interdépendance entre ces deux niveaux est constitutive de la structuration et du fonctionnement du Ministère des Travaux Publics¹³¹². C'est dans ce cadre que les réflexions et les échanges sur la circulation se nourrissent pour accompagner simultanément des démarches en termes de recueils de données, d'applications locales ainsi que les tentatives de modélisation ou de montée en généralité des problèmes. Pour réaliser des enquêtes ou des études sur cette thématique, les experts mobilisés ont en effet besoin de s'appuyer sur ces deux niveaux d'intervention. Au-delà, c'est principalement le réseau constitué par les membres du corps des ponts et chaussées qui permet à ce système d'échanges de fonctionner de manière plus

¹³⁰⁶ Voir Conseil Général du Rhône, *Les grands travaux dans la région lyonnaise, Essai de mise au point d'après guerre*, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1946, 131 pages ; et Rérolle J., « Aménagement routier de la région lyonnaise, Etat actuel des réalisations », *La Route*, 1949, pp. 3-19.

¹³⁰⁷ Transformé progressivement en noms de code, désignant les « LY » de 1 à 13.

¹³⁰⁸ Pour plus de détails, voir Bardet F. et Gardon S., « Le modèle technocratique d'action publique urbaine », in Bardet F. (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le Plan Urbain Construction et Architecture, septembre 2005, pp. 21-34.

¹³⁰⁹ Voir Montès, C., *Système de transport et système économique en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise de 1960 à 1992*, Thèse de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Lyon 2, 1992.

¹³¹⁰ L'un des signes de cette tendance est relevé dans le compte-rendu du 12 janvier 1973 réalisé par G. Koenig sur la mission « RCB – Transports urbains » organisée par le SAEI du 16 au 18 octobre 1972 : « (...) le très fort mouvement d'opinion pour la sauvegarde de l'environnement et la grande méfiance que rencontrent actuellement les projets d'autoroutes urbaines risquent de se traduire d'ici quelques années par une dégradation de l'accessibilité : mais ce raisonnement paraît abstrait et il est difficile de convaincre l'opinion d'accepter des inconvénients proches pour éviter des inconvénients lointains. Probablement faudra-t-il attendre que la situation se dégrade fortement pour qu'un revirement puisse se dessiner. De même, les responsables de Penn-DTT pensent qu'on ne peut pas diminuer très fortement les réseaux de voirie rapide dans les villes moyennes en faisant du transports en commun mais c'est une opinion qu'il est maintenant difficile de faire partager aux élus. », cf. AN 1979 0291 ART 7.

¹³¹¹ Qui travaillent en relation avec les services techniques des collectivités locales (Ville et Département).

¹³¹² Et renforce les phénomènes de régulation croisée, voir sur ce point Thoenig J.-C., 1987, op. cit. ; et Crozier M. et Thoenig J.-C., 1975, art. cit.

ou moins optimale¹³¹³. Les liens de connaissances par promotion, par services fréquentés, voire à partir de relations personnelles permettent en effet de faciliter encore davantage la circulation des connaissances entre experts.

Sur le plan local tout d'abord, il faut revenir sur certains parcours d'experts afin de comprendre comment ces débats s'inscrivent dans des préoccupations connectées aux besoins de solutionner le problème automobile en ville. En ce sens, on a déjà signalé l'évolution des compétences qui marque une transformation des carrières des ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône, entre Varvier et Delaigue, puis Thiollière et Chadenson et enfin Ramel ou Rérolle. Ils se situent à un tournant dans la conception des politiques routières dans la région lyonnaise. En effet jusqu'aux années trente, l'essentiel de leurs activités concernait des secteurs ruraux ou inter-urbains, en évitant les problématiques urbaines. Puis à partir de cette période, les projets se concentrent sur l'agglomération lyonnaise et le centre de la Ville de Lyon¹³¹⁴. Ainsi, progressivement, les enjeux routiers se confrontent aux problèmes urbains, dont la prise en compte devient un passage obligé pour les ingénieurs des ponts et chaussées en poste dans le département du Rhône¹³¹⁵. Cette tendance est surtout confirmée lors de la période allant du milieu des années trente à la fin de la Seconde Guerre Mondiale qui confirme leur suprématie sur les ingénieurs des collectivités locales¹³¹⁶. A la Libération, les projets routiers lyonnais dont l'inscription urbaine s'avère de plus en plus déterminante sont en effet aux mains des ingénieurs de l'Etat¹³¹⁷.

Pour être à la hauteur de ces réalisations envisagées, ces derniers développent des compétences dans des champs de connaissances encore vierges, notamment l'ingénierie tunnelière et les réflexions sur l'aménagement de la circulation (carrefours, trémies...). Cette évolution est notamment perceptible à travers la carrière d'un agent du Ministère des Travaux Publics qui réalise la majorité de sa carrière dans le département du Rhône¹³¹⁸. Entré comme ingénieur des travaux publics de l'Etat au service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône en 1933, Fernand Ramel se spécialise dans les années trente dans la conception des tunnels routiers et plus particulièrement dans les problèmes de ventilation des tunnels. Il devient l'une des chevilles ouvrières des études puis de la réalisation du

¹³¹³ A côté de son appartenance au Ministère des Travaux Publics, c'est ce qui fait la force de ce réseau par rapport à d'autres types de réseaux comme celui constitué par les ingénieurs des villes de France. Voir Claude V., *Faire la ville, Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Parenthèses, Marseille, 2006, pp. 114-117.

¹³¹⁴ Alors que le territoire de la Ville de Lyon n'est pas très étendu, la majeure partie des projets envisagés au cours de cette période (Tunnel de la Croix-Rousse, autoroute des bas-ports ou Axe Nord-Sud, puis le tunnel de Fourvière) se situe sur la commune de Lyon et concerne très directement ces espaces centraux (Presqu'île, Croix-Rousse, Rive Droite de la Saône) et non des espaces périphériques (comme les 3^{ème}, 7^{ème} ou 8^{ème} arrondissements). Seul le boulevard de ceinture est conçu sur des terrains situés à 95 % en dehors de la Ville de Lyon.

¹³¹⁵ Thiollière A., « L'Aménagement routier de la Région Lyonnaise, comme œuvre commune de l'Etat et des collectivités locales », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 51-52.

¹³¹⁶ Le second conflit mondial écartant cette fois définitivement Camille Chalumeau et Claude Delaigue.

¹³¹⁷ Voir notamment Conseil Général du Rhône, *Les grands travaux dans la région lyonnaise, Essai de mise au point d'après guerre*, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1946 ; et Rérolle J., « Aménagement routier de la région lyonnaise, Etat actuel des réalisations », *La Route*, 1949, pp. 3-19.

¹³¹⁸ Entre mars 1951 et juillet 1952, devenu ingénieur des ponts et chaussées, il est affecté au service ordinaire des ponts et chaussées de la Meuse (Bar-le-Duc) alors qu'il avait essayé de rester dans la région lyonnaise, postulant en priorité sur un poste dans le Nord Isère (arrondissement de Vienne). Par ailleurs pendant la Seconde Guerre Mondiale, il est mobilisé entre août 1939 et juin 1940 et entre avril 1945 et juin 1945 et fait prisonnier entre juin 1940 et avril 1945, cf. Dossier du personnel de Ramel, ADR 3872 W 57.

plan d'aménagement routier de la région lyonnaise en participant activement à la réalisation du tunnel de la Croix-Rousse¹³¹⁹, construit entre 1939 et 1952, aux travaux concernant le Boulevard de ceinture et les autoroutes de la région lyonnaise (sortie Nord-Est ; autoroute Givors - Saint-Étienne) et à la construction de ponts (Clemenceau sur la Saône et Poincaré sur le Rhône). Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées adjoint du SOPC du Rhône, Jacques Rérolle, lui confie les études de circulation : conception et aménagement de la circulation, des carrefours, des trémies. Ils publient ensemble un article sur ce sujet paru en 1954 dans la revue *Science et Industrie*¹³²⁰. A la fin de cette année, pour compléter ses connaissances sur la circulation en ville, il participe à un voyage d'études de dix semaines aux Etats-Unis¹³²¹. Cette expérience lui permet d'être rapporteur des questions de conception et d'aménagement des carrefours au cycle d'études de l'ENPC de 1955¹³²². Il devient donc progressivement un expert reconnu des questions de circulation urbaine, ce qui lui vaut d'être sollicité pour intervenir dans ce domaine auprès d'autres villes :

« (...) J'avais en effet écrit à M. Malcor, Directeur des Services Techniques de la Ville de Marseille, dont j'avais eu l'occasion de lire certains articles sur la circulation urbaine, pour lui demander s'il lui serait possible de passer quelques jours à Dakar afin d'examiner avec nous certains problèmes aigus de circulation. Il m'a répondu qu'étant sur le point de quitter son poste¹³²³, il ne lui était pas possible d'envisager ce voyage, et m'a conseillé de m'adresser à vous. Je précise que mon service est chargé, entre autres choses, de l'élaboration des plans d'aménagement de la ville de Dakar. Parmi les problèmes qui me préoccupent, celui de la circulation présente des difficultés pour lesquelles l'expérience d'un spécialiste nous serait extrêmement précieuse. Je vous demanderais de m'indiquer si vous seriez d'accord sur le principe d'un voyage à Dakar, sans pouvoir nous en préciser exactement la date car il serait souhaitable qu'elle coïncide avec la venue d'un des urbanistes qui ont établi, en 1946, le Plan d'Urbanisme de Dakar. Espérant qu'il vous sera possible d'envisager cette

¹³¹⁹ Un autre ingénieur des ponts et chaussées lyonnais, Jean Olivier, tient un rôle central dans la réalisation de cet ouvrage, voir ses articles « Réalisation et équipement du tunnel routier sous la Croix-Rousse », *Technica*, n° 138, juillet 1950, pp. 15-18 ; « Description générale » dans le numéro spécial sur le Tunnel de la Croix-Rousse de *Technica*, Décembre 1953, n° 167, pp.10-27.

¹³²⁰ Cf. Ramel F. et Rérolle J., « Aménagement de carrefours dans la région lyonnaise », *Science et industrie*, Numéro spécial « La Route », 1954.

¹³²¹ Ce voyage s'adresse aux ingénieurs des villes (ceux de Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux et Strasbourg y participent, accompagné de Félix Rollet, Adjoint au Maire de Lyon) et s'inscrit dans le cadre d'une mission de productivité « Services industriels et commerciaux et aménagements routiers des grandes villes ».

¹³²² « Aménagement des carrefours, Exploitation de la technique américaine », Rapport de Ramel (suite à son voyage aux Etats-Unis en 1954 et aux réalisations lyonnaises), rapport examiné lors d'une réunion au Ministère des Travaux Publics le 30 mars 1955, présenté le 4 juillet 1955 à l'ENPC (session sous la présidence de Roger Coquand, qui donne un cours sur l'aménagement des carrefours à l'ENPC et qui réalise donc l'introduction du rapport de Ramel).

¹³²³ **Fernand Ramel partage avec René Malcor, ingénieur en chef de la Ville de Marseille, la double spécialisation sur les questions de circulation urbaine et sur la question des tunnels routiers. Malcor quitte en effet Marseille en 1958 pour rejoindre le groupement d'études du tunnel sous la Manche.**

absence de courte durée. (...) »¹³²⁴ « Mon cher camarade, Mon Ingénieur, M. Ramel, me fait part de votre lettre du 3 octobre lui demandant s'il ne pourrait pas venir vous donner une consultation à DAKAR sur les problème de circulation. Je ne doute pas que M. Ramel - que j'ai spécialisé depuis 1948 dans ces problèmes de trafic et dans des aménagements qu'il convient de prévoir jusque dans le détail pour faciliter la circulation - serait en mesure de donner un avis autorisé. Cependant, la surcharge très lourde de son service ne permet pas qu'il puisse, même quelques jours, s'absenter de Lyon dans les circonstances actuelles. Je suis donc au regret - et ceci en plein accord avec M. Ramel - de ne pouvoir répondre à votre désir. Je me permets au surplus de préciser, avec l'expérience acquise dans les problèmes d'aménagement et d'urbanisme, qu'un bref séjour ne pourrait suffire à M. Ramel pour faire le tour d'horizon dans un domaine aussi complexe et vous apporter des conclusions utiles et définitives. »¹³²⁵

Continuant à voyager¹³²⁶ et de plus en plus inséré dans des réseaux d'experts nationaux et internationaux¹³²⁷, Ramel devient ensuite la cheville ouvrière du Laboratoire régional des ponts et chaussées de Lyon, dont il participe à la mise en place en 1952, et du Bureau Régional de la Circulation créé en 1956. Il prend la tête de la Division d'études des tunnels de l'Organe Technique Régional, puis de l'OTR à partir de juillet 1963. Entre temps, il est devenu ingénieur des ponts et chaussées en 1951¹³²⁸, puis ingénieur en chef des ponts et chaussées en 1962. Il devient enfin le premier directeur du Centre National d'Etudes des Tunnels créé à Bron en 1970¹³²⁹. Il prend sa retraite en 1975 en sortant avec le grade d'ingénieur général des ponts et chaussées acquis en 1972. L'avis formulé par l'ingénieur en chef de la première section du SOPC du Rhône en 1961 pour sa nomination au grade de chevalier de la légion d'honneur résume bien une partie de sa carrière :

« La carrière de M. Ramel - 28 ans - s'est effectuée presque en totalité dans le Département du Rhône, depuis 1933 où il débuta comme ITPE ; aussi cet ingénieur y est-il connu pour les études et réalisations auxquelles il a pris part et

¹³²⁴ Lettre de Andrau, ingénieur principal, chef du service temporaire d'aménagement (Gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française, Direction générale des travaux publics, service temporaire d'aménagement du plus Grand Dakar) du 3 octobre 1957 à Ramel, cf. Dossier du personnel de Ramel, ADR 3872 W 57.

¹³²⁵ Lettre de Rérolle du 15 octobre 1957 à M. P. Andrau, cf. Dossier du personnel de Ramel, ADR 3872 W 57.

¹³²⁶ Il se rend plusieurs fois en Italie entre 1958 et 1966 dans le cadre de la réalisation du Tunnel du Mont Blanc et participe à des missions d'expertises concernant le projet de tunnel sous la Manche (1961), la ventilation du complexe souterrain de la Défense à Paris, ou la réalisation de tunnels en Espagne (1963 et 1964) et à Madagascar (1969).

¹³²⁷ Il participe à certains congrès internationaux de la route (Rome en 1964 et Tokyo en 1967), aux activités du comité technique des tunnels routiers de l'AIPCR (dont il est le secrétaire général), aux semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière (celles de Bürgenstock en 1954 et celles de Copenhague en 1958 ; avec Roques, il présente un rapport sur les aménagements routiers de la région lyonnaise aux semaines de Salzbourg en 1962), à plusieurs cycles d'études routiers organisés par la Direction des routes et l'ENPC (en 1955, 1957, 1959 et 1962), aux journées techniques de la route, ainsi qu'à certains congrès de l'urbanisme souterrain (ceux de New York organisés en 1965 et 1966).

¹³²⁸ Avec l'appui indéfectible de ses supérieurs, il est autorisé à être inscrit dès 1946 sur la liste pour prendre part à l'examen professionnel pour l'accession au grade d'ingénieur des ponts et chaussées. Après plusieurs échecs, il se met en disponibilité pendant six mois à compter du 30 mai 1950 pour mieux préparer le concours, cf. Dossier du personnel de Ramel, ADR 3872 W 57.

¹³²⁹ Voir Ramel F., « Les tunnels routiers, La demande, Réflexions sur les projets », *Travaux*, n° 428 Bis, 1970, pp. 4-15.

parmi lesquelles nous citerons : - Le tunnel sous la Croix-Rousse à Lyon, où il a très largement participé aux études particulièrement délicates de ventilation de l'ouvrage ; - Les études du Pont Clemenceau sur la Saône à Lyon ; - Les études et réalisation du Pont Poincaré sur le R à Lyon ; (...) Affecté à nouveau dans le Rhône au 1^{er} juillet 52, M. Ramel a participé aux études et à la réalisation du Pont de Fontaines sur la Saône, aux travaux de voirie et réseau divers de la Cité de Bron-Parilly (2600 logements) et surtout s'est spécialisé dans la question de Circulation (carrefours, trafic, accidents) et du Laboratoire des PC. Cet ingénieur conduit, en outre, simultanément d'importantes études d'aménagements routiers de la région lyonnaise (autoroutes Givors - Saint-Étienne, Sortie Nord-Est) ainsi que la réalisation d'importants travaux d'équipements de bases aériennes (nouvel aérogare de Lyon-Bron). M. Ramel s'est spécialisé également dans les délicates questions de ventilation et d'éclairage des tunnels routiers (Tunnel du mont-Blanc). Dans ces divers domaines, M. Ramel fait preuve d'une parfaite maîtrise, grâce à ses qualités exceptionnelles, ses connaissances étendues, et sa puissance de travail. Nous estimons qu'une nomination au grade de Chevalier de la Légion d'honneur est amplement méritée par M. Ramel qui est pour nous un collaborateur de grande classe. »¹³³⁰

La diversité des champs de compétences développées au cours de la carrière de Fernand Ramel illustre bien la complexité des savoirs nécessaires pour aménager la circulation à partir des années trente. On retrouve ainsi une complémentarité entre les projets et les réflexions qui construisent son parcours. Tunnels, ponts, trémies, aménagement des carrefours et de la circulation, ces éléments constituent un tout dans les études et les réalisations qu'il a conçu. Par exemple, le tunnel de la Croix-Rousse, sur lequel il s'est constitué ses armes d'experts, n'est pas qu'une simple voie souterraine. Elle s'insère dans un environnement urbain très contraint et se comprend comme un véritable système autoroutier en centre ville, de plus de deux kilomètres de long¹³³¹, qui dépasse le cadre du tunnel pour englober deux ponts (Pont Clemenceau sur la Saône, et Pont de Lattre de Tassigny sur le Rhône), un tunnel, des trémies, des voies de raccordements... Ramel a donc développé toutes les compétences nécessaires à l'ensemble de ce projet et dont il peut se servir pour d'autres études plus simples (la réalisation d'une trémie en tête d'un pont, l'aménagement d'un carrefour) ou plus complexes (le tunnel du Mont Blanc). A partir de cette période, les experts lyonnais, et comme on l'a vu Ramel en particulier, sont de plus en plus sollicités pour revenir sur leur expérience de conception des aménagements de carrefours¹³³² et de construction de trémies au débouché de ponts, de tunnels ou de places¹³³³. La topographie lyonnaise (présence de fleuves et de collines) avait en

¹³³⁰ Il obtient le grade de chevalier de la légion d'honneur le 30 décembre 1963, cf. Dossier du personnel de Ramel, ADR 3872 W 57.

¹³³¹ Pendant plusieurs années cet ensemble avait le statut d'autoroute dès le débouché de la rue Marietton à Vaise (Lyon 9^{ème}) jusqu'au début de la rue Duquesne sur la Rive Gauche (Lyon 6^{ème}).

¹³³² De même dans le cadre des réaménagements du Boulevard de ceinture, ils développent également très tôt des compétences en matière de réalisations de passages surélevés et de croisement sur plusieurs niveaux de voies routières et autoroutières.

¹³³³ On les invite à parler de ces réalisations aux journées d'études des commissions municipales de circulation (Rérolle présente un exposé, suivi d'une visite, sur les aménagements routiers de la région lyonnaise aux journées de Lyon en 1955), aux semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière (Ramel et Roques présentent un rapport sur les aménagements

effet conduit à choisir des solutions innovantes que cherchent parfois à reproduire les techniciens d'autres villes. On peut également dire que ces expériences acquises dès les années trente sont particulièrement précieuses et particulièrement éprouvées lors de la réalisation, quelques années plus tard, du tunnel sous Fourvière et du complexe autoroutier de Perrache¹³³⁴. Ce parcours ouvre la voie à d'autres ingénieurs dont les préoccupations professionnelles concernent de plus en plus les problématiques urbaines.

routiers de la région lyonnaise aux semaines de Salzbourg en 1962), aux journées techniques de la route (voir la présentation faite par les ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais sur « L'aménagement routier dans l'agglomération Lyonnaise », aux Journées Techniques de la route de Lyon -Saint-Étienne, les 12, 13, 14 Octobre 1961), dans le cadre des cycles routiers organisés par la Direction des Routes (Ramel présente un rapport sur l'aménagement des carrefours aux cycles de 1955) ou lors de conférences ou de séjours d'études (en 1954, Roques présente à Liège une conférence sur les projets d'aménagement routier du réseau routier du Rhône), voir en annexe le tableau de participation à des congrès ou à des voyages d'études.

¹³³⁴ Le tunnel sous Fourvière est construit de 1965 à 1971 et le Centre d'Echange de Perrache est réalisé de 1972 à 1976. Au-delà des aménagements en débouché des ponts, d'autres réalisations lyonnaises héritent de ce savoir-faire, notamment les trémies, auto-ponts ou tunnels réalisés autour du quartier de la Part-Dieu entre les années soixante-dix et quatre-vingt-dix : les rues Garibaldi, Servient, Bonnel et Vilette, le Boulevard Vivier Merle, ou les croisements Félix Faure/Vivier Merle, et Boulevard des Tchécoslovaques/ Cours Gambetta. Certaines de ces trémies sont aujourd'hui contestées et sont sujets à des réaménagements prévus dans le plan de mandat établi par la municipalité de Gérard Collomb pour 2008-2014.



La sortie Est du Tunnel de la Croix-Rousse

Source : AN 1985 0111 ART 3

2) La ville comme horizon pour les ingénieurs de l'Etat

Aux côtés de Fernand Ramel, Jacques Rérolle, qui arrive dans le SOPC du Rhône en 1945 pour devenir l'adjoint de l'ingénieur en chef, puis ingénieur en chef de ce SOPC de 1951 à 1959, est lui aussi l'un des moteurs de ces projets routiers lyonnais¹³³⁵. Il s'implique tout particulièrement dans la réalisation de l'Axe Nord-Sud sur la Rive droite du Rhône¹³³⁶, axe autoroutier composé lui aussi de nombreuses trémies et réalisé entre

¹³³⁵ Voir Rérolle J., « Aménagement routier de la région lyonnaise, Etat actuel des réalisations », *La Route*, 1949, pp. 3-19 ; Rérolle J., « Aperçu sur l'évolution de la technique des tunnels routiers », *Travaux*, n° 428 Bis, 1970, p. 3 et 4.

¹³³⁶ Dans les années trente, on envisageait plutôt la réalisation d'une autoroute construite de chaque côté des bas-ports du Rhône, mais en partie inondable, ce qui provoquait de nombreuses critiques, notamment du côté de l'ACR. A la Libération, le projet s'est progressivement transformé en une voie autoroutière à hauteur des quais, puis la solution de n'utiliser qu'une rive du fleuve a été finalement admise, ce qui supprima en grande partie les bas-ports de la Rive droite du fleuve.

1952 et 1958. Très inséré localement, il entretient de bonnes relations avec les élus lyonnais¹³³⁷ et avec l'ACR¹³³⁸. Il participe activement aux travaux de l'AIPCR¹³³⁹. Son successeur Clément Roques¹³⁴⁰, qui fut adjoint de 1951 à 1959 puis l'ingénieur en chef du SOPC de 1959 à 1966, se mobilise dans le projet du tunnel sous Fourvière, dont la réalisation commence en 1965¹³⁴¹. Suivant la voie tracée par Camille Chalumeau puis Lucien Chadenson dans les années trente, ils sont tous les trois des experts des tunnels routiers, reconnus mondialement, et participent activement à l'expertise d'autres projets de tunnels et aux travaux du comité technique des tunnels routiers de l'AIPCR.

L'un des derniers ingénieurs des ponts et chaussées¹³⁴² à se spécialiser plus spécifiquement dans la construction d'infrastructures routières est Michel Prunier¹³⁴³, qui arrive au SOPC en 1958. Avec Jean Gobert, il se mobilise au niveau des études et de la réalisation du tunnel sous Fourvière et surtout du Centre d'Echange de Perrache¹³⁴⁴ en collaboration avec le cabinet d'architectes René Gagès¹³⁴⁵. A ce titre, il se rend au congrès international de la route à Tokyo en 1967 et participe à un voyage d'études concernant les réalisations routières, les problèmes de circulation et les revêtements spéciaux à Hambourg du 16 au 21 novembre 1970. Il est à la tête pendant plusieurs années de la première section Grands Travaux-Infrastructures du SOPC puis de la DDE avant de prendre la direction de l'ENTPE en 1975.

Les autres ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais ne connaîtront pas une carrière aussi longue et n'auront plus la possibilité de se spécialiser dans le domaine de la conception d'infrastructures routières ou dans le champ des études de trafic¹³⁴⁶.

¹³³⁷ Très proche des maires Herriot et Pradel, il est aussi très lié à l'adjoint en charge des questions d'urbanisme, Félix Rollet, voir entretien avec Félix Rollet (02-07-03).

¹³³⁸ Il est membre du comité de directeur de l'ACR. Dans la revue du Club, un article lui est consacré : « Diogène a trouvé un homme, Monsieur Jacques Rérolle, Ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Rhône », dans *Le Carnet de l'automobile*, n° 8, juin 1952.

¹³³⁹ Il devient le président du comité technique des tunnels routiers de l'AIPCR. Il se rend aux congrès internationaux de la route de Istanbul (1951), Rio de Janeiro (1959), Rome (1964) et Tokyo (1967).

¹³⁴⁰ Cf. Roques C., « Les routes », *Urbanisme*, 1964, n° 85, pp. 70-73.

¹³⁴¹ Il est remplacé par Raoul Rudeau, premier directeur départemental de la DDE du Rhône en 1966 puis par Paul Funel en 1968, qui achève la réalisation de ce tunnel.

¹³⁴² Né en 1925, ingénieur des ponts et chaussées (promotion : 1949) Georges Reverdy qui devient directeur de la DDE du Rhône en 1974, a lui aussi connu une carrière « routière » avant d'arriver dans ce département, en participant notamment activement à la construction de l'autoroute A 6 (même s'il a par ailleurs également été surtout confronté à des postes de direction de DDE). Depuis sa retraite il est devenu le spécialiste de l'histoire des routes en France, publiant de nombreux ouvrages sur ce sujet.

¹³⁴³ X 1950, ENPC 1955.

¹³⁴⁴ Voir Prunier M., « Le tunnel routier sous Fourvière », *Travaux*, n° 428 Bis, 1970, pp. 53-56 ; et « Le nouveau Perrache : complexe du cours de Verdun », *Travaux*, n° 480, mars 1975, pp. 56-57.

¹³⁴⁵ Voir sur ce point Gardon S., *Expertise et politique dans les grands projets d'aménagement urbain pendant les Trente Glorieuses, le cas lyonnais*, Mémoire de DEA Politiques publiques et Gouvernements Comparés, IEP Lyon, 2003.

¹³⁴⁶ Ce champ est investi par d'autres techniciens aux profils différents (statisticiens, sciences sociales) qui peuplent l'OTR à partir du milieu des années soixante, puis le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement installé à Bron en 1970. L'ingénieur des TPE Péju, puis l'ingénieur des ponts et chaussées Deschesne (promotion : 1962) sont les animateurs principaux de ce nouveau champ d'études sur lequel nous reviendrons, voir sur ce point les entretiens réalisés avec Jean-Philippe Darbour (28-08-2007) et Maurice Abeille (18-12-07).

Ils se contentent le plus souvent d'un parcours plus généraliste, conciliant ouverture aux problématiques de l'urbanisme ou des transports urbains, comme Raoul Rudeau, en poste seulement de 1966 à 1968 puis Paul Funel qui lui succède de 1968 à 1974. Chez eux comme chez d'autres ingénieurs de leur génération, on relève en effet une attention plus importante aux enjeux urbains ainsi qu'aux transports collectifs urbains¹³⁴⁷. C'est notamment le cas de René Waldmann¹³⁴⁸ qui se spécialise dans ce secteur dès son arrivée au SOPC du Rhône en 1957. Il réalise la plupart des études concernant les transports collectifs urbains à Lyon et notamment celles débouchant sur la réalisation d'un métro¹³⁴⁹. En 1968, il prend la tête de la Société d'Etudes du Métro de Lyon (SEMALY), Société d'Economie Mixte créée pour poursuivre les études puis commencer les travaux du métro lyonnais¹³⁵⁰, dont les trois premières lignes sont inaugurées en 1978¹³⁵¹. Jean Gobert participe lui aussi à de nombreux congrès de l'Union Internationale des Transports Publics alors qu'il ne se rend pas aux congrès internationaux de la route auxquels participent plusieurs de ses collègues du SOPC. Il développe un profil plus généraliste qui correspond au rôle d'adjoint de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, qu'il occupe de nombreuses années. Enfin Jean Winghart, qui arrive au SOPC du Rhône en 1958 construit lui aussi dans un premier temps sa carrière sur les thématiques de l'urbanisme¹³⁵². Il est ensuite affecté au GEP (Groupe d'Etudes et de Programmation) de la DDE de l'Isère en 1966 puis prend la tête de l'agence d'urbanisme de Grenoble. Il reviendra en 1977 dans le Rhône comme directeur de la DDE¹³⁵³.

Nous avons vu se mettre en place un gouvernement multi-niveaux de la circulation urbaine avec des scènes d'action éclatée. Dans ce système d'acteurs, l'interdépendance des relations interpersonnelles entraîne une complémentarité de leurs projets et réalisations. Un va-et-vient constant entre les pouvoirs locaux et les services centraux, via le Préfet ou le service ordinaire des ponts et chaussées, alimente les réflexions, et en même temps une nouvelle mise sur agenda ainsi que des réponses innovantes aux problèmes publics routier et automobile. Ces premiers éléments de cadrage et de réponse des pouvoirs publics à cette nouvelle question ont surtout montré le rôle central du maire dans ce système d'acteurs locaux, malgré les renvois quasi-systématiques des problèmes au niveau du

¹³⁴⁷ Marquée par une participation soutenue et massive aux congrès de l'Union Internationale des Transports Publics sur la période 1955-1971.

¹³⁴⁸ X 1950, ENPC 1955.

¹³⁴⁹ Voir entretien avec René Waldmann (18-07-03).

¹³⁵⁰ Voir son article paru dans le n° 480 de la revue *Travaux* en 1975.

¹³⁵¹ Voir Waldmann R., *La grande traboule*, Editions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 1991. Pour prolonger sur le parcours de René Waldmann, voir Mazoyer H., « Genèse et développement d'une expertise lyonnaise en matière de transports collectifs urbains », in Bardet F. (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose urbaine lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le compte du PUCA, Vaulx-en-Velin, 2005, pp. 35-60.

¹³⁵² Il réalise en 1962 une thèse de 3^{ème} cycle sur Lyon, 1980, à l'Institut d'Urbanisme de Paris (dont est tiré l'article « Lyon, 1980 », paru dans deux numéros de *La vie urbaine*, juillet-septembre 1962, pp. 219-236 ; octobre-décembre 1962, pp. 279-312.), donne des cours d'urbanisme à l'Ecole Centrale de Lyon puis à l'INSA de Lyon, et participe au voyage d'études PCM de 1964 aux Etats-Unis (expérience dont il tire deux articles : « Les aménagements urbains aux Etats-Unis », *Technica*, n° 300, janvier 1965 ; « Les villes occidentales en 1985 », *Urbanisme*, 2^{ème} trimestre 1965).

¹³⁵³ Sur d'autres profils d'ingénieurs des ponts et chaussées, de techniciens, d'urbanistes ou d'architectes en poste dans le Rhône ou la région Rhône-Alpes, plus centrés sur les problématiques de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, voir les travaux de Marie-Clotilde Meillerand.

Préfet. Ce jeu d'acteurs renforce les phénomènes de régulation croisée notamment en ce qui concerne les enjeux de surveillance de la circulation¹³⁵⁴. A partir des années trente, il s'accompagne d'une centralisation autour d'une redéfinition des missions de l'Etat¹³⁵⁵ au niveau notamment de la prise en compte progressive des projets autoroutiers, des enjeux urbains ou des problèmes de sécurité routière.

Ainsi peu de questions routières et automobiles échappent donc à l'Etat. La lenteur de son mode de décision oblige parfois certaines collectivités locales à prendre les devants, en mettant en place une réglementation de la circulation spécifique ou en concevant des projets routiers innovants. Les services de l'Etat se confortent donc la plupart du temps dans un rôle purement réactif face aux projets ou aux sollicitations des pouvoirs locaux, ou même des organismes privés. Mais, même si les réussites comme les problèmes locaux remontent d'une manière ou d'une autre jusqu'à l'échelon central, les problématiques spécifiquement urbaines ne semblent pas directement prises en compte par les services centraux des ministères, du moins jusqu'aux années trente¹³⁵⁶. L'absence de villes importantes en France, en dehors de Paris, et la forte structuration départementale des services administratifs selon un schéma hiérarchique et départemental¹³⁵⁷ semblent pour partie expliquer cette tendance qu'ont déjà mis en avant de nombreux chercheurs sur des thèmes pourtant variés¹³⁵⁸, ayant trait aux diverses missions du Ministère de l'Equipement¹³⁵⁹. A partir de la Seconde Guerre Mondiale, toutefois, les problématiques urbaines deviennent incontournables, absorbant des enjeux jusque là uniquement thématiques (logement, routes, aménagement urbain) dans une société française en mutation.

La position de Lyon, avec des services techniques communaux et départementaux particulièrement développés, une banlieue fortement urbanisée, confirme le phénomène d'exception à ce système caractéristique des grandes villes¹³⁶⁰. Il est renforcé par la présence d'élus lyonnais dans les plus hautes sphères de l'Etat (Edouard Herriot, plusieurs fois ministre et président du Conseil, puis président de l'Assemblée Nationale ou l'Adjoint Auguste Pinton, Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics), d'abord, avec le rôle joué par certains ingénieurs lyonnais, ensuite, qui excellent dans certains domaines techniques et acquièrent une notoriété nationale par leur présence dans certaines associations ou organismes (AGHTM, AIPCR, AIVF, Comité Technique de la Vicinalité), comme Camille Chalumeau, Victor Varvier, Claude Delaigue, Lucien Chadenson, puis Jacques Rérolle ou Fernand Ramel. Ces facteurs poussent donc, dans de nombreux domaines, les décideurs lyonnais à rechercher l'autonomie dans le cadre de projets d'aménagement routier ou pour leur politique de gestion de la circulation urbaine¹³⁶¹. Ce programme se trouve porté par un

¹³⁵⁴ Voir sur ce point Crozier M. et Thoenig J.-C., 1975, art. cit. ; ou Thoenig J.-C., 1975, art. cit.

¹³⁵⁵ Cf. Dumons B., Pollet G. et Saunier P.-Y., 2002, op. cit., p. 11 et 12.

¹³⁵⁶ Cf. Reverdy G., *Histoire des routes de France*, PUF, Paris, 1995.

¹³⁵⁷ Voir Dupuy F. et Thoenig J.-C., *Sociologie de l'administration française*, Armand Colin, Paris, 1983.

¹³⁵⁸ Sur le domaine des routes, voir les travaux déjà mentionnés de Jean Orselli, sur le thème des politiques sociales, voir ceux de Bruno Dumons et Gilles Pollet et sur celui de l'administration municipale, voir notamment les recherches de Renaud Payre.

¹³⁵⁹ Voir 1966 : *création du ministère de l'Equipement. Actes de la Journée d'étude de l'Association Blaise Pascal*, 2000.

¹³⁶⁰ Voir sur ce point Jobert B. et Sellier M., « Les grandes villes : autonomie locale et implication politique », *Revue Française de Science Politique*, vol. 27, n° 2, 1977, pp. 205-227.

¹³⁶¹ Dans d'autres villes, comme Marseille, Nice ou Saint-Étienne, on peut observer pour la même période une plus grande dépendance aux services de l'Etat dans le cadre de la gestion de ces secteurs.

gouvernement par commissions particulièrement bien développé à Lyon et sur lequel nous allons revenir au cours du chapitre quatre.

Ainsi pour le cas plus spécifiquement lyonnais, on voit très clairement qu'un basculement s'opère dès les années trente quand l'Etat se repositionne sur la conception des programmes d'aménagement routier, alors que depuis les années vingt les collectivités locales avaient véritablement la main sur ces dossiers (PAAE et tunnels routiers dont s'occupait Camille Chalumeau ; Boulevard de ceinture et ponts importants pour Claude Delaigue). Au début du vingtième siècle, la carrière des ingénieurs du service vicinal ou du service ordinaire des ponts et chaussées portait davantage sur des enjeux routiers départementaux, à partir de la desserte des communes rurales et des problématiques inter-urbaines¹³⁶². Alors que l'expansion urbaine lyonnaise se confirme depuis de nombreuses années déjà, Claude Delaigue¹³⁶³ et Victor Varvier¹³⁶⁴ se positionnent davantage sur les problématiques urbaines, seulement à partir du milieu des années vingt¹³⁶⁵. Leurs préoccupations rejoignent celles des centres urbains du département dont ils ont la charge et ils en viennent à dialoguer fréquemment avec les responsables lyonnais (Maire et Adjoint de Lyon, ingénieurs de la Ville de Lyon ou même auprès des personnalités de l'ACR). Ce repositionnement se confirme au niveau des commissions car, comme nous le verrons, les ingénieurs prennent le dessus sur les autres experts dans ces structures à partir des années trente. Aussi la génération d'ingénieurs des ponts et chaussées qui leur succède (Lucien Chadenson, Antoine Thiollière¹³⁶⁶ notamment) continue à s'intéresser fortement aux problématiques d'aménagement urbain. C'est elle qui porte largement les réflexions du programme d'aménagement routier de la région lyonnaise. Puis la génération suivante (Jacques Rérolle, Clément Roques, Fernand Ramel) a définitivement pris le virage de l'urbain (étude de la circulation, des accidents et des carrefours en ville). Ainsi, ces évolutions (projets routiers lyonnais aux mains des services de l'Etat, place des ingénieurs dans les commissions) sont immédiatement reconduites après la Seconde Guerre Mondiale et confirmées tout au long des Trente Glorieuses.

Chapitre 4 – Gouverner par commissions, confusion ou partage des pouvoirs ?

Ce chapitre nous offre l'occasion d'analyser la progressive construction d'un mode de fonctionnement administratif, politique, technique et privé, grâce à la mise en place de commissions visant à comprendre, circonscrire et encadrer les problèmes posés par l'automobile en ville. Revenir sur la dynamique de constitution et de développement des commissions autour de la question automobile, nous permet, à partir de la description de

¹³⁶² En témoignent les rapports annuels présentés par les ingénieurs du service vicinal ou ceux du service ordinaire des ponts et chaussées au Préfet ou à l'occasion des séances du Conseil Général du Rhône.

¹³⁶³ Présent au sein du service vicinal depuis 1901, il devient ingénieur en chef de ce service en 1925.

¹³⁶⁴ Ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône de 1920 jusqu'à sa mort en novembre 1935.

¹³⁶⁵ Ils participent d'ailleurs au congrès de l'AIPCR de Séville en 1923 et de Milan en 1926 où sont débattus pour la première fois dans le détail les problèmes routiers urbains au sein de cette arène internationale.

¹³⁶⁶ Il faut toutefois noter que si Antoine Thiollière succède à Victor Varvier à la tête du SOPC du Rhône en 1935, ils sont tous les deux de la même promotion. Il n'y a donc pas de « saut générationnel » entre eux.

certaines d'entre elles, d'en comprendre le mode de composition et de fonctionnement, tout en étant attentif aux enjeux de représentation et aux relations de pouvoirs qui les constituent. Cette perspective nous conduit dans un premier temps à nous intéresser aux différents niveaux de développement de commissions dans un cadre national puis privé. Elle nous permet ensuite, à partir des enjeux et des problématiques lyonnais, de revenir sur la construction d'un espace de délibération para-municipal autour des questions automobiles. Enfin nous serons attentif à la dynamique de développement des commissions municipales de circulation dans certaines villes françaises.

Comme nous l'avons déjà évoqué en introduction, la mise en place de commissions n'est pas l'apanage d'un certain type d'organisation politique et administrative, technique, représentative ou élective, ni celui d'un secteur d'intervention publique particulier. Dans nos investigations, nous avons pu aussi bien repérer des commissions calquées sur le fonctionnement d'assemblées élues : Municipalités, Conseil Général, Assemblée Nationale, Sénat ; des commissions répondant à l'organisation d'administrations : Préfecture, services départementaux des Ministères ; des commissions mixtes rassemblant des élus, des fonctionnaires et parfois des membres des représentants de la société civile ou d'organismes ; et des commissions correspondant au développement propre des activités d'associations ou de groupements privés (Chambre de commerce et d'industrie, ACR, ACF, Fédération Nationale des Automobiles-Clubs de France, Comité départemental de la Prévention Routière, Chevaliers de la Route, Association Industrielle Commerciale et Agricole...). De nombreux domaines d'activité ou secteurs d'intervention publique, quels que soient leur organisation et leur mode de gouvernance, semblent en effet s'être appuyés au fur et à mesure de leur développement sur la mise en place de telles institutions.

Nous avons principalement repéré deux types de commissions que nous pouvons distinguer en fonction des objectifs qui président à leur établissement et de leur mode de fonctionnement. D'une part, celles que l'on range du côté des groupes de travail et qui correspondent le plus souvent à des secrétariats permanents, des comités restreints ou des sous-commissions. Elles fonctionnent avec un nombre moins important de membres et ont pour objectif la production rapide d'une note, d'un rapport ou l'examen précis d'une question ou d'un ensemble de problèmes. Dans ce cadre, il s'agit alors de construire une réponse efficace et argumentée à partir d'une discussion serrée et fermée entre quelques membres autorisés. Autour de plusieurs séances souvent rapprochées dans le temps, les solutions recherchées et proposées doivent être facilement utilisables et si possible directement opérationnelles, pour favoriser leur adoption et les choix politiques qu'elles suscitent. En même temps, ces propositions doivent rester peu amendables et modifiables ou seulement à la marge¹³⁶⁷.

D'autre part, parallèlement à ce premier type de structure, on repère des commissions qui fonctionnent plutôt comme de grandes assemblées consultatives et qui ressemblent davantage à de larges commissions plénières. Dans leur cadre, il est question de présenter des rapports et des notes sur un problème déjà largement construit, circonscrit, en fonction de solutions plus ou moins abouties. Ceci étant, l'enjeu reste de favoriser une certaine participation pour permettre une forme de concertation centrée autour de plusieurs acteurs ou groupes d'acteurs identifiés, autorisés ou invités à être représentés dans ce type de structure. Parfois volontairement, des points ou des questions répertoriés en fin de séance dans la rubrique « divers » suscitent à l'inverse une discussion plus ouverte pour entretenir le débat et permettre la prise de parole et l'écoute des problèmes et des plaintes. Néanmoins

¹³⁶⁷ Dans cette catégorie, nous pouvons ranger la sous-commission technique de la commission départementale de circulation à Lyon entre 1929 et 1930.

dans ces cas de figure, les échanges n'autorisent pas une prise de décision facile et directe. On est plutôt dans le registre d'une discussion à « bâtons rompus » et dans l'optique d'un recueil de doléances sur des points larges, épineux et parfois insolubles liés aux problèmes automobiles¹³⁶⁸.

Comme nous le verrons, ces deux formes de travail ou de concertation peuvent cohabiter, avant une évolution ou une redéfinition des attributions et des missions de ce type d'institutions. On observe ensuite des moments de différenciation plus nette entre ces deux types de structures possibles, en fonction des urgences, des besoins et de la conduite à donner à l'action publique ou au secteur d'intervention en question. La plupart du temps, après une ou deux phases d'institutionnalisation et de distinction, ces deux formes de structures cohabitent, à partir de liens plus ou moins importants ou distants. La sous-commission ou le comité/secrétariat permanent est alors l'« antichambre » qui prépare les dossiers et les décisions de la commission générale.

Dans un premier temps, nous reviendrons sur le développement de commissions, nationales ou déconcentrées, publiques ou privées, concernant l'objet automobile. Puis dans un second temps, nous recentrerons notre focale d'étude sur le gouvernement municipal de la question automobile. Enfin au-delà de l'approfondissement de l'étude de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, nous mettrons en perspective son développement à partir des commissions municipales de circulation mises en place dans d'autres villes françaises.

Section 1) Un florilège de commissions pour encadrer la question automobile

Au cours de ce premier moment d'analyse, nous allons tout d'abord revenir sur la mise en place de commissions dans un cadre national. Cette perspective nous permettra de voir comment elles s'inscrivent dans un cadre plus général croisant plusieurs enjeux sectoriels et plusieurs prérogatives ministérielles. Puis dans un second temps, nous verrons les groupes de travail qui se structurent autour des initiatives privées ou associatives. Il s'agira de percevoir comment la plupart des acteurs concernés par les enjeux automobiles, sont habitués au fonctionnement des commissions, qu'on retrouve au niveau national ou local, dans la sphère publique ou privée. Au-delà des acteurs qui traversent ces structures en étant multi-positionnés dans plusieurs espaces de discussions des enjeux automobiles, nous montrerons que les commissions constituent des dispositifs permettant de gouverner efficacement la circulation urbaine.

A) Les « grandes » commissions : cadre d'un débat national ou étouffement des enjeux sectoriels et locaux

Dès la fin du dix-neuvième siècle, plusieurs commissions se mettent en place au niveau national pour régler les problèmes de réglementation de la circulation des automobiles. Leurs activités sont étroitement liées aux besoins et à l'urgence de la mise en place du code de la route puis à l'examen des réformes qui accompagnent son développement. Nous proposons ici de revenir sur quelques unes de ces commissions en nous focalisant sur certains moments clés de leur développement. Pour cela nous allons mobiliser des travaux

¹³⁶⁸ Cette typologie renvoie notamment au fonctionnement de la commission municipale de circulation à Lyon après 1945.

universitaires¹³⁶⁹ qui abordent ces questions. Nous nous appuyons, en outre, sur les recherches que nous avons pu effectuer aux archives nationales (archives des ministères des Travaux Publics et de l'Intérieur). Cela nous permettra de repérer ensuite les similitudes ou les différences entre les niveaux local et national de désignation des membres et de fonctionnement de ces structures.

1) Des commissions centrales, aux prises avec plusieurs ministères

Nous allons voir ici que la multiplication des commissions au niveau national et étatique et les enjeux de représentation de certains acteurs dans ces structures sont un excellent révélateur de la difficulté, pour l'Etat, de se saisir de la question automobile.

Pilotées par certains responsables des ministères des Travaux Publics, de l'Intérieur, de la Justice, voire de la Défense, ces commissions bataillent pour réglementer et harmoniser les diverses pratiques circulatoires, et pour recueillir l'ensemble des points de vue experts et privés permettant de garantir le fonctionnement et la réussite de cette réglementation. Mais au-delà des enjeux de répartition des compétences entre services ministériels¹³⁷⁰, les questions industrielles liées au développement de l'automobile, à l'accompagnement de ce nouveau secteur économique et aux problèmes techniques concernant la fabrication et la sécurité des véhicules, interfèrent de manière importante dans ces débats. Ainsi les ministères de l'Industrie et de l'Economie jouent-ils un rôle particulier dans cette tentative nationale de compréhension et d'encadrement de la question automobile. Dans ce cadre, aux côtés d'autres experts, les ingénieurs des mines ont donc aussi un rôle important à jouer¹³⁷¹. Plusieurs grandes commissions sont donc mises en place dès la fin du dix-neuvième siècle pour arbitrer les premiers enjeux automobilistes. Nous proposons un récapitulatif reprenant leur différente dénomination, leur date de création, leurs ministères de tutelle, leur nombre de membres et leurs activités¹³⁷² :

[Les grandes commissions nationales]

¹³⁶⁹ Très peu de chercheurs se sont spécifiquement intéressés à la mise en place et au fonctionnement de commissions dans un cadre local ou national, en particulier celles abordant les questions automobiles. Pour les commissions nationales, nous allons ainsi essentiellement faire référence aux travaux de Jean Orselli qui dans son DEA (2003) et sa thèse (*Les usages de la route, circulation et sécurité (1866-2000)*, Thèse d'histoire sous la direction d'Annie Fourcaut, Paris I, 2009) a dépouillé (à partir d'archives publiques et de comptes-rendus de revues) les activités des principales grandes commissions nationales qui se sont chargées des enjeux de réglementations de la circulation automobile et qui sont à l'origine notamment de la mise en place du Code de la route en 1921 et de ses différentes réformes. Il a ainsi regardé en détail leur mise en place, leur composition et la production de rapports dans le cadre de ces commissions administratives (qui aboutissent parfois à des décrets, des circulaires ou des projets de lois), tout en étant attentif aux luttes de compétences entre ministères et à la place des acteurs privés (constructeurs, grandes associations, presse...). Dans ces travaux, Anne Kletzen a également regardé le fonctionnement de certaines grandes commissions nationales, voir notamment Kletzen A., *Le code de la route : Pourquoi ? (Une étude de sociologie législative)*, Thèse de Droit privé, Université Paris Sud, 1993 ; et « L'incrimination de la conduite en état d'ivresse : d'un problème de santé publique à une question de circulation routière », *Genèses*, n° 19, 1994, pp. 27-47. Enfin Mathieu Flonneau a également étudié l'élaboration de rapports dans le cadre de commissions spéciales mises en place dans la capitale, voir notamment : « La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile, Le rapport Massard et la définition des problèmes de la ville moderne », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 58, 2005, pp. 159-172.

¹³⁷⁰ Voir sur ce point notre chapitre trois.

¹³⁷¹ Auguste Michel-Lévy et Charles Walckenaer, tous deux ingénieurs des mines, sont deux des principaux artisans des premières réglementations sur la circulation des automobiles.

¹³⁷² Pour ce tableau, nous empruntons principalement les informations recueillies dans les travaux déjà mentionnés de Jean Orselli. Le cas échéant, nous avons complété par les sources que nous avons trouvées aux archives nationales ou dans les revues.

Les grandes commissions nationales				
Dénomination	Création / Durée	Tutelle	Membres	Production / Activités
Commission centrale des machines à vapeur	1830/1839 ¹³⁷³	Ministère des Travaux Publics		Ordonnance du Préfet de police sur le fonctionnement et la circulation sur la voie publique (1893)
Commission du roulage	1839-			
Commission Bousquet (chargée de mettre en place une réglementation nationale uniforme)	1894-1896	Ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics		Projet d'arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques (1896) ¹³⁷⁴
Commission spéciale	18 janvier 1897-1899	Ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics		Décret portant règlement pour la circulation des automobiles du 10 mars 1899
Commission chargée d'examiner la question de la circulation des voitures automobiles	26 mars 1900-1901		11	Décret modifiant le règlement du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles du 10 septembre 1901
Commission extra-parlementaire de la circulation des véhicules automobiles	12 juin 1903-1908	Ministère de l'Intérieur	68	Différents rapports ¹³⁷⁵
Commission interministérielle des automobiles	Octobre 1905-1908		9	Projet de décret remaniant les décrets de 1899 et 1901 (1907)
Sous-commission chargée spécialement de l'examen des questions se rattachant à l'automobilisme ¹³⁷⁶	3 juin 1908-12 août 1911	Ministère des Travaux Publics	28	
Commission chargée d'élaborer un code de la route	1 ^{er} juin 1909-1912	Ministère des Travaux Publics	20	Projet de Code de la route (14 août 1912)
Commission spéciale (chargée d'examiner les propositions dans le cadre de la consultation sur le projet de Code de la route)	21 nov. 1913 - 1914	Ministère des Travaux Publics		Projet de Code de la route (23 mai 1914)

Commission centrale ¹³⁷⁷ des automobiles , puis Commission centrale des automobiles et de la circulation générale	Renommée le 2 mai 1919-	Publics. Tous les Ministères y sont représentés	1920, 91 en 1939, 36 en 1965 ¹³⁷⁸	Code de la Route ¹³⁷⁹ de 1921 Modifications au Code de la route
Comité permanent des services automobiles	24 mars 1924-	Ministère des Travaux Publics		
Commission chargée de donner son avis sur les types de dispositifs d'éclairage des automobiles ¹³⁸⁰	22 mai 1926-	Ministère des Travaux Publics	6	
Commission permanente de signalisation	31 janvier 1928 ¹³⁸¹ -	Ministère des Travaux Publics	15 ¹³⁸²	
Commission spéciale pour la révision du Code de la route	1930-			Décret du 19 janvier 1933
Commission permanente des incapacités physiques avec la délivrance du permis de conduire les automobiles	28 mars 1931-			
Commission d'étude des causes pathologiques des accidents d'automobiles ¹³⁸³	Août 1932-	Ministère de la Santé Publique		
Commission pour l'adaptation des poids lourds aux nécessités de la circulation	2 avril 1933-		24 ¹³⁸⁴	
Commission de réception des bandages élastiques	15 juin 1933 ¹³⁸⁵ -	Ministère des Travaux Publics	11	
Section permanente de la sécurité routière ¹³⁸⁶	1 ^{er} mars 1937-	Ministère des Travaux Publics		
Comité permanent de la sécurité routière	27 septembre 1958-	Ministère des Travaux Publics		

A partir du développement de ces commissions, pour reprendre les analyses de Jean Orselli, nous observons que « 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. »¹³⁸⁷.

Parmi ces différentes commissions, la plus importante, la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale fonctionne avec plus ou moins de périodicité selon l'importance et l'urgence des questions à débattre. Selon certaines périodes, elle peut comprendre jusqu'à une centaine de membres, dont presque la moitié, dans ses premières années de fonctionnement, provient d'organismes privés : constructeurs d'automobiles, associations, presse. Si nous regardons plus en détail la composition de cette commission¹³⁸⁸, il convient de souligner l'importance de la position hiérarchique des membres présents ainsi que la diversité de leurs appartenances institutionnelles. On retrouve en effet des représentants du Ministère des Travaux Publics, du Ministère de l'Industrie, du Ministère des Finances, du Ministère de l'Intérieur, du Ministère des Armées et du Ministère de l'Agriculture, comme des délégués de la Préfecture de Police, de la SNCF ou de différentes chambres syndicales et associations touristiques. Ainsi la commission répond à un équilibre « diplomatique » difficile à tenir entre les différentes institutions représentées, à partir notamment des enjeux de répartition des compétences entre tous les ministères et organisations représentés. Surtout, on observe à quel point les questions automobiles sont larges et concernent de près ou de loin une multitude d'acteurs et d'institutions, jusqu'à toucher l'ensemble des pouvoirs publics. Nous observerons d'ailleurs plus loin le même phénomène d'ouverture des scènes de discussion et de variété des institutions représentées dans le cadre des commissions locales s'intéressant aux problèmes de transport et de circulation.

Néanmoins, au fur et à mesure de son développement, l'hétérogénéité de la composition de la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale se restreint et elle se trouve de plus en plus pilotée par des fonctionnaires. Comme au niveau local, on retrouve ainsi une gestion nationale en interne par les mondes automobiles des questions de circulation. Ces derniers sont au centre des premières réglementations nationales de la circulation puis progressivement se trouvent remplacées par d'autres acteurs provenant des ministères concernés¹³⁸⁹. Enfin un autre parallèle est à faire avec les commissions municipales sur lesquelles nous reviendrons par la suite. Après l'institutionnalisation de plusieurs commissions temporaires ou spéciales, une grande commission, la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale, s'impose et rassemble au plan national les principaux acteurs concernés par les questions automobiles, de la manière que les commissions municipales de circulation parviennent à se positionner au centre d'un système local d'instances de délibération, après plusieurs tentatives de mises en place de commissions spéciales ou temporaires.

De ses premières années de fonctionnement jusqu'au début des années vingt, les études réalisées par la Commission centrale des automobiles et de la circulation

¹³⁸⁷ Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 11.

¹³⁸⁸ A partir notamment des réunions organisées par cette commission au Ministère des Travaux Publics dans les années soixante. Voir la liste des membres de cette commission présentée dans le volume d'annexes, cf. AN 1977 0444 ART 8.

¹³⁸⁹ Voir sur ce point Orselli J., 2009, op. cit. Partie I.

générale reprennent les éléments développés dans les premières grandes commissions pour aboutir à la mise en place du code de la route en 1921. « Le *Code de la route* français fut donc l'œuvre, non du Parlement comme en Angleterre, mais celle d'une série de Commissions administratives »¹³⁹⁰. Les années trente sont ensuite marquées par d'autres débats importants tels que la circulation des véhicules dits de poids lourds ou les moyens d'améliorer la sécurité routière¹³⁹¹. Après la Seconde Guerre Mondiale, enfin, les discussions semblent s'arrêter davantage sur les enjeux de la réglementation technique des véhicules. Ainsi, au fur et à mesure du développement des activités de cette commission, on remarque que les discussions deviennent de plus en plus techniques et portent le plus souvent sur les caractéristiques des véhicules : le dimensionnement des autobus, les dispositifs de sécurité des véhicules, l'utilisation du klaxon... Après quelques années de discussions houleuses et sensibles, où tout était à construire en termes de réglementation des pratiques automobiles et d'encadrement d'une civilisation de la route naissante, on passe d'une réglementation de la circulation automobile¹³⁹² à des enjeux de réglementation technique des véhicules et de leurs dispositifs de sécurité¹³⁹³.

Plusieurs acteurs jouent des rôles importants et « traversent » ces structures en étant membres de plusieurs commissions. Ainsi le baron Charles Walckenaer (1858-1941), polytechnicien (1877) et ingénieur général des Mines, participe-t-il aux travaux de plusieurs d'entre elles : la Commission centrale des machines à vapeur (dont il est le secrétaire adjoint en 1891, le secrétaire en 1892 puis le président en 1925 ; de 1891 à 1931) ; la Commission qui a préparé le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles* du 10 mars 1899 (1897-1899) ; la Commission chargée d'examiner la question de la circulation des voitures automobiles (1900-1901) ; la Commission extra-parlementaire de la circulation des véhicules automobiles (1903-1908) ; la Commission interministérielle des automobiles (1905-1908) ; et la Commission centrale des automobiles dont il devient le président en 1920 (1911-1930)¹³⁹⁴. Membre de l'Automobile-Club de France et de la Commission d'organisation du premier congrès international d'automobilisme de Paris en 1900, il participe en outre activement aux congrès de l'AIPCR à partir de celui qui a lieu à Paris en 1908, ainsi qu'à plusieurs manifestations internationales importantes sur la réglementation de la circulation routière¹³⁹⁵. A ce titre, il est d'ailleurs le représentant du gouvernement français au comité permanent de la circulation routière de la SdN pour la période 1924-1938¹³⁹⁶.

¹³⁹⁰ Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 274.

¹³⁹¹ Voir le carton AN 1994 0495 ART 21.

¹³⁹² Même si le Code de la route continue de faire l'objet de réformes et de modifications, parfois importantes, notamment pendant les Trente Glorieuses..

¹³⁹³ Nous avons observé le même phénomène en ce qui concerne les discussions internationales concernant l'automobile. Les importants débats de l'entre-deux-guerres autour de la SdN concernant l'harmonisation des pratiques automobiles avaient laissé place après 1945 à des discussions plus techniques et plus consensuelles dans le cadre des groupes de travail de l'ONU (voir notre chapitre deux).

¹³⁹⁴ Professeur à l'ENPC de 1900 à 1928, président de l'Association PCM de 1924 à 1926, et vice-président du Conseil général des Mines à partir de 1925, il prend sa retraite en 1928. Sur le parcours de Charles Walckenaer dans les grandes commissions nationales, voir Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 171 et 172.

¹³⁹⁵ Notamment la conférence européenne de la circulation routière de Genève en 1931, qui permet l'adoption de la Convention sur l'uniformisation de la signalisation routière (signée à Genève le 30 mars 1931).

¹³⁹⁶ Voir sur ces points notre chapitre deux.

D'autres acteurs importants se retrouvent simultanément représentés dans plusieurs commissions¹³⁹⁷, comme les présidents du Touring-Club de France et de l'Automobile-Club de France. Ils participent par ailleurs aux nombreuses manifestations organisées pour accompagner le développement de l'automobile, en étant associés à l'organisation de rencontres nationales ou internationales concernant le tourisme ou l'automobilisme ou en participant aux congrès internationaux des routes. Ils développent ainsi des partenariats avec d'autres organisations internationales comme l'Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus¹³⁹⁸, l'Alliance Internationale du Tourisme, l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile, la Fédération Internationale Automobile, ou françaises comme l'Union Nationale des Associations de Tourisme. A ce titre, ils participent aux groupes de travail et manifestations sur la circulation routière organisés par ces structures.

Avec l'institutionnalisation de commissions importantes dès le début du vingtième siècle, l'Etat semble ainsi prendre les devants pour réfléchir à la mise en place d'une réglementation générale et nationale de la circulation automobile. Il accuse toutefois un certain retard par rapport aux attentes des collectivités locales. Ces dernières s'impatientent en effet de l'établissement de ce règlement arrivant seulement en 1921 avec la mise en place effective du code de la route¹³⁹⁹. Plus d'une vingtaine d'années séparent de fait la mise en œuvre de ce règlement de la mise en place d'une commission chargée d'examiner la question des voitures automobiles en 1900. En outre, après 1921, le rôle des commissions nationales centrales se limite à la modification et à l'adaptation de cette première grande réglementation. De fait selon Jean Orselli, la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale « paraît fonctionner avec une grande lourdeur et être cantonnée à des avis entérinant les modifications réglementaires »¹⁴⁰⁰.

D'autres exemples soulignent l'inertie des services de l'Etat pour harmoniser les règles de circulation. Ainsi, en ce qui concerne les débats qui agitent les collectivités locales entre 1912 et 1923 par rapport à la circulation des véhicules dits de poids lourds, il n'y a pas véritablement eu de réponse de la part des services de l'Etat, hormis du côté de la Préfecture de la Seine¹⁴⁰¹. Et ce malgré de nombreux échanges par voie de presse, par jugements de tribunaux interposés et la mise en place de règlements municipaux dans plusieurs villes. Il faut attendre avril 1933 pour voir la mise en place d'une Commission chargée d'élaborer toutes dispositions législatives ou réglementaires destinées à adapter les caractéristiques des véhicules de poids lourds et les conditions de leur circulation aux nécessités actuelles. C'est l'arrêté du 2 avril 1933, publié au Journal officiel du 5 avril 1933¹⁴⁰², qui désigne les membres de cette nouvelle commission¹⁴⁰³. Elle dépend elle aussi du Ministère des Travaux Publics et se réunit dès le 13 avril 1933 pour reprendre ses travaux en juillet de la même

¹³⁹⁷ Voir notamment les parcours dans ces commissions de deux autres hauts fonctionnaires, polytechniciens : Auguste Michel-Lévy, ingénieur des Mines (1844-1911) et Georges Forestier, ingénieur des Ponts et Chaussées (1838-1905) et du journaliste-écrivain Louis Baudry de Saunier (1865-1938) restitués par Jean Orselli, 2009, op. cit. Partie I, p. 140 et 171-173.

¹³⁹⁸ Qui est présidée de 1904 à 1963 par le président de l'ACF, cf. Lemerle Jean-Louis, *Histoire de l'automobile-club de France et de ses hôtels Place de la Concorde*, Create promo, Paris, 1987, p. 96 -97.

¹³⁹⁹ Voir Orselli J., « Aux origines du code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, n° 1, novembre 2006, pp. 32-44.

¹⁴⁰⁰ Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie II, p. 57.

¹⁴⁰¹ Voir sur ce point notre chapitre cinq.

¹⁴⁰² Cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹⁴⁰³ Voir en annexes sa composition.

année¹⁴⁰⁴. Le tableau des commissions que nous avons réalisé mentionne plusieurs autres commissions qui portent sur d'autres aspects des questions automobiles et qui fonctionnent par ailleurs en lien avec les services centraux des ministères alors concernés, avec toutefois une mainmise du Ministère des Travaux Publics.

Concernant nos thématiques, l'une des commissions les plus importantes reste toutefois la Commission permanente de la signalisation. Moins représentative sur le plan interministériel et au niveau des organismes associés, cette commission est plus restreinte puisqu'elle ne comprend qu'une dizaine de membres et est amenée à se réunir très régulièrement, jusqu'à une fois par semaine¹⁴⁰⁵. Entre les années 1954 et 1966, plusieurs présidents se succèdent à sa tête, dont l'inspecteur général des ponts et chaussées Péliissonnier, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Cachera et enfin l'inspecteur général des ponts et chaussées Mathieu. Parmi les membres les plus régulièrement invités à participer aux réunions, on retrouve¹⁴⁰⁶ :

[Composition de la commission permanente de signalisation]

Composition de la commission permanente de signalisation
M. Rumpler, Directeur des routes et de la circulation routière
Mme Leger, Sous-directeur de la circulation routière
M. Cachera, ingénieur en chef des ponts et chaussées
M. Herzog, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur général des services techniques de la Préfecture de la Seine
M. Boissin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur général des services techniques de la Préfecture de la Seine
M. Bouzoud, ingénieur en chef des ponts et chaussées
M. Rouer, ingénieur des ponts et chaussées
M. Thiot, représentant du Touring-Club de France
M. Toubas, ingénieur-conseil en signalisation
M. Desvignes, ingénieur général des ponts et chaussées
M. Elkouby, ingénieur des ponts et chaussées
Mlle Castan, secrétaire de la commission

A travers sa composition, on perçoit ainsi le rôle central joué dans cette instance par les ingénieurs des ponts et chaussées¹⁴⁰⁷. Si dans les autres commissions, ils doivent composer avec la présence de représentants des ministères de l'Intérieur, de la Justice, de la Défense ou de l'Industrie, mais aussi avec de nombreux représentants d'organisations privées (associations, constructeurs automobiles, presse), ils sont largement majoritaires pour piloter cette structure adossée en outre à la Direction des routes et de la circulation routière. Cette commission est chargée d'examiner et de produire des instructions interministérielles sur la signalisation routière. Au cours de cette période, son activité est particulièrement intense du fait de l'élaboration de la signalisation autoroutière (chaussées, panneaux,

¹⁴⁰⁴ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

¹⁴⁰⁵ Quand les autres « grandes » commissions se réunissent épisodiquement ou par sessions rapprochées lors de débats sur un problème particulier.

¹⁴⁰⁶ Cf. AN 770 444 ART 8.

¹⁴⁰⁷ En fonction des thématiques et des questions abordées, d'autres personnalités sont amenées à participer aux travaux de cette commission, en particulier d'autres ingénieurs des ponts et chaussées comme Halpern Herla, Frybourg, ou Dumas. Lors de certaines réunions des représentants du Ministère de l'Intérieur ou de la Gendarmerie suivent également les activités de cette instance.

signalisation des sorties et des entrées...), de l'aménagement de nouvelles voies urbaines (questions des autoroutes urbaines notamment), des enjeux liés au stationnement et des réflexions sur l'aménagement des carrefours urbains¹⁴⁰⁸.

Progressivement, une grande partie de son activité se tourne vers les villes, auprès desquelles ses membres réalisent des enquêtes ou des rapports. Jusqu'à présent en effet, « 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 »¹⁴⁰⁹. Ce n'est donc qu'après la Seconde Guerre Mondiale, que les problèmes de circulation en ville se trouvent plus systématiquement traités dans le cadre de ces commissions. Ainsi à la fin des années cinquante, la Commission permanente de signalisation étudie les plans de jalonnement des villes de Caen, Arras, Amiens, Dunkerque, Montpellier, Brest ou de l'arrondissement Est du département de la Seine¹⁴¹⁰. Parfois, il s'agit d'examiner un point particulier concernant un problème de signalisation dans une ville ou sur un carrefour type. Malgré les travaux engagés depuis le début du vingtième siècle en termes de réglementation et de signalisation routières, on observe donc, à travers les activités de cette commission permanente de la signalisation, un accroissement des réflexions, parfois très généralistes, à d'autres moments plus empiriques ou plus opérationnelles, concernant les enjeux de signalisation. Ce travail n'est pas sans lien avec le développement tardif des projets autoroutiers en France et l'intensification des problèmes de circulation en ville. Il est donc également significatif d'une plus importante prise en compte de ces enjeux par les services centraux de l'Etat à partir des années cinquante.

Dans les années cinquante, avec la mise en place de programmes nationaux de construction routière ambitieux, les questions routières entraînent enfin le développement de commissions spéciales au niveau central. Suite à la mise en place du Fond Spécial d'Investissement Routier (FSIR) le 1^{er} janvier 1952¹⁴¹¹, une Commission chargée de la gestion du FSIR est par exemple instaurée le 10 janvier 1952¹⁴¹². Enfin pour terminer, nous proposons un bilan au début des années soixante, des différentes commissions fonctionnant au sein ou en lien avec le Ministère des Travaux Publics¹⁴¹³, parmi lesquelles on peut relever :

[Commissions du Ministère des Travaux Publics pendant les années 1960]

Commissions du Ministère des Travaux Publics pendant les années 1960

Commission des Projecteurs et autres dispositifs d'équipement pour automobiles. Elle émet un avis « 1°) sur les affaires se rapportant à l'éclairage et à la signalisation lumineuse et

¹⁴⁰⁸

A partir notamment d'études ou d'exemples de réglementations existantes dans d'autres pays. Les rapports présentés dans le cadre des semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière sont particulièrement utilisés dans ce cadre. Voir la lettre du 29 novembre 1958 adressée au président de la commission permanente de circulation, cf. AN 770 444 ART 8.

¹⁴⁰⁹

Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 316.

¹⁴¹⁰

Voir les réunions du 7 avril 1954, du 15 décembre 1955, des 28 janvier, 13 février, 28 mars, 3 juin 1958 de la commission permanente de signalisation, cf. AN 770 444 ART 8.

¹⁴¹¹

Voir le Journal Officiel du 30 décembre 1951, cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹⁴¹²

Voir le Journal Officiel du 10 janvier 1952, cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹⁴¹³

Voir la Note (non datée) du 2^{ème} bureau de la Direction des Routes et de la Circulation Routière du Ministère des Travaux Publics, cf. AN 1977 0444 ART 14.

sonore des véhicules routiers sur lesquelles elle est consultée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, 2°) sur les types de dispositifs d'équipements pour véhicules routiers dont l'utilisation est subordonnée à l'agrément ministériel en vertu du Code de la Route et des Arrêtés pris pour son application. Cet avis est donné dans les conditions fixées par lesdits Arrêtés ».
Sous-commission technique des courses : « Elle est chargée d'étudier la réglementation des épreuves et compétitions sur la voie publique et de l' « organisation des compétitions de vitesse des véhicules à moteur – détermination des circuits – signalisation ».
Comité d'études contre le bruit des automobiles ¹⁴¹⁴ : « Il est chargé d'étudier les problèmes des bruits résultant de la circulation en général ».
Commission centrale des Automobiles et de la Circulation Générale. Elle est « compétente pour donner son avis sur les affaires se rattachant à l'élaboration ou à l'application du Code de la Route en sujet desquelles elle est consultée par le Ministre ».
Comité Permanent de la sécurité Routière, « qui a pour mission de promouvoir toute mesure législative ou réglementaire ayant pour objet de diminuer le nombre et la gravité des accidents de la circulation routière, d'orienter et de coordonner l'activité des organismes privés participant à la prévention des accidents ».
Commission des Incapacités Physiques incompatibles avec la délivrance du permis de conduire « chargée d'établir et de modifier la liste de ces incapacités physiques et de donner son avis sur toutes les questions d'ordre médical soulevées à l'occasion de la délivrance du permis de conduire ».
Commission Permanente de Signalisation « chargée d'étudier toutes les questions relatives à la signalisation routière et notamment l'élaboration et les modifications de l'Instruction Générale sur la signalisation ».
Commission d'Agrément des divers types de signaux routiers et des Entreprises habilitées à les fournir.
Comité d'Etudes contre la pollution de l'atmosphère par les fumées d'automobiles.

Au cœur de ce dispositif de réflexion et de centralisation des questions de circulation, deux commissions, que nous avons déjà présentées, apparaissent centrales : la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale et la Commission permanente de signalisation. Les autres structures s'inscrivent dans le cadre d'une diversification des réponses apportées à ces problèmes routiers et des manières de rassembler les acteurs concernés par ces enjeux. Nous pouvons ainsi repérer au niveau central, autour notamment du Ministère des Travaux Publics, un vaste ensemble de structures permettant une prise en compte de la question automobile. Il se développe et se ramifie au fur et à mesure de l'accroissement des problématiques routières. Puis surtout il est complété au niveau local par plusieurs dispositifs, plus ou moins harmonisés à l'ensemble du territoire, qui permettent une première coordination entre les représentants locaux concernés par ces enjeux.

2) La mise en place de commissions déconcentrées

Hormis dans le cadre de la mise en place de réglementations étendues à l'ensemble du territoire, les grandes structures que nous venons de présenter n'interfèrent pas avec les niveaux locaux de gestion des problèmes automobiles. Néanmoins, aux côtés de ces grandes commissions centrales, certains ministères encouragent la mise en place, dans un cadre homogène et national, de commissions locales dont la création peut être parfois provoquée par la volonté d'étendre des initiatives locales réussies. Dans ce cas

de figure, on peut citer les Commissions préfectorales de retraits des permis de conduire instituées à partir de 1927¹⁴¹⁵ dans chaque département pour examiner individuellement les cas de retrait ou de suspension des permis de conduire. Relevant toutes plus ou moins de la même organisation, elles sont présidées par le secrétaire général à la police de la Préfecture, et comprennent le plus souvent pour membres des représentants des organisations automobiles locales. Dans le Rhône, deux membres de l'ACR, en général le président du Club et l'un de ses proches collaborateurs¹⁴¹⁶, assistent à ces réunions à la Préfecture, dont la première se tient le 7 avril 1927¹⁴¹⁷.

Bien que l'initiative soit nationale et généralisée, des disparités existent dans leur fonctionnement et contribuent à la plus ou moins grande réussite de ces structures. Ce sont ces dysfonctionnements que mettent en avant les associations automobiles, et notamment la Fédération nationale des clubs automobiles de France. Lors de son assemblée générale du 13 octobre 1933, elle émet le vœu suivant : « que le fonctionnement des Commissions Consultatives pour le retrait des permis de conduire soit uniformisé, principalement en ce qui concerne la périodicité des réunions ». Elle transmet ensuite ce vœu au Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, qui à son tour le mentionne¹⁴¹⁸ dans la lettre du 7 décembre 1933¹⁴¹⁹ qu'il adresse à l'ensemble des Préfets : « En me transmettant ce vœu, le Président de la Fédération ajoute : 'Il est de toute évidence que les sanctions prononcées contre les automobilistes devraient suivre, de très près, la faute commise, sous peine de laisser conduire les coupables pendant des semaines ou des mois, et d'atténuer grandement l'avantage moral des mesures prises à leur égard. Il serait donc d'un réel intérêt de fixer, d'une façon nette et précise, la périodicité des réunions des Commissions consultatives ainsi que les modalités de fonctionnement de ces commissions'. Je ne peux que m'associer à ce vœu et je vous prie de vouloir bien lui donner autant que possible satisfaction ». On observe ainsi que ces réunions préfectorales constituent un des enjeux importants de défense des conducteurs automobiles par les organisations automobilistes elles-mêmes. Par la dénonciation de certains comportements, elles permettent la construction d'une « morale automobile » à laquelle sont attachées les associations automobilistes qui comptent promouvoir une certaine image des automobilistes.

Dans la même perspective, un autre type de commission préfectorale est créé quelques années plus tard à la suite d'une volonté d'extension et d'harmonisation d'initiatives locales. Il s'agit des commissions départementales de sécurité routière mises en place pour débattre des questions de circulation et de sécurité routière. A partir d'initiatives locales centralisées une nouvelle fois par la Fédération nationale des clubs automobiles de France, via les automobiles-clubs régionaux qui la constituent, le Ministre de l'Intérieur décide d'étendre ces structures à l'ensemble des départements. Dans une lettre du 28 mars 1933, il s'adresse aux Préfets¹⁴²⁰ pour expliquer les avantages d'une extension de ces structures :

¹⁴¹⁵ Cf. Décret du 12 avril 1927 établissant « auprès de chaque préfet une « commission technique spéciale » chargée de convoquer le contrevenant et d'examiner ses observations », cf. Orselli J., 2009, op. cit. Partie II, p. 84.

¹⁴¹⁶ Pour la période allant de la fin des années vingt et les années trente, le président Deydier, le Docteur Bonnet et Maître Cuaz sont les plus assidus à ces rencontres.

¹⁴¹⁷ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 5 mai 1927.

¹⁴¹⁸ Représenté par le Directeur de la Sûreté Générale : G. Thomé.

¹⁴¹⁹ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁴²⁰ Idem.

« Quelques uns de vos collègues ont pris l'initiative de constituer dans leurs départements des Comités de Sécurité Routière, dont l'action constante, en plein accord avec les services de gendarmerie, a permis d'obtenir une diminution appréciable des accidents d'automobiles. L'Assemblée générale de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, en me signalant les résultats acquis, m'a demandé de généraliser la création de comités analogues. Les Commissions qui ont été créées ont pour unique objet de rechercher toutes les améliorations propres à diminuer le nombre d'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. J'estime que ces Commissions peuvent apporter à votre administration une collaboration utile en prolongeant son action et je ne verrais que des avantages, si vous le jugez possible, à ce que vous étudiez les moyens de faciliter dans votre département la constitution et la réunion de comités analogues avec le concours bénévole des représentants des associations automobiles et touristiques et à ce que vous leur adressiez toutes les informations nécessaires à leur documentation. Il est, d'ailleurs, entendu que ces commissions conserveront un caractère privé et que leur action se maintiendra dans les limites du programme ci-dessus défini. Elles ne pourront notamment s'imposer en aucun cas dans l'organisation et le fonctionnement de la police de la route qui doit s'exercer, en dehors de toute influence particulière, sous le seul contrôle des autorités responsables. Vous voudrez bien me rendre compte des décisions que vous croirez devoir prendre à ce sujet. »

Comme il l'est indiqué dans cette lettre, ces commissions s'en tiennent seulement à un rôle consultatif. Elles doivent favoriser des études concernant la sécurité routière ainsi que favoriser l'éducation des usagers à la sécurité de la route. Toutefois, dans le cadre d'une parfaite répartition des compétences des principaux acteurs participant aux actions de sécurité routière, il est nécessaire que chacun d'entre eux valide le principe d'action de cette nouvelle instance. Dans une note du 9 mai 1933¹⁴²¹, adressée à MM. Les Généraux Inspecteurs de Gendarmerie, les Colonels, Lieutenants-Colonels et Chefs d'escadron Commandant les légions de Gendarmerie départementale de Paris, le Président du Conseil, Ministre de la Guerre, revient sur le rôle de ces commissions :

« Par dépêche du 28 mars 1933, le Ministre de l'Intérieur a signalé aux Préfets les avantages que présentait la constitution de comité de sécurité routière dans chaque département. Le but de ces comités est de rechercher toutes les améliorations possibles à diminuer le nombre des accidents de la circulation en agissant principalement par le moyen d'affiches, de tracts, d'art 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. Il est d'ailleurs entendu que ces comités conserveront un caractère privé et que leur action se maintiendra dans les

¹⁴²¹ Représenté par P. Nicolet, Directeur de la Gendarmerie (Bureau Technique), cf. AN 1994 0495 ART 21.

limites du programme ci-dessus défini. Ils ne pourront notamment s'immiscer en aucun cas dans l'organisation et le fonctionnement de la police de la route qui doit s'exercer en dehors de toute influence particulière sous la direction du Commandant de Compagnie et le contrôle des Commandants de Légion et des Inspecteurs généraux. Je ne vois aucun inconvénient à ce que ces comités se tiennent en rapport avec les Officiers de Gendarmerie qui peuvent ainsi leur apporter le bénéfice de leur expérience et leur procurer d'utiles éléments de documentation. »

Néanmoins à la suite de ces premières injonctions, les consignes ne sont visiblement pas encore uniformément appliquées. Au congrès des ingénieurs des travaux publics de l'Etat du 5 juin 1934, les participants émettent le vœu « que soient constituées des Commissions départementales et cantonales de sécurité routière présidées par les Préfets ou leurs délégués et composées de membres des automobiles Clubs, de représentants des services routiers (Ponts et chaussées et service vicinal) et des services de police (gendarmerie, Commissaires de Police), qui auraient pour but : de rechercher les causes d'accident et leurs remèdes ; de collaborer à l'amélioration de la signalisation ; de déterminer la présence et les limites des agglomérations sur les voies à grande circulation ; d'entreprendre l'éducation des automobilistes et du grand public »¹⁴²². Ainsi dans la foulée, le Ministre de l'Intérieur fait établir une circulaire n° 70 datée du 18 juillet 1934 pour préciser à nouveau le rôle et les missions de ces commissions :

« A la demande de l'Assemblée générale de la Fédération Nationale des Clubs automobiles de France », mon prédécesseur vous a informé par circulaire 185 du 28 mars 1933 qu'il ne voyait que des avantages à la création de ces Commissions, dont il a défini le rôle, et la circulaire 70 du 18 juillet dernier vous a, à nouveau, rappelé le concours que ces organisations bénévoles pouvaient vous apporter. Sous réserve, comme le disait la première des instructions précitées, que les Commissions de sécurité routière conservent un caractère privé et ne s'immiscent en aucune façon dans l'organisation et le fonctionnement de la police de la route, j'estime qu'elles peuvent vous apporter une collaboration utile et seconder efficacement vos efforts dans l'étude des moyens d'améliorer les conditions de la circulation. Je ne peux donc que vous confirmer les recommandations adressées par mes prédécesseurs à leur sujet. »¹⁴²³

Dans le Rhône, une commission de ce type est effectivement mise en place en avril 1933. Mais, se réunissant principalement dans le cadre de l'examen de questions spécifiques, son mode de fonctionnement est encore très irrégulier, notamment pour le Docteur Bonnet de l'ACR. Il en est l'un des membres les plus actifs puisqu'il rapporte sur plusieurs dossiers. En décembre 1937, il se plaint ainsi auprès du Préfet pour réclamer la reprise des travaux de cette commission¹⁴²⁴. Nous savons qu'elle fonctionne au moins jusqu'à la Seconde Guerre

¹⁴²² Lettre du 26 novembre 1934 du Ministre de l'Intérieur (représenté par le directeur général de la sûreté nationale) à MM. Les Préfets, cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁴²³ *Idem.*

¹⁴²⁴ Réunion du comité du 22 décembre 1937, cf. *Revue de l'ACR*, n° 12, décembre 1937.

Mondiale, puisqu'en février 1940, une séance a lieu à la Préfecture, pendant laquelle le Docteur Bonnet présente un rapport sur la circulation et la signalisation à Lyon¹⁴²⁵.

Au début des années soixante-dix, la même initiative est renouvelée à partir de la mise en place des programmes nationaux de lutte contre l'insécurité routière¹⁴²⁶. Ainsi 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 »¹⁴²⁷. Par exemple, pour le Département des Alpes-Maritimes, l'arrêté préfectoral du 19 mai 1972 institue une commission départementale de la circulation, dans laquelle on retrouve notamment des représentants de l'Automobile-Club de Nice et le président de la Prévention Routière des Alpes-Maritimes¹⁴²⁸. Fonctionnant avec des sous-commissions, elle se montre très active au début des années soixante-dix au niveau de la périodicité de ses réunions et des projets qu'elle examine.

Par ailleurs en France, entre 1933 et 1937, les grandes manœuvres concernant la coordination des transports¹⁴²⁹, c'est-à-dire la régulation de la concurrence entre les transports par rails et transports par route et l'organisation des transports de personnes et des transports de marchandises, nécessitent un suivi territorial des activités de transport. Dans ce cadre, des comités techniques des transports sont créés dans chaque département. C'est le règlement d'administration publique pour l'exécution du décret du 19 avril 1934 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers¹⁴³⁰ qui statue sur l'organisation et le fonctionnement de ces comités :

« Art. 1^{er}. – Il est constitué dans chaque département un organisme dit « Comité technique départemental des transports ». Ce comité, qui siège au chef-lieu du département, sauf décision contraire du ministre des Travaux Publics, comprend un délégué titulaire et un délégué suppléant, représentant chacune des catégories suivantes : 1° Le ou les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général exploitant des lignes dans le département ; 2° Les réseaux secondaires de chemins de fer d'intérêt général, les réseaux de voies ferrées d'intérêt local et de tramways exploitant des lignes dans le département ; 3° Les entreprises routières ayant, dans le département, des contrats avec l'Etat, le département ou les communes ; 4° Les entreprises libres de transports publics automobiles de voyageurs exploitant des services dans le département ; 5° Les entreprises libres de transports publics automobiles de marchandises exploitant des services dans le département. (...) »

¹⁴²⁵ Dans la même veine, au-delà de ces commissions et de ces organes de représentations, est créée en 1937 au sein du Ministère des travaux publics, une section permanente de la sécurité routière, où la Fédération nationale des Clubs-Automobiles de France est représentée par son Président, cf. *Revue de l'ACR* n° 12 décembre 1937, p. 414.

¹⁴²⁶ Matérialisés dans le cadre du Décret du 5 juillet 1972 créant le « Comité Interministériel de la Sécurité Routière » (CISR) et le « délégué à la Sécurité routière ».

¹⁴²⁷ Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie III, p. 200.

¹⁴²⁸ Cf. ADAM 187 W 1.

¹⁴²⁹ Voir sur ce point les travaux de Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France, De 1918 à nos jours*, Publication du Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1999.

¹⁴³⁰ Voir le Journal Officiel du 26 février 1935, cf. AN 1994 0495 ART 21.

Dans le Rhône, le Comité Technique Départemental des Transports est créé le 7 novembre 1935¹⁴³¹. Il comprend notamment des membres élus du Conseil Général. Après la mise en place de l'arrêté du 28 octobre 1950 du Ministre des travaux publics portant sur l'organisation et le fonctionnement des Comités techniques départementaux des transports¹⁴³², ces derniers¹⁴³³ se répartissent en deux sous-comités, l'un s'occupant des voyageurs et l'autre des marchandises¹⁴³⁴. C'est cette instance qui prend principalement en charge les questions de création et de régulation des lignes départementales et inter-départementales de transports public et privé par autocars ainsi que l'organisation des transports scolaires. Comme les entreprises de transports privés sont représentées dans ce comité, la Chambre de commerce de Lyon y envoie siéger deux de ses membres¹⁴³⁵, puis trois à partir de février 1962¹⁴³⁶.

Enfin, sous l'impulsion des services de l'Etat sont également mises en place des commissions spéciales d'études des projets locaux d'infrastructures routières. En tant qu'instance nationale permanente¹⁴³⁷ se réunissant pour l'étude de questions importantes concernant les transports¹⁴³⁸, le Conseil supérieur des transports¹⁴³⁹ du Ministère des Travaux Publics est amené à se prononcer sur certains projets routiers¹⁴⁴⁰. Il examine ainsi les projets d'auto-routes envisagées dans les années trente autour de Lyon et se prononce en 1932 contre le tracé reliant Lyon à Evian¹⁴⁴¹. De même, une commission ministérielle d'étude de l'autostrade Lyon–Saint-Étienne est mise en place en 1935¹⁴⁴² pour l'examen de cette route que réclament les autorités locales depuis le début des années trente. Elle ne valide pas non plus les études présentées par la Société des Autostrades Françaises. Dans le même sens, le Conseil supérieur des travaux publics¹⁴⁴³, dans lequel participent les présidents de certaines Chambres de commerce, étudie à son tour ce projet d'autostrade.

¹⁴³¹ Voir AN 19850732 ART 17 et 18.

¹⁴³² Voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1950, p. 313 et 314.

¹⁴³³ Ils sont alors composés de 5 membres représentant des administrations publiques (Préfecture, Ponts et Chaussées, PTT, Armée, Finances) ; 4 membres représentant du Conseil Général ; 4 membres représentant des usagers (dont 3 nommés par l'Office des transports et des PTT et un par le Préfet) ; 3 membres représentant des entreprises de transports par fer, dont deux de la SNCF ; 6 membres représentant des entreprises de transports par route.

¹⁴³⁴ Voir AN 19850732 ART 21 et 22.

¹⁴³⁵ Puis deux membres suppléants sont pour les Chambres de commerce de Tarare et de Villefranche-sur-Saône.

¹⁴³⁶ C'est l'Office des transports et des PTT du Sud-Est, qui gère la nomination pour trois ans des membres des chambres de commerce dans ce comité. Il est également à l'origine de la formulation de nombreuses propositions ou orientations étudiées dans cette structure présidée par le Préfet.

¹⁴³⁷ Dans ce cadre, ces instances sont donc à ranger du côté des commissions centrales et nationales. Elles complètent les dispositifs de réflexions mis en place au sein du Ministère des Travaux Publics et viennent en appui de la Direction des Routes et des sections du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

¹⁴³⁸ Comme la réglementation, les projets ou les problèmes liés au secteur des transports.

¹⁴³⁹ Créé par le *Décret* du 31 août 1937, il compte 81 membres (Appelé parfois Conseil supérieur des ponts et chaussées), cf. Orselli J., 2009, op. cit. Partie II, p. 57.

¹⁴⁴⁰ Voir Orselli J., 2009, op. cit., Partie II, p. 64.

¹⁴⁴¹ Voir AML 0960 WP 30.

¹⁴⁴² Voir AML 0963 WP 092.

¹⁴⁴³ Créé en 1924, cf. Orselli J., 2009, op. cit. Partie II, p. 57.

Ce conseil est ensuite organisé en sous-commissions spéciales visant à étudier des projets particuliers, comme un projet de canal, de tunnel ou de pont. Une commission spéciale de ce Conseil supérieur des travaux publics examine le 25 novembre 1935 le projet de construction d'une autostrade entre Lyon et Saint-Étienne présenté par la Société des Autostrades Françaises en suivant l'avis de la commission ministérielle¹⁴⁴⁴.

Puis de manière cette fois plus institutionnalisée, à partir du 8 décembre 1935¹⁴⁴⁵, dans le cadre des réflexions concernant le programme d'aménagement routier de la région lyonnaise, est mise en place une commission permanente d'études des aménagements routiers de la région lyonnaise¹⁴⁴⁶. A l'initiative des services de l'Etat, elle réunit des élus du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, du Conseil Général du Rhône, des fonctionnaires des collectivités locales ou des services de l'Etat et certains membres de groupements représentés, comme le président de la CCL ou le président de l'ACR¹⁴⁴⁷. Cette commission est complétée en 1938, par une commission permanente des grands travaux¹⁴⁴⁸. Sa première réunion se tient le 3 février à la Préfecture. « Cette commission composée des membres déjà désignés par le conseil général et par le conseil municipal pour la commission d'étude des projets d'aménagement routier de la région lyonnaise, se réunira périodiquement afin d'examiner, au fur et à mesure de leur achèvement, les différents projets constituant ce programme »¹⁴⁴⁹.

Toutes ces commissions¹⁴⁵⁰, interagissant entre les niveaux national ou local, participent à l'étude et à la discussion de questions et de rapports. Par leur mode de fonctionnement, elles favorisent le rapatriement, la centralisation et la diffusion de connaissances concernant les pratiques automobiles, les routes et les transports en général. Les acteurs qui participent à ces instances sont également amenés à « traverser » d'autres lieux d'échanges et permettent ainsi des passerelles entre plusieurs institutions, plusieurs types de savoirs ou modes de compréhension des questions automobiles. Ainsi les représentants des structures privées (associations, chambres consulaires, experts indépendants) favorisent tout particulièrement la circulation des connaissances entre ces différents commissions. D'ailleurs, les organisations privées s'appuient également sur un système de commissions plutôt élaboré.

¹⁴⁴⁴ Voir séances des 17 octobre et 12 décembre 1935 de la CCL.

¹⁴⁴⁵ Suite à la Conférence du Ministère des Travaux Publics qui a lieu à la même date à l'Hôtel de Ville de Lyon.

¹⁴⁴⁶ Dont la première réunion a lieu le 19 décembre 1935 à la Préfecture du Rhône.

¹⁴⁴⁷ Cette commission mixte permanente d'études des aménagements routiers de la région lyonnaise suit l'ensemble des projets d'aménagements routiers de la région lyonnaise jusqu'aux années soixante-dix. Ainsi lors de la création de la Courly en 1969, des élus communautaires sont également amenés à siéger au sein de cette instance, cf. A Courly 2039 WP 004.

¹⁴⁴⁸ Dans cette Commission permanente des grands travaux, on retrouve : le Président de la Commission Départementale, trois conseillers généraux (Putinier, Anier et Leschelier), deux adjoints au Maire de Lyon (Ferré et Cohendy), deux conseillers municipaux de Lyon (E. Jullien et Pinton), l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées, l'ingénieur en chef de la ville de Lyon, l'ingénieur en chef du service vicinal, l'ingénieur en chef de la navigation et le directeur général du Service des Eaux.

¹⁴⁴⁹ Lettre du 31 janvier 1938 du Préfet Bollaert aux différents élus de la région, cf. ADR 694 W 537.

¹⁴⁵⁰ Pour la fin de notre période d'étude, il faudrait également citer à partir des années soixante, la Commission de l'Équipement Urbain qui émane du Service Urbain créé en 1959 au sein du Commissariat Général au Plan (dans laquelle de nombreux projets de stationnements ou de transports urbains sont examinés) et qui devient à partir de la fin des années soixante, la Commission des Villes (au sein de laquelle est étudiée notamment la question de la mise en place des plans de circulation et où est représentée l'Association des ingénieurs des villes de France), puis la création en 1975 de la commission mixte Etat-Villes, voir Claude V., 2006, op. cit., p. 123, Flonneau M. 2003, op. cit., p. 85 et AN 1979 0291 ART 7.

B) Des commissions pour accompagner l'activité des organisations privées

Nous avons vu qu'à tous les niveaux, ainsi que dans l'ensemble des secteurs d'intervention, les acteurs publics ont recours à la mise en place de commissions. Nous allons voir qu'au niveau privé et associatif, nous pouvons également observer le même phénomène. Nous rangeons dans cette catégorie, tous les organismes qui n'émanent pas directement des pouvoirs publics. On retrouve donc ici des groupements privés, des institutions para-publiques comme des organisations non gouvernementales.

Au niveau international, tout d'abord, nous avons déjà eu l'occasion de mentionner le fonctionnement de plusieurs commissions, comités ou groupes de travail dans le cadre des principaux groupements qui s'intéressent de près ou de loin aux questions automobiles. Ainsi, l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, l'Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus, la Société des Nations, l'Union Internationale des Villes, l'ONU, l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile, la Fédération Routière Internationale, la Prévention Routière Internationale, construisent leurs actions et préparent leurs décisions à partir de l'activité de commissions internes ou mixtes. Dans la majeure partie des cas, ces instances sont constituées de membres internes aux institutions dans lesquelles elles fonctionnent. Mais dans certaines circonstances, elles rassemblent des membres de plusieurs institutions ou des experts indépendants comme dans le cadre des groupes de travail de la SdN, de l'ONU, ou de l'Organisation mondiale du Tourisme et de l'Automobile (OTA). Aussi, certaines commissions mixtes (ou comités mixtes) peuvent être mises en place pour étudier une question particulière, comme dans le cadre des réunions autour de l'Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus et l'UIV, concernant la réglementation de la circulation en 1927¹⁴⁵¹, ou celles qui se tiennent entre l'AIPCR, l'OTA et la Fédération Routière Internationale (IRF) dans le cadre de l'organisation des semaines internationales de la route. Les membres de ces structures et les nouveaux entrants dans ces scènes de décision sont tous rompus aux enjeux de la participation à des discussions collectives, à la représentation d'institutions ou de questions, et à la présentation et la discussion de rapports.

Nous allons présenter trois espaces différents de structuration de groupes de travail propres aux organismes privés. Nous verrons tout d'abord comment le développement des activités de l'ACR et de ses organismes voisins s'organise autour de la mise en place de plusieurs commissions. Puis nous analyserons la manière dont la Chambre de commerce de Lyon se saisit de certaines questions de transport à partir de son organisation en groupe de travail. Enfin nous reviendrons sur les commissions d'études « régionales », qui mêlent acteurs privés et publics, pour l'étude des problèmes de transports dans un cadre métropolitain. Cela nous permettra notamment de mesurer comment les acteurs privés peuvent être familiers de ce fonctionnement par commissions, ce qui peut en retour faciliter leur intégration dans le cadre d'un gouvernement municipal par commissions.

1) Les Mondes automobiles et leurs commissions

Au niveau local ou régional, de nombreux groupements fonctionnent à partir de la mise en place de commissions d'étude ou de travail. Trois cas de figure illustrent principalement la création de telles structures : la gestion ou l'organisation d'un service, d'une activité ou d'une

¹⁴⁵¹ Réunion commune de la commission de l'UIV et de celle de l'AIPCR le 11 octobre 1927 à Paris, cf. A SDN S 493.

manifestation temporaire ; la volonté de développer et de suivre un domaine d'intervention particulier¹⁴⁵² ; et enfin l'étude temporaire ou/puis permanente d'une question particulière.

Ainsi, on retrouve ces trois catégories de structures à l'Automobile-Club du Rhône¹⁴⁵³. A certaines périodes, on y compte plus d'une dizaine de commissions, dont plusieurs comprennent plus de soixante-dix membres. A plusieurs moments, ont même été mises en place au sein de l'ACR des groupes de travail et de réflexion sur l'organisation de ses propres commissions. Parmi ces dernières, certaines servent de chambre d'enregistrement ou de préparation aux relations avec d'autres structures extérieures au Club ou pour le suivi des liens avec les pouvoirs publics. Ainsi, plusieurs membres de l'ACR entrent en relation avec la sphère publique, soit en participant aux travaux de commissions¹⁴⁵⁴, soit à travers des échanges formels ou informels. Lors de sa nomination comme président de l'ACR, le Docteur Bonnet revient dans son discours sur ce lien qui unit le Club aux pouvoirs publics :

« Déjà nous avons obtenu beaucoup auprès des Pouvoirs publics où nos avis sont, non seulement écoutés, mais souvent demandés : Commission de sécurité routière, Commission de circulation, Commission des retraits de permis, notre collaboration devient de jour en jour plus effective avec les Ponts et chaussées, le Service vicinal, la Voirie urbaine, avec la Police et la Gendarmerie ; elle le sera un jour avec la Justice ».¹⁴⁵⁵

Dans ce cadre, on remarque une forme d'imbrication des commissions publiques ou para-publiques avec les commissions privées, en l'occurrence celles de l'ACR. Les questions et les rapports débattus peuvent passer des unes aux autres, des commissions privées aux commissions publiques et *vice versa*, par l'intermédiaire des acteurs qui participent aux travaux de ces structures. Ces derniers peuvent en effet soulever les problèmes qui vont directement être examinés dans l'une et l'autre de ces commissions. Ils peuvent être aussi sollicités pour débattre de ces questions dans le cadre des commissions du groupement auquel ils appartiennent, voire même directement au sein des commissions publiques ou para-publiques.

De son côté, l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole¹⁴⁵⁶ a elle aussi recours à la mise en place de ce type de structures, que ce soit pour gérer l'organisation de l'une de ses activités ou pour l'examen d'un problème particulier. Plusieurs questions interagissent également avec celles débattues dans la sphère publique. Dans ce cadre, certains de ses membres, peuvent être également amenés à participer à des commissions mises en place par les pouvoirs publics. On a vu que durant les moments de polémiques autour de la réglementation du stationnement, l'ACR et l'AICA ont même pris l'initiative de créer en

¹⁴⁵² On retrouve ce cas de figure avec la mise en place de commissions thématiques comme la commission sportive ou la commission du tourisme à l'ACR.

¹⁴⁵³ Voir sur ce point notre chapitre un.

¹⁴⁵⁴ Pour la période 1974-1975, l'annuaire de l'ACR recense la participation de membres du club à plusieurs commissions extérieures : Commission régionale de développement économique, Commission préfectorale de retrait de permis de conduire, Commission municipale de circulation, Association pour la lutte contre le bruit, Association contre la pollution atmosphérique, la Prévention routière, Commissariat du Tourisme, Comité d'Aménagement du Territoire, Association pour l'étude et la réalisation des axes européens de liaison, cf. Annuaire de l'ACR 1974-1975, p. 10, cf. AML 2 C 400705.

¹⁴⁵⁵ **Discours prononcé à l'occasion de l'Assemblée générale de l'ACR du 24 janvier 1938 et de l'Assemblée extraordinaire de l'ACR du 27 décembre 1937, cf. Revue de l'ACR, n° 12, décembre 37, p. 401.**

¹⁴⁵⁶ Sur l'AICA, voir aussi Angleraud B. et Pellisier C., 2003, op. cit., pp. 600-604.

commun, de manière temporaire, des commissions communes ou mixtes pour l'examen des problèmes de circulation urbaine¹⁴⁵⁷.

Association Industrielle Commerciale et Agricole de Lyon

L'AICA joue un rôle important dans le cadre de la représentation des intérêts industriels, commerciaux et agricoles au niveau de la région lyonnaise. Fondée en novembre 1917 avec¹⁴⁵⁸ pour objectif de prévoir l'après Guerre, son assemblée constitutive a lieu le 2 février 1918. Sorte de fédération d'organisations patronales industrielles, commerçantes et agricoles, elle se donne notamment pour mission de produire des études. Son influence s'étend sur plusieurs départements, de la Vallée du Rhône jusqu'aux Alpes. Comme la Chambre de commerce, elle s'intéresse également aux questions d'urbanisme, de transports et de régionalisme. Elle fonctionne avec plusieurs sections locales et des commissions d'intérêt général (organisées par questions : 1) Questions agricoles ; 2) Questions régionales (parmi lesquelles les ressources régionales (dont la question du Rhône, les routes...), puis l'urbanisme et les questions administratives diverses : plan d'extension, voirie, distribution d'eau, règlements divers) ; 3) Questions et œuvres sociales ; 4) Questions économiques intérieures ; 5) Questions extérieures). Elle se répartit par groupes professionnels (15 groupes) tient des assemblées générales¹⁴⁵⁹ annuelles et propose des services pratiques (10 services proposés sous forme d'offices).

« L'AICA se propose de grouper les industriels, les commerçants et les agriculteurs de Lyon et de la région lyonnaise dans le but de préparer, par des études communes, et de réaliser, par une action disciplinée : 1° Le développement et le perfectionnement de toutes les forces productives de la région. 2° Une organisation du travail (...) 3° L'application de méthodes commerciales et bancaires (...) 4° L'institution d'un régionalisme effectif, où les services administratifs soient adaptés aux besoins de la vie publique et de l'activité économique. 5° La reconnaissance par l'Etat et par les législateurs du droit des producteurs à être consultés, par l'organe de leurs groupements professionnels, sur les lois et les mesures qui intéressent l'action économique »¹⁴⁶⁰.

D'autres associations très proches de l'ACR ont recours à la mise en place de commissions. On en retrouve ainsi plusieurs au sein du Comité départemental de La Prévention Routière, créé en 1947¹⁴⁶¹ puis chez les Chevaliers de la route, créés à Lyon en 1966. De son côté, la Prévention Routière du Rhône s'organise rapidement sous forme de commissions. Elle

¹⁴⁵⁷ Voir sur ce point notre deuxième chapitre.

¹⁴⁶⁰ Cf. AICA, But, Territoire, Organisation, Moyens d'action, cf. AML 1 C 305 676.

¹⁴⁶¹ En France, la Prévention Routière est créée en 1949, mais le premier comité départemental est expérimenté à Lyon dès 1947 à l'initiative du Docteur Tavernier, membre de l'ACR. Cette association est reconnue d'utilité publique sur le plan national en 1955 et participe à la formation des conducteurs depuis 1991 en organisant des stages de récupération de points. Localement, elle est organisée en comité départemental de la Prévention Routière avec un président, des vice-présidents, un secrétaire général, un trésorier et des membres d'honneurs. Ses activités s'articulent autour de la présence des délégués et des inspecteurs départementaux de la sécurité routière ainsi que d'un conseil qui comprend des personnalités qualifiées. Comme l'ACR, l'association est organisée en commissions : commission d'information, commission d'information et de propagande, commission de la route et commission des finances, cf. Entretien avec le directeur départemental actuel du Comité de la Prévention Routière du Rhône, Bernard Loreille, réalisé le 01/10/04 et « La Prévention Routière s'organise pour conjurer les accidents », *Le Carnet de l'Automobile*, n° 11, novembre 1952.

comprend ainsi une Commission d'Information (composée de M. Filaine, Colonel Porte, Commandant Faurie et M. Queyroux), une Commission d'Education et de Propagande (M. Ergé), une Commission de la Route (Docteur Daligand, M. Boissière) et une Commission des Finances (M. Lassagne et M. Michel)¹⁴⁶². Ces commissions fonctionnent avec la participation d'acteurs locaux importants, comme en témoigne la composition de son Conseil¹⁴⁶³. A côté de ce conseil, il faut également tenir compte des autres personnalités qui entourent également le comité départemental de la Prévention Routière du Rhône, comme le Président Henri Dugelay (qui a succédé à M. Tavernier) et les présidents d'honneur : M. Herriot ; M. Massenet, Préfet de la 8^{ème} Région ; M. le Gouverneur militaire de Lyon ; et M. le Cardinal Gerlier.

Du côté des Chevaliers de la route créés par Maurice Amieux en 1966¹⁴⁶⁴, c'est plutôt l'organisation sur le modèle de la confrérie qui prime. Les membres de l'association se répartissent en trois groupes : aspirants, compagnons ou pionniers. L'association, qui comprend des membres du bureau et des administrateurs, fonctionne avec un comité d'administration, qui ne peut regrouper que des pionniers. Par ailleurs, même si l'association a été fondée à Lyon, elle revendique un positionnement national, voire international¹⁴⁶⁵, ce qui oblige l'établissement d'un schéma d'organisation régionale, qui comprend pour la France des délégués par région. Ces derniers ont la charge de sélectionner et de recruter de nouveaux membres. Ainsi une procédure d'adhésion est mise en place et s'appuie sur l'activité d'une commission d'études des dossiers.

Dans ces instances, se discutent le mode d'action que veulent mener ces associations et les décisions qu'elles veulent prendre. Leurs membres actifs sont habitués à se réunir, à discuter collectivement, à prendre des décisions, à examiner des rapports et des études. Ces aptitudes sont d'autant plus renforcées que ces membres sont tous multipositionnés, du côté des rapports qu'ils entretiennent avec la sphère publique ou à travers leur appartenance au monde privé. Ainsi, au-delà des personnalités publiques présentes à titre honorifique ou au nom de leurs compétences, il faut garder à l'esprit les nombreuses passerelles qui se mettent en place entre ces associations et l'ACR, que ce soit au niveau des membres communs¹⁴⁶⁶, des thématiques partagées (la sécurité routière et l'éducation des usagers)

¹⁴⁶² Voir l'article « La Prévention Routière s'organise pour conjurer les accidents », *Le carnet de l'automobile*, n°11, novembre 1952.

¹⁴⁶³ Voir en annexes la composition de ce conseil pour l'année 1952.

¹⁴⁶⁴ A l'initiative de Maître Amieux, l'un des membres les plus actifs de l'ACR, les Chevaliers de la Route sont créés en juin 1966 à Lyon sous le nom d'Association internationale des grands conducteurs et des pilotes sportifs (Siège à Lyon, au 172, avenue Félix Faure). Pour devenir membre du groupement, il faut répondre à certains critères qui permettent aux postulants, une fois retenus, d'être répartis en trois catégories : aspirants, compagnons, pionniers de la Chevalerie de la Route. Elle fonctionne avec un comité qui comprend un président, des vice-présidents, un secrétaire général, deux secrétaires généraux adjoints et un trésorier. Pour plus d'informations sur ce groupement, voir notre présentation en annexes.

¹⁴⁶⁵ Sur le volet international, en 1969, il n'y a encore que trois types d'associations apparentées ou proches des Chevaliers de la route, en Belgique, en Suisse et en Allemagne.

¹⁴⁶⁶ De nombreux liens expliquent les relations de proximité entre ces trois organisations, dont les deux dernières créées sont plus ou moins issues de l'ACR. Comme nous l'avons indiqué, Maurice Amieux, membre important de l'ACR, fonde les Chevaliers de la Route. Le premier président en 1966 est le Docteur Daligand, lui aussi membre important de l'ACR et par ailleurs président régional de l'Automobile-Club Médical de France. Mais ces liens de proximité vont dans les deux sens. Ainsi Henry Dugelay, président du comité du Rhône de la Prévention Routière, devient en 1968, président de l'ACR. Par ailleurs, il faut souligner que de nombreux adhérents sont membres à la fois de ces trois structures et participent activement à leurs différentes commissions. On peut ainsi dire qu'à partir

et de l'organisation de manifestations en partenariat (journées sans accident, actions auprès des groupes scolaires, opérations de sécurité, campagnes d'éclairage, distribution de récompenses...). De même, ces trois associations utilisent les salons de l'ACR pour leurs assemblées générales annuelles ou d'autres types de rassemblements.

A côtés de ces trois groupements liés directement à l'automobile, d'autres organismes partagent des intérêts dans le secteur des transports et peuvent également se mobiliser sur les questions de circulation urbaine. C'est le cas de la Chambre de Commerce de Lyon, dont plusieurs membres font partie des mondes automobiles lyonnais.

2) La mobilisation de la Chambre de Commerce de Lyon dans les débats automobiles

Dans un registre beaucoup plus généraliste, la Chambre de Commerce de Lyon¹⁴⁶⁷ s'occupe de nombreuses questions liées au secteur des transports et aux problèmes de la circulation et du stationnement en Ville. Ses activités s'articulent également autour de la mise en place et du fonctionnement de comités, groupes de travail, services ou offices. Ils sont organisés par secteurs géographiques et/ou par thématiques abordées. Ainsi, on peut repérer au sein de la CCL un système très étendu de commissions qui lui permettent d'organiser ses activités, ses services et d'entreprendre des études et des projets. Depuis le début du vingtième siècle, elle comprend des commissions permanentes, qui se répartissent en commissions administratives¹⁴⁶⁸ et commissions d'études. Parmi ces dernières, on compte une commission de Travaux publics et Transports¹⁴⁶⁹, qui comprend sept à treize membres dont le président de l'AICA pendant l'entre-deux-guerres, M. Fougère. A partir de 1939, on ne recense plus qu'une seule catégorie de commission : les commissions permanentes.

Il y en a alors dix-sept, dont la 4^{ème} est la commission des travaux publics et des transports. Après 1950, on retrouve à nouveau deux types de commissions permanentes : les commissions d'administration et les commissions d'études (dont celle des travaux publics et des transports). Enfin, après 1960, on compte trois types de commissions permanentes : les commissions d'administration, les commissions de surveillance et les commissions d'études (dont celle des travaux publics et des transports).

Dans le cadre de ces commissions, et en particulier dans la commission des travaux publics et des transports¹⁴⁷⁰, peuvent être discutées des questions concernant les projets d'infrastructures de transports (routes¹⁴⁷¹, voies ferrées, lignes de tramways¹⁴⁷²), la

de la fin des années 1940, l'ACR fait office de relais vers d'autres niveaux d'action et de regroupement, tels que la Prévention Routière ou les Chevaliers de la Route, plus axés sur les questions de prévention et d'éducation des usagers.

¹⁴⁶⁷ Les informations concernant la Chambre de Commerce de Lyon sont tirées des comptes-rendus annuels des travaux de la Chambre de Commerce de Lyon que nous avons pu consulter aux Archives de la Chambre de Commerce de Lyon (ACCL).

¹⁴⁶⁸ Après 1930, on parle de commissions consultatives.

¹⁴⁶⁹ De son côté, la CCI de Marseille a une commission de circulation qui enquête notamment sur des expériences d'aménagement de la circulation dans les années soixante et soixante-dix, voir AMM 483 W 321.

¹⁴⁷⁰ Dont le président est souvent le vice-président de la CCL.

¹⁴⁷¹ La CCL se montre très favorable à l'amélioration ou l'établissement de routes, de ponts, de tunnels ou d'autoroutes pour le développement de l'activité (secteur du BTP) et l'amélioration des relations commerciales. Par ailleurs, elle défend les projets locaux ou s'érige contre ceux qui nuisent au commerce local. Ainsi elle s'oppose au projet de modification de l'itinéraire Paris-Nice (avec un passage par Mâcon, Bourg, Grenoble et Digne) par la route (pour les services routiers) envisagé par le Comité central de coordination du rail et de la route. La Municipalité de Lyon et la CLL font front commun contre ce projet débattu en séance de la CCL du 23 février 1939, voir lettres de la CCL des 16, 17 et 24 février et 14 mars 1939, cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1939, p. 185.

circulation, le stationnement¹⁴⁷³, la signalisation¹⁴⁷⁴, ou la sécurité routière. Les rapports réalisés sur ces sujets sont examinés en commission puis en séance plénière de la CCL. Ces passages donnent lieu ensuite à leur adoption ou non, puis éventuellement à leur transformation en délibérations ou vœux transmis alors aux autorités intéressées et aux pouvoirs publics.

Comme les autres chambres consulaires, la CCL est consultée à la demande du Préfet qui lui soumet des projets ou des questions à examiner. Concernant les modes de consultation des chambres de commerce en matière de travaux publics, plusieurs discussions reviennent sur le fait que les chambres consulaires doivent être ou non consultées systématiquement dès qu'un projet de travaux publics touche leur circonscription¹⁴⁷⁵. Dans la pratique, les Chambres de commerce ne sont pas toujours consultées, ou le sont parfois de manière plus large, donc sur des domaines qui les touchent moins. Dans la séance de l'Office des transports et des PTT du Sud Est du 11 décembre 1953, M. Robert, Inspecteur général des transports « avait fait remarquer qu'il était très difficile dans la pratique de solliciter l'avis des Chambres de commerce sur un ensemble de travaux intégré dans un programme général relevant de l'Administration centrale. Néanmoins, il avait vivement conseillé aux représentants des usagers, en l'occurrence les Chambres de commerce, de maintenir un contact très étroit avec les ingénieurs en chef locaux des Ponts et Chaussées pour connaître les projets concernant leur région, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pouvant ensuite faire connaître au Ministère les remarques des intéressés »¹⁴⁷⁶. Lors de cette séance, le président de la CCL estime que la CCL a été consultée à maintes reprises, conformément aux textes réglementaires, par le Préfet du Rhône, sur des travaux routiers à l'occasion d'enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique.

C'est dans ce cadre, qu'au même titre que les collectivités locales et d'autres organisations (comme l'ACR)¹⁴⁷⁷, la CCL est amenée à se prononcer sur le projet de Code

¹⁴⁷² Suivant souvent les positions des commerçants, la CCL se montre très hostile à la création de lignes de tramways et au maintien du tramway en centre ville, jugé trop lent, trop encombrant et dangereux. Voir l'examen par la CCL de la Pétition contre l'établissement d'une ligne de tramway dans la rue de la charité et l'examen du projet de doublement de la voie du tramway des Cordeliers à Monplaisir, cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1920, pp. 259-261.

¹⁴⁷³ A titre interne, la CCL milite auprès de la commission municipale de circulation pour la suppression des contraventions que subissent ses membres lorsqu'ils se rendent aux réunions bimensuelles de la CCL, voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1960, p. 40.

¹⁴⁷⁴ Notamment pour rendre plus accessibles les commerces lyonnais : problème d'une signalisation qui conduirait à uniquement éviter le centre de Lyon, avec financement d'une nouvelle signalisation étudiée par la CCL, le SOPC et la commission municipale de circulation, débattu en séance du 24 mars et du 13 mai 1955 de la CCL, voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1955, pp. 357-359.

¹⁴⁷⁵ Sur ce point, l'article 12 de la loi du 9 avril 1898 énonce que l'avis des Chambres de commerce doit être demandé « sur toutes les matières déterminées par des lois ou des règlements spéciaux, notamment sur l'utilité des travaux publics à exécuter dans leur circonscription ». Mais l'ordonnance royale du 18 février 1834, qui prévoyait la consultation des Chambres de commerce en matière de travaux publics, a été abrogée par le décret du 2 mai 1936, Cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1954, pp. 369-372.

¹⁴⁷⁶ Cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1954, pp. 369-372.

¹⁴⁷⁷ Sur la consultation organisée à la suite du Projet de code de la route du 14 août 1912, voir Orselli J., 2009, op. cit., Partie I, p. 308 et 309.

de la route dès 1908¹⁴⁷⁸. Par ailleurs, elle participe à des commissions mises en place par les pouvoirs publics. Ainsi elle est conviée aux travaux de la commission départementale de circulation instituée par le Préfet en 1929¹⁴⁷⁹, dans laquelle elle est représentée par M. Rivoire, puis par M. Delzeux¹⁴⁸⁰. Deux membres de la CCL, Chavagnon et Defond, siègent ensuite à la commission municipale « permanente » de circulation¹⁴⁸¹. La CCL participe donc logiquement aux journées d'étude des commissions municipales de circulation organisées à Lyon en mars 1955 en subventionnant cette manifestation et en envoyant trois délégués¹⁴⁸² suivre les sessions.

Ainsi la Chambre de commerce de Lyon reste en permanence attentive aux affaires et aux dispositions concernant la circulation à Lyon. Elle n'hésite pas à s'opposer aux projets d'extension des lignes de tramways¹⁴⁸³ ou à contester fermement des projets de loi ne favorisant pas le développement de l'automobile¹⁴⁸⁴ ou certaines dispositions prises par la mairie de Lyon concernant le dimensionnement des véhicules autorisés à circuler sur les quais, sur les ponts et à condamner toute réglementation (stationnement, horaires des livraisons...) ¹⁴⁸⁵ qui nuirait au développement du commerce et de l'industrie dans Lyon¹⁴⁸⁶ : « en signalant à la Commission de circulation qu'elle [la CCL] n'était

¹⁴⁷⁸ Dans ce cadre, la CCL sollicite également l'avis de la Chambre syndicale lyonnaise de l'automobile, et des échanges de réactions au projet de Loi Barthou s'organisent entre la CCL, l'ACR, la Chambre syndicale lyonnaise de l'automobile et différents constructeurs lyonnais d'automobiles, voir la lettre du président de l'Union des Chambres Syndicales Lyonnaises du 22 avril 1908 à Marius Berliet, président de la Chambre syndicale lyonnaise de l'automobile, et la lettre du 30 avril 1908 de Marius Berliet au Syndicat Lyonnais de l'Automobile, cf. AFMB S. 003.

¹⁴⁷⁹ Voir la séance du 24 octobre 1929 de la CCL et la lettre de la CCL du 31 octobre 1929 au Préfet du Département du Rhône, cf. ADR S 2587.

¹⁴⁸⁰ Une longue discussion articulée autour d'une présentation faite par M. Delzeux, lors de la séance de la CCL du 17 juillet 1930 permet de débattre des conclusions adoptées par cette commission, voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1930, pp. 99-101.

¹⁴⁸¹ CR des travaux de la CCL pour l'année 1954, p. 361.

¹⁴⁸² M. Emiel, au titre de la Chambre de commerce, M. Chavagnon, au titre de Président du Syndicat des transporteurs et M. Defond, au titre de Président du Syndicat d'initiative.

¹⁴⁸³ La CCL met en place en 1922 une commission spéciale chargée d'étudier les mesures propres à diminuer l'encombrement des voitures de tramways aux heures d'entrée et de sortie des usines. A la suite de plusieurs réunions, cette commission a permis notamment un dialogue entre la Compagnie OTL et les industriels, qui a conduit à des modifications des conditions de fonctionnement des lignes 1 (Saint-Jean-Vinater), 3 (Villeurbanne-Vaise) et 9 (Saint-Paul-Monplaisir), cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1922, p. 337 et pour l'année 1925, p. 161.

¹⁴⁸⁴ Voir à ce sujet le Vœu de la CCL émis dans sa séance du 17 novembre 1925 suite à l'examen d'un projet de loi tendant à demander des indemnités aux usagers des routes causant aux chaussées une usure anormale : « Considérant que les impôts existant sur les véhicules automobiles sont plus que suffisants pour faire face à tous les travaux de restauration et d'entretien des routes ; Que le caractère utilitaire du véhicule automobile est aujourd'hui reconnu de tous ; Que ce serait le méconnaître et nuire à l'activité et à la défense nationales que de voter des impôts nouveaux susceptibles d'entraver leur développement et de restreindre son usage ; Emet le vœu que le projet de loi déposé sur le bureau de la Chambre des députés le 21 juin 1923, de même que tout projet qui frapperait l'automobile d'impositions nouvelles, soit rejeté », cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1925, p.158.

¹⁴⁸⁵ Voir les nombreuses correspondances sur ces thèmes entre la CCL et la mairie de Lyon ou la commission municipale de circulation.

¹⁴⁸⁶ Pour exemple, l'interdiction de stationnement et de livraison en Presqu'île après 10H, établie à la suite de l'arrêté municipal du 7 février 1954, suscite la création par l'Union des Chambres Syndicales de Lyon d'une commission chargée d'étudier les incidences

pas hostile par principe à une réglementation accrue de la circulation dans la ville, à condition que cette réglementation ne porte pas une atteinte excessive au légitime exercice des professions »¹⁴⁸⁷. Elle s'inquiète par ailleurs des problèmes de stationnement et de circulation dans la ville :

« Compte tenu du nombre de voitures neuves immatriculées annuellement à la Préfecture du Rhône et qui stationnent à Lyon, on peut craindre, d'ici deux à trois ans, que le problème garage devienne très inquiétant et quasi insoluble, s'il n'y a pas de création prochaine de garages dans l'agglomération. (...) Quoique le prix du carburant ait augmenté dans des proportions exagérées, la circulation automobile semble être de plus en plus dense. Il serait souhaitable que le problème circulation et stationnement soit étudié, afin d'aboutir rapidement à une solution raisonnable, et qui évite que nos belles places ne soient transformées en parkings, ce qui serait d'un effet désastreux, tant sur la population lyonnaise que sur les étrangers »¹⁴⁸⁸.

Au-delà des constats et des craintes qu'elle peut effectivement exprimer, la CCL fait également des propositions concernant l'amélioration des conditions de circulation ou en matière de sécurité routière¹⁴⁸⁹. Dans ce domaine, elle crée un Centre psychotechnique de sélection des chauffeurs appelé aussi Centre psychologique ou Laboratoire psychologique de sécurité routière, qui fonctionne déjà en 1950¹⁴⁹⁰. Le directeur (le Docteur Péchoux, qui succède à J. Guyot) de ce laboratoire n'hésite pas à se rendre aux semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière ou aux congrès internationaux de sécurité routière. La CCL suit les projets routiers en favorisant l'organisation de rencontres entre les protagonistes de ces réalisations, notamment les projets d'aménagements routiers, les ponts, tunnels alpins, les autoroutes et les gares routières.

D'autre part, deux instances adossées à la CCL constituent des portes d'entrée directes sur le secteur « Transport » qu'elle est amenée à gérer et contrôler. Un Office des transports des chambres de commerce du Sud-Est est d'abord créé en juin 1900¹⁴⁹¹. Il est comptabilisé dans la rubrique des services offerts par la Chambre de commerce. Il organise deux

de cette réglementation sur le plan commercial et de présenter des suggestions à la commission municipale de circulation pour des aménagements éventuels. La CCL est représentée dans cette commission par MM. Servan, Defond, Emiel et Loudet. Cette commission se réunit le 15 février 1954 et ces questions donnent lieu à des débats lors de la séance de la CCL du 11 mars 1954. Après plusieurs échanges entre cette commission, la commission municipale de circulation et la CCL, les représentants des commerçants obtiennent gain de cause puisque l'arrêté municipal du 16 mars 1954 modifie la précédente réglementation relative à la circulation et au stationnement des véhicules utilitaires dans la Presqu'île, cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1954, p. 361.

¹⁴⁸⁷ Lettre de la CCL du 17 juin 1952 au Maire de Lyon, cf. CR des Travaux de la CCL pour l'année 1952, p. 346.

¹⁴⁸⁸ **Relayant ici les inquiétudes au sujet des garages, de la circulation et du stationnement à Lyon, exprimées par la Chambre Syndicale Nationale du Commerce et de la Réparation de l'Automobile, cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1950, p. 447 et 448.**

¹⁴⁸⁹ La CCL a deux membres (MM. Courbier et Chavagnon) qui la représentent dans le Comité départemental du Rhône de la Prévention Routière.

¹⁴⁹⁰ Voir l'article de J. Guyot, Directeur du Centre psychologique de la Chambre de Commerce de Lyon : « Contribution de la psychologie à l'amélioration des conditions de sécurité », *Technica*, n° 177, octobre 1954, pp. 15-18.

¹⁴⁹¹ Sont membres de cet office, les chambres de commerce suivantes : Annonay, Aubenas, Avignon, Belfort, Besançon, Bourg, Cette, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Clermont-Ferrand, Digne, Dijon, Gap, Gray, Grenoble, Lons-le-Saunier, Lyon, Mâcon, Marseille, Montpellier, Moulins, Nevers, Nice, Nîmes, Roanne, Saint-Étienne, Tarare, Valence, Vienne et Villefranche-sur-Saône.

réunions plénières par an¹⁴⁹², comprend plusieurs sections (PTT, Charbons...) et devient à partir de 1930 l'Office des Transports et des PTT du Sud-Est¹⁴⁹³. A côté des vingt cinq chambres de commerce, membres de cet office, les quatorze chambres d'agriculture sont également représentées dans cette instance. Cet office est dirigé par un directeur la plupart du temps docteur en droit et, en règle générale, il est toujours présidé par le président de la CCL. Il s'occupe tout particulièrement des questions de coordination des transports, des problèmes de tarification, d'horaires et de personnels ainsi que du développement du secteur des transports. L'office des transports fonctionne avec des commissions : Commission Voyageurs, Commission Marchandises, Commission Routes et Circulation Routière (M. Peugeot en est le président en 1965), Commission Transport aérien, Commission des Postes et des Télécommunications...

En lien avec l'Union des offices de transports, il produit des rapports, des statistiques, des informations, fait des interventions, prend position (notamment sur les limitations de vitesse...), élabore des résolutions et des vœux pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur les besoins de développement du secteur des transports, ou sur la nécessité de construire des infrastructures de transports... La plupart des réunions plénières biennuelles de l'Office se déroule en présence de représentants des pouvoirs publics, et des principaux responsables du secteur des transports comme le Ministre des transports, le directeur de la SNCF, le secrétaire d'Etat aux PTT, le président de la Fédération Nationale des Transports Routiers ou leur représentant. Ces grandes assemblées sont donc l'occasion de faire passer des messages importants à destination de ces personnalités. Enfin, l'Office des Transports et des PTT publie et transmet aux chambres de commerce des notes d'information ou des études et contrôle les fonds redistribués comme à partir de 1951 dans le cadre du Fond Spécial d'Investissement Routier (FSIR).

Pour assurer la gestion quotidienne des affaires de transports, au sein de la CCL, on retrouve également un Bureau Régional de Fret Routier (BRFR) dont la mise en place remonte à 1961¹⁴⁹⁴. Son rôle est d'assurer l'information des professionnels et des usagers du transport public sur les besoins et les ressources, sur le trafic et sur les prix pratiqués ; enregistrer et rapprocher les demandes qui leur seraient présentées pour des transports au départ de leur circonscription. La zone du BRFR de Lyon s'étend sur les départements du Rhône, de l'Ain, de la Loire, de l'Ardèche et de la Drôme. Une commission de surveillance de ces BRFR est installée à partir du 24 janvier 1964. Mais c'est l'arrêté du 26 février 1963 du Ministre des travaux publics¹⁴⁹⁵ qui met véritablement en place des BRFR et établit leur circonscription. Celui de Lyon s'étend finalement à toute la région Rhône-Alpes. Enfin, l'Arrêté du 28 septembre 1963 fixe au 4 novembre la date d'ouverture des BRFR dont le siège se situe à Lyon au Marché de Gros.

Une question marque véritablement l'empreinte de la CCL sur les affaires de transports concernant la Ville de Lyon. A partir de 1942, elle suit activement les projets d'installation de

¹⁴⁹² Plusieurs de ces réunions se tiennent à Lyon même si les lieux de réunions tournent entre les différentes chambres de commerce participantes. En principe la tradition veut que la seconde réunion plénière (de décembre) se tienne à Lyon et la première dans le Sud, toutefois, il arrive que l'office se réunisse deux fois la même année à Lyon comme les 19 avril et 18 octobre 1920.

¹⁴⁹³ Sur le plan national, il y a un Conseil de l'Union des Offices de Transports, dont dépendent les Offices de transports régionaux. Les chambres de commerce ont également des représentants dans le Conseil supérieur des transports.

¹⁴⁹⁴ Institué par le décret n° 61-683 du 30 juin 1961 paru au JO du 1^{er} juillet 1961, cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1962, p. 266 et 267 et pour l'année 1964, p. 224.

¹⁴⁹⁵ CR des travaux de la CCL pour l'année 1963, p. 264 et 265.

gares routières¹⁴⁹⁶ dans l'agglomération lyonnaise¹⁴⁹⁷. Puis l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945¹⁴⁹⁸ portant sur le statut des gares routières de voyageurs confirme dans son article 36 que « Les chambres de commerce et d'industrie peuvent recevoir la concession ou l'affermage des gares publiques routières de voyageurs. Elles peuvent également faire partie de sociétés créées en vue de recevoir la concession d'une gare routière publique de voyageurs ».

Dans cette perspective, la Chambre de commerce de Lyon crée en juillet 1946 une commission spéciale pour étudier les problèmes d'implantation des gares routières à Lyon¹⁴⁹⁹, présidée par M. Courbier¹⁵⁰⁰. Travaillant pourtant en lien avec l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, Marcel Boutet, l'ingénieur en chef de la Ville de Lyon, Paul Gsell, et l'adjoint Voyant, la Municipalité refuse dans un premier temps les propositions de cette commission. Ce sont la localisation¹⁵⁰¹ et le nombre des emplacements¹⁵⁰² destinés à recevoir une gare qui ne permettent pas aux discussions d'aboutir. En 1951, la Ville de Lyon propose une nouvelle reprise des études avec une participation plus étroite de la commission municipale de circulation aux travaux de la commission d'étude des gares routières de la CCL¹⁵⁰³. Après plusieurs réunions entre la CCL, les ponts et chaussées, les services techniques de la Ville et certains élus, le problème du choix et de la disponibilité des sites¹⁵⁰⁴ ne permettra toujours pas de prendre une décision sur ce dossier que suivra attentivement la CCL pendant les années cinquante et soixante¹⁵⁰⁵. L'impasse dans laquelle conduit la construction de gares routières dans Lyon pousse ensuite la CCL à envisager la mise en place d'un centre routier permettant d'accueillir et d'organiser, aux portes de l'agglomération lyonnaise, les transports de marchandises. Participant à la création de la société SOGARA (Société pour l'étude des gares routières de la région Rhône-Alpes), elle prend part au financement des études entreprises en ce sens par la SETEC¹⁵⁰⁶.

¹⁴⁹⁶ Plusieurs projets de gares routières privées sont envisagés dans les villes françaises dès l'entre-deux-guerres, cf. Guillaume A., « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Garçon A.-F., *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 1998, p. 118.

¹⁴⁹⁷ Délibération prise en séance de la CCL du 17 décembre 1942.

¹⁴⁹⁸ Parue au Journal Officiel du 25 octobre 1945.

¹⁴⁹⁹ CR des travaux de la CCL pour l'année 1946, p. 327.

¹⁵⁰⁰ A Lille également, les projets de gare routière sont portés par la Chambre de commerce de Lille, qui met en place sur ce thème une commission d'études techniques, voir le rapport du 11 février 1948 sur la Gare routière fait par les services techniques de la Ville de Lille et la conférence donnée sur ce sujet le 9 mars 1948 à la Préfecture du Nord, cf. AM Lille 2 O 114.

¹⁵⁰¹ Sont discutés le Cours de Verdun, les bas-ports de la Saône et du Rhône, l'ancienne Manufacture des tabacs et le site des prisons de Lyon.

¹⁵⁰² En effet, il ne peut y avoir une seule gare routière pour toute la ville centre, donc si l'accord se fait sur un site, il est difficile de trouver trois sites (Vaise, Presqu'île et Rive Gauche) libres permettant d'accueillir ce type d'infrastructures.

¹⁵⁰³ CR des travaux de la CCL pour l'année 1951, pp. 304-307.

¹⁵⁰⁴ Au passage, Vaise, les Brotteaux et la Part-Dieu deviennent également des sites possibles à côté de l'espace, toujours très convoité, du Cours de Verdun.

¹⁵⁰⁵ Voir comptes-rendus des travaux de la Chambre de Commerce de Lyon pour l'année 1955, p. 353 et pour l'année 1960, p. 310 et 311, pour l'année 1961, p. 298 et 299.

¹⁵⁰⁶ Voir la séance du 8 décembre 1966 de la Chambre de Commerce de Lyon, cf. CR des travaux de la CCL pour l'année 1966, p. 294 et 295.

Au-delà des activités anciennes et régulières des chambres de commerce, le lien entre l'action des organismes privés et les pouvoirs publics est renforcé par la mise en place de commissions d'études mixtes qui offrent dans un cadre régional un espace de réflexion sur les enjeux de transports.

3) Des commissions d'études « régionales » comme élargissement des questions automobiles

A partir des années cinquante, le contexte de la croissance économique et urbaine encourage la mise en place de nouvelles structures d'études. Les enjeux des transports routiers, comme ceux des transports ferroviaires, fluviaux ou aériens deviennent plus larges et nécessitent la prise en compte des problèmes de desserte et de stationnement des centres villes qui s'inscrivent en même temps dans un cadre plus large, inter-urbain, inter-départemental, voire régional ou national. Ceux qui concernent la vallée du Rhône, les Alpes, ou la région du centre touchent aussi la Ville de Lyon, vers laquelle convergent les principales routes reliant ces territoires, avec des répercussions économiques non négligeables.

En lien avec les nombreuses réflexions orchestrées depuis les années trente sur l'organisation de l'aménagement urbain¹⁵⁰⁷ et l'expansion économique¹⁵⁰⁸ de la région lyonnaise¹⁵⁰⁹, sont alors créées de nouvelles commissions d'études consultatives, programmatiques et ouvertes aux intérêts économiques. Nous avons classé ces commissions dans le secteur « privé » du fait des initiatives privées qui pré-existent à leur formation et de la recherche d'un partenariat public-privé facilitant la participation de personnalités et d'experts extérieurs aux pouvoirs publics. Au final elles s'insèrent néanmoins dans un cadre de réflexions largement orienté et structuré par les instances publiques.

Dans cette catégorie¹⁵¹⁰, en lien avec des questionnements concernant les transports, il faut mentionner la création en août 1952 du Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise (CAEERL) par la Chambre de Commerce de Lyon et le Comité Interprofessionnel Lyonnais¹⁵¹¹. Présidé par M. Hermans, il comprend un secrétariat

¹⁵⁰⁷ Voir Meillerand M.-C., *Histoire d'une construction métropolitaine (1938-1978) : la politique urbaine dans la région lyonnaise*, thèse d'histoire urbaine en cours sous la direction de Jean-Luc Pinol, Université Lyon 2.

¹⁵⁰⁸ Voir sur ce point les travaux de Michel Laferrère, *Lyon, ville industrielle : Essai d'une géographie urbaine des techniques et des entreprises*, PUF, Paris, 1960 ; et de Linossier R., *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005), Politiques, acteurs, territoires*, thèse de doctorat, géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 2006.

¹⁵⁰⁹ C'est dans ce cadre que nous parlons de région, même si parfois la région « lyonnaise » déborde sur plusieurs départements et s'étend même dans ces instances jusqu'aux départements de Savoie.

¹⁵¹⁰ Cela déborde le cadre de notre travail mais pour les années 1930-1970, nous pourrions encore évoquer les activités du Comité régional d'études des questions d'urbanisme (mis en place en avril 1934), du Comité d'aménagement et d'orientation général de la région lyonnaise (juillet 1935), du Groupement régional d'urbanisme de Lyon (juillet 1938), voire de l'OREAM (1966) qui sont également des structures d'études prospectives où prennent place les questions de transports dans une perspective de planification et d'aménagement urbain. Ces différents organismes fonctionnent également avec des commissions comprenant des techniciens ou des personnalités de la Ville de Lyon ou du Département du Rhône, et pour certaines le président de l'ACR ou de la Chambre de Commerce de Lyon, voir sur ces points Meillerand M.-C., op. cit.

¹⁵¹¹ Sur le CAEERL, voir Linossier, R., *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005), Politiques, acteurs, territoires*, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon II, 2006 ;

dirigé par M. Heppe, et un conseil composé de 7 à 30 personnalités. Son activité se structure autour du fonctionnement de plusieurs commissions et sous-commissions dont certaines abordent les questions de transports, de circulation ou de stationnement. En 1955, sont en effet créées plusieurs commissions : Commission de circulation et de parkings ; Commission de la main d'œuvre et de l'emploi ; Commission du marché-gare ; Commission de l'aérodrome de Bron ; Commission de zoning industriel : Commission d'expansion, de décentralisation et de conversion industrielles au sein du CAEERL¹⁵¹². L'ouverture et la recherche d'expertise sont encouragées¹⁵¹³. Ainsi, il est indiqué qu'« en dehors du Comité, les commissions pouvaient s'adjoindre toute personne dont la compétence serait utile à leurs travaux »¹⁵¹⁴. En toute logique, la CCL reste étroitement associée aux activités du CAEERL. Rapidement, la Commission de circulation et de parkings devient la Commission Parkings-Tourisme-Affaires et produit, comme nous l'avons vu au cours de notre chapitre deux, d'importants rapports sur la question des parkings et de la circulation en centre ville.

Au niveau régional ces comités d'expansion sont intégrés dans les Comités régionaux d'expansion économique. Il en existe un pour la région dénommée alors Centre Sud-Est, qui comprend les huit comités d'expansion « départementaux » de la région comprise entre le Rhône et les Alpes¹⁵¹⁵. Au sein du Comité Régional d'Expansion Economique du Centre Sud-Est, sont constituées en 1958 huit commissions spécialisées : Agriculture ; Démographie, Main d'œuvre et Emploi ; Tourisme ; Energie et Industrie de base ; Industrie de transformation ; Urbanisme et Equipement social ; Transports ; Commerce et Artisanats¹⁵¹⁶. Ces commissions comprennent des délégués de chaque Comité départemental, aidés pour certaines de leurs réunions des conseillers techniques. Il s'agit d'engager dans ces différents secteurs stratégiques un travail sur le Programme d'Action Régionale sous les aspects géographique et économique.

Installée début juillet par Hermans, la commission Transport de ce comité comprend deux à dix personnes par départements et des experts extérieurs. M. Malapert, représentant la Société Citerna, est nommé président de cette commission, dont le secrétariat est assuré par M. Heppe. L'ingénieur des ponts et chaussées du Rhône, Jean Costet, en est le rapporteur. Le département du Rhône est le plus représenté¹⁵¹⁷. Cette commission se réunit le 3 juillet (réunion préparatoire), le 29 juillet (SNCF), le 16 septembre (réseau routier),

ou Chatelan O., « Expertise catholique et débuts de l'aménagement du territoire à Lyon (1945-1957) », *Chrétiens et sociétés XVIe-XXe siècles*, n° 15, 2008, pp. 107-128.

¹⁵¹² Voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1955, p. 130.

¹⁵¹³ Voir Hermans F. : « Démographie et aménagement du territoire dans la région lyonnaise », *Technica*, n° 219, avril 1958, pp. 10-12 ; « Comité pour l'aménagement et l'expansion économique du Sud-Est » ; et « L'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise (Rapport d'activité du Comité) », *Technica*, n° 221, juin 1958, pp. 1-2 et 3-10.

¹⁵¹⁴ Voir CR des travaux de la CCL pour l'année 1955, p. 130.

¹⁵¹⁵ Ain, Ardèche, Drôme, Isère, Loire, Rhône, Savoie, Haute-Savoie, plus la Haute-Loire et la Saône-et-Loire.

¹⁵¹⁶ Réunion plénière du 2 juin 1958 des commissions du Comité régional d'expansion économique du Centre Sud-Est, cf. ADR 1650 W 189.

¹⁵¹⁷ Sur l'ensemble des réunions, on compte : MM. Rérolle, Costet, Reignier et Waldmann, du Service ordinaire des ponts et chaussées ; MM. Bussat, et Chamboredon du Service de Navigation ; M. Chomette, de la Compagnie Générale de la Navigation HPLM ; M. Delattre, Directeur général de la Compagnie Nationale du Rhône ; M. Poulet, Chef du 4^{ème} arrondissement de l'exploitation de la région Sud-Est de la SNCF ; M. Malapert, de la Société Citerna (Port E. Herriot) ; M. Mathieu, de l'Aéroport de Bron ; M. D'Hauthuille, Directeur général du Crédit Lyonnais ; Yvan du Jonchay, du Cabinet Pila-Bérard ; et Jean Labasse, Président de la Société de Gestion financière.

début octobre, le 24 octobre, en novembre 1958 (présentation du rapport de synthèse) et le 13 janvier 1959 (adoption du rapport sur l'avant-projet d'action régionale). Ses membres peuvent proposer la participation de personnes extérieures à la commission. Pour Lyon, Aymé Bernard, directeur des Magasins généraux, Jean Labasse, et Michel Laferrère¹⁵¹⁸ sont consultés en ce sens et participent aux études de la commission¹⁵¹⁹. Avec un rythme soutenu de réunions entre juillet 1958 et janvier 1959 (7 réunions), cette commission a pour but la production et la présentation d'un rapport synthétique sur les enjeux des transports dans la région du Centre Sud-Est¹⁵²⁰.

Nous pouvons donc observer un mode de gouvernement par commissions et groupes de travail commun aux secteurs public et privé. Il facilite les passages éventuels des acteurs d'une sphère à l'autre car ces instances obéissent toutes à la même logique organisationnelle. Elles comprennent en effet des membres actifs ou des rapporteurs, directement aux prises avec les discussions engagées et les décisions à prendre, mais également des membres consultatifs ou des observateurs. On y discute de dossiers, de notes, de rapports, de questions, suivant un ordre du jour discuté et préparé à l'avance. Il y a un président, un secrétaire, et un ou plusieurs rapporteurs. Un ordre du jour de la séance à venir et des comptes-rendus des séances passées s'échangent entre membres entre les réunions. Les séances se tiennent périodiquement dans une salle habituelle, selon un calendrier préalablement établi.

Par ailleurs, la plupart de ces commissions interagissent ensemble. Des questions sont reprises et renvoyées pour étude ou débat d'une commission à l'autre, qu'elles soient privées ou publiques¹⁵²¹. Certaines commissions servent en ce sens de relais pour la mise sur agenda ou l'étude de questions centralisées ensuite dans une commission plus officielle¹⁵²². Plusieurs acteurs traversent ces différentes structures, en cumulant leur participation dans plusieurs commissions. Ils se trouvent alors multi-positionnés dans diverses instances s'occupant des questions de transport ou d'automobile. On peut citer ici le cas de nombreux élus, des ingénieurs en chef de la Ville de Lyon ou de certains ingénieurs des ponts et chaussées, autorisés, du fait de leur statut ou de leur position, à participer à

¹⁵¹⁸ Déjà connu par ces travaux sur les transports. Voir Laferrère M., « La circulation routière dans l'agglomération lyonnaise », *Etudes Rhodaniennes*, Vol. 28, n° 4, 1953, pp. 281-292.

¹⁵¹⁹ Il faut noter que durant cette période, les géographes lyonnais, Labasse, Laferrère et Pelletier, sont particulièrement mobilisés dans le cadre de réflexions menées dans des commissions concernant les transports, la circulation ou le stationnement dans l'agglomération lyonnaise. Si Jean Labasse et Jean Pelletier participent à cette commission régionale, Jean Pelletier est quant à lui mobilisé dans les commissions mises en place dans le cadre des réflexions sur le stationnement à Lyon dans la deuxième moitié des années cinquante (voir sur ce point notre chapitre deux).

¹⁵²⁰ Le géographe Labasse contribue largement à la rédaction et à la finalisation de ce rapport. Il a lui aussi travaillé sur les questions de transport à Lyon, ce dont témoignent le chapitre 11 de son livre sur *Les capitaux et la région : étude géographique, essai sur le commerce et la circulation des capitaux dans la région lyonnaise* (Armand Colin, Paris, 1955) et son article paru dans *Economie et Humanisme* (n° 82) en novembre-décembre 1953.

¹⁵²¹ Comme dans le cas des rapports sur la circulation qui « circulent » de la commission de circulation de l'ACR vers les commissions municipale ou départementale de circulation, ou *visé versa*.

¹⁵²² On verra dans les années cinquante et soixante que la commission de circulation de l'ACR sert parfois de tremplin pour les questions à aborder en commission municipale de circulation ou de chambre d'études préliminaires de questions techniques reprises ensuite par la commission municipale.

plusieurs structures de ce type¹⁵²³. Mais des acteurs privés peuvent également s'imposer comme incontournables dans plusieurs lieux de débats, comme certains membres de la CCL ou de l'ACR. Le Docteur Bonnet ou Maître Amieux en font partie¹⁵²⁴.

Néanmoins, il faut également souligner, tant sur le plan privé que public, aussi bien au niveau national que local, un certain éclatement des commissions étant donné leur nombre, la variété des thèmes débattus et la diversité des acteurs ou institutions amenés à y être représentés. Cela ne facilite pas la clarté des débats, ni la centralisation des réponses apportées aux questions soulevées dans ces instances. Du côté du public extérieur à ce mode de fonctionnement, voire pour les acteurs engagés dans ces dispositifs, l'étalement et la superposition des discussions ne permettent pas une compréhension homogène, claire et centralisée des problèmes automobiles. Étant donné le nombre et la diversité des acteurs et des structures engagés, cette absence d'homogénéité et d'harmonisation des dispositifs de gouvernement privés et publics renvoie à une certaine forme de « balkanisation » des politiques municipales concernant les transports¹⁵²⁵.

Cette ouverture du débat et des intérêts discutés favorise, certes, une plus large et une meilleure compréhension des problèmes publics. De même, la pratique commune par l'ensemble des acteurs engagés du mode de fonctionnement par commissions, facilite, sur un plan technique et procédural, leur participation et leurs prises de position. Mais l'organisation de ces commissions n'en reste pas moins marquée par des dysfonctionnements, notamment temporels. Les réunions, souvent soutenues dans le cadre du traitement d'une question précise, de l'établissement ou de l'examen d'un rapport, deviennent vite occasionnelles lorsqu'il s'agit d'envisager une thématique plus « ouverte » ou « transversale » comme la sécurité routière¹⁵²⁶. Cette irrégularité empêche la continuité dans le traitement des problèmes publics discutés et peut devenir un obstacle dans le gouvernement des questions de transports. Nous allons voir, malgré tout, qu'une certaine capacité d'action, plus ou moins efficace et centralisatrice, est possible, au moins au niveau local, lorsqu'une instance devient le point de ralliement de plusieurs autres structures, questions et acteurs. Nous sommes ainsi amenés à interroger le niveau municipal comme échelon pertinent de gouvernance par commissions.

Section 2) Vers un gouvernement municipal de la circulation urbaine

Nous allons à présent revenir plus en détail sur le gouvernement municipal de la circulation urbaine à partir notamment de l'institutionnalisation des commissions municipales de circulation. Il s'agira ainsi de mettre en évidence les processus de mise sur agenda de la question automobile qui incitent les élus lyonnais à mettre en place des commissions au départ temporaires, puis à partir des années trente de manière permanente. Nous verrons

¹⁵²³ Comme les commissions municipale, départementale ou préfectorale en charge des questions de circulation ou de transport.

¹⁵²⁴ Comme nous l'avons vu au cours de notre chapitre deux.

¹⁵²⁵ Au même titre que certains auteurs parleront dans les années soixante-dix de balkanisation des politiques urbaines en interrogeant l'étendue du système de Sociétés d'Economie Mixte (cf. Jobert B., Sellier M., « Les grandes villes : autonomie locale et implication politique », *Revue Française de Science Politique*, Vol. 27, n° 2, 1977, pp. 205-227) ou d'ingouvernementalité du secteur des transports (cf. Jouve B., *Les politiques de déplacements urbains en Europe, L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Ed. L'Harmattan, Paris, 2003).

¹⁵²⁶ Ce qui a d'ailleurs posé problème, comme on l'a vu, dans le cadre du fonctionnement de la Commission préfectorale de sécurité routière dans les années trente.

alors que la municipalité arrive à construire progressivement un espace de délibérations et de réflexions qui permet la mobilisation de l'ensemble des acteurs pertinents sur les questions de circulation.

Au niveau de la Ville de Lyon, les commissions municipales ont surtout, au cours du 20^{ème} siècle et sous les mandats de Edouard Herriot (1905-1957¹⁵²⁷) et Louis Pradel (1957-1976), permis aux adjoints du Maire de travailler de manière autonome sur des secteurs d'action publique spécialisés. En fonction de leur délégation, ils étaient placés à la tête d'une ou plusieurs commissions chargées de la mise en œuvre ou du suivi des politiques municipales. La presse et certains élus locaux ont même évoqué directement le vocable de « gouvernement par commissions » pour symboliser certaines périodes de la politique municipale sous Edouard Herriot. Cette dénonciation atteint son paroxysme au cours de ses derniers mandats quand il s'agissait de stigmatiser ses « trop » nombreux voyages parisiens effectués dans le cadre de l'exercice de ses fonctions politiques et publiques nationales¹⁵²⁸. L'étude de la période suivante, celle des mandats de Pradel, montre pourtant que ce mode de gouvernement a perduré encore dans les cercles de décisions lyonnais, alors même que le mode de gouvernement municipal pradelien était considéré comme plus autoritaire et centralisateur¹⁵²⁹. La comparaison avec d'autres villes françaises importantes comme Marseille, Lille ou Bordeaux nous permet alors d'apprécier certaines différences non visibles à partir de l'étude d'un seul cas de figure. Le Maire de Lyon est le seul à ne pas siéger régulièrement dans la commission municipale de circulation de sa ville¹⁵³⁰. Pourtant, à Lyon et en France, il était présenté comme un élu qui accordait beaucoup d'importance à la résolution des problèmes de circulation¹⁵³¹. Les journaux locaux revenaient sur la fierté qu'il éprouvait lorsque sa ville se voit attribuer en 1966 et 1967 la coupe de France de la circulation décernée par le journal *L'Auto*¹⁵³². L'adjoint en charge de la circulation ou de la police municipale devient donc le véritable pilote de cette structure. Pour aborder l'institutionnalisation progressive d'une commission municipale « permanente » de circulation à Lyon, il faut revenir sur les échanges entre responsables de ces questions et les tentatives de mise en place de structures temporaires proches, annonciatrices d'une centralisation municipale des questions de circulation urbaine.

A) Inscription du problème public dans un espace de délibération para-municipal

Chronologiquement, les réflexions sur l'aménagement urbain à Lyon sont étroitement liées à la mise en place d'une grande commission qui centralise les enjeux et examine les principaux dossiers d'urbanisme. Une Commission du Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville est ainsi créée en juillet 1912 à l'initiative du Maire

¹⁵²⁷ Le mandant de Edouard Herriot s'interrompt pendant la Seconde Guerre Mondiale, entre 1942 et 1945.

¹⁵²⁸ A travers notamment des articles de presse. Voir aussi sur ce point les entretiens réalisés avec Félix Rollet (02-07-2003), Paul Feuga (28-11-2005) et Robert Batailly (11-01-2006), élus sous les mandats de Herriot (pour Félix Rollet) et Pradel.

¹⁵²⁹ Voir Sauzay L., 1998, op. cit. Voir également les entretiens réalisés avec Félix Rollet (02-07-2003) ou Robert Batailly (11-01-2006).

¹⁵³⁰ Comme dans la plupart des autres villes, il est pourtant membre de droit de toutes les commissions municipales.

¹⁵³¹ Voir notamment Franc R., « La ville piégée par l'autoroute, Réaliser Los Angeles-sur-Rhône, c'était le rêve du maire de Lyon. Pour les Lyonnais –et des millions d'automobilistes- cela peut tourner au cauchemar », *Le Point*, n° 70, 21 janvier 1974, p. 36 et 37 ; et Routier A.-E., « Le plan de circulation de Lyon : un succès exemplaire pour 200 villes françaises », *Les Echos*, 22 janvier 1974.

¹⁵³² Cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 174 et 190, juillet 1966 et novembre 1967, p. 14.

Edouard Herriot¹⁵³³. Ses domaines d'intervention peuvent entrer directement en résonance avec ceux que nous sommes amenés à étudier, à savoir les problèmes de circulation, la construction d'infrastructures, le plan d'ensemble de l'aménagement urbain et des zones réservées¹⁵³⁴. Cette commission, dont l'ingénieur en chef de la Ville prendra progressivement les commandes¹⁵³⁵, fonctionne avec l'appui de nombreuses sous-commissions jusqu'à l'approbation du plan par le Conseil Municipal le 29 juillet 1935. La plupart des projets urbains (création de voies, extension ou alignement de voies, parcs, tunnels, boulevards circulaires ou en corniche, ponts) de la période que nous étudions sont inscrits dans ce Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville de Lyon et certains concernent également la Ville de Villeurbanne¹⁵³⁶.

1) Les premières commissions spéciales chargées des problèmes de circulation

Pour ce qui nous concerne, en matière de réglementation, plusieurs commissions d'études spéciales et temporaires sont mises en place pour l'examen des principaux arrêtés de circulation, d'un rapport ou d'un projet particulier, voire pour la mise en place d'une réglementation générale. On a vu que le Maire de Lyon prévoit dès août 1912¹⁵³⁷ la mise en place d'un arrêté concernant la circulation générale dans la Ville de Lyon. Dans cette optique, il envisage de consulter différentes organisations intéressées par les problèmes de circulation. La rumeur d'une telle consultation se répand si bien que certaines organisations devançant l'appel du Maire. Ainsi, dans sa lettre au Maire de Lyon du 22 octobre 1912, le président de l'Union Automobile de Lyon indique qu'il a « appris que vous proposiez de créer une commission dite de circulation, dont le rôle est d'étudier les moyens aptes à faciliter la circulation dans l'agglomération lyonnaise. Nous venons solliciter de votre bienveillance la nomination dans la dite commission de un ou deux délégués de l'Union Automobile »¹⁵³⁸. Le Maire a bien l'intention de consulter certaines personnalités au sujet de la mise en place de son arrêté, mais cette première consultation sera brève puisque la commission ne se réunit qu'une fois, le samedi 16 novembre 1912. Cette Commission de police du roulage est donc mise en place à l'initiative du Maire Herriot pour rassembler les différents points de vue des personnes et organismes concernés par les enjeux de transport et permettre à l'administration municipale d'examiner en détail les possibilités d'amélioration des conditions de circulation à Lyon. Au sein de cette première structure de consultation des

¹⁵³³ Dans sa séance du 1^{er} juillet 1912, sur proposition de Edouard Herriot, le Conseil Municipal de Lyon décide de constituer une commission extra-municipale pour l'étude des projets d'aménagement de Lyon et l'établissement d'un Plan d'extension. C'est ensuite l'arrêté municipal du 14 octobre 1912 qui désigne les membres de la commission du Plan d'Extension. Ils sont au nombre de 68, la première réunion a lieu le 18 octobre 1912 à l'Hôtel de Ville.

¹⁵³⁴ Sur le rôle des commissions mises en place dans le cadre des PAEE, voir Gaudin J.-P., *L'avenir en plan, Technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Champ Vallon, Seyssel, 1985, p. 161-162.

¹⁵³⁵ Décision du 5 mai 1919 du Conseil Municipal de Lyon qui confie à Camille Chalumeau l'élaboration du Plan d'extension et d'embellissement de la Ville. Avant c'est l'ingénieur-voyer Jules-Etienne Tardy qui est la cheville ouvrière de ce Plan et de cette commission, voir Saunier, P.-Y., « Au service du plan : hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20^{ème} siècle », in *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècles*, Archives Municipales de Lyon, Lyon, 1997.

¹⁵³⁶ Cf. Delfante C. et Pelletier J., *Plans de Lyon, Portraits d'une ville, 1350-2015*, Editions Stéphane Bachès, Lyon, 2006, p. 121.

¹⁵³⁷ Voir les discussions en séance du 5 août du Conseil Municipal et en séance du 20 août 1912 du Conseil Général du Rhône, plus largement commentées dans notre chapitre deux.

¹⁵³⁸ Cf. AML 1140 WP 094.

intérêts du monde des transports¹⁵³⁹, on retrouve le Maire de Lyon, qui préside cette réunion, plusieurs de ses adjoints et conseillers municipaux, le secrétaire général pour la police et le secrétaire général à la Mairie, des représentants de la compagnie OTL, le directeur du Service municipal de la voirie, le commandant des Sapeurs-pompiers, l'inspecteur en chef du Service des voitures publiques et plusieurs délégués d'organismes représentés (ACR, Union Automobile de Lyon, Chambre syndicale des entrepreneurs de transport et Chambre syndicale des camionneurs)¹⁵⁴⁰.

Cette première tentative de réunion des différents intérêts concernés par ce nouveau problème de la circulation urbaine s'inscrit pour l'instant davantage dans le registre d'une assemblée générale. Bien que l'idée de la mise en place d'une commission soit évoquée dès septembre 1912 et que sa mise en place effective se déroule entre octobre et novembre, une seule réunion rassemble véritablement tous les membres le samedi 16 novembre, alors même que certains participants à cette réunion sont informés assez tardivement¹⁵⁴¹. L'arrêté est préparé en amont par les services municipaux et est ensuite daté justement de cette fameuse réunion du 16 novembre 1912. Dans une note envoyée par la Mairie aux Journaux, il est indiqué que : « Le Maire de Lyon a soumis à la commission un projet d'arrêté préparé par lui pour améliorer la circulation dans l'intérieur de la Ville et éviter les accidents »¹⁵⁴². Il s'agit donc surtout d'informer les personnes intéressées et d'essayer de recueillir par cette démarche leur adhésion à ce projet municipal de transformation des conditions de circulation dans la ville. La tenue de cette rencontre conduit néanmoins le Maire à suspendre l'application de son arrêté de quelques jours, devant l'émotion suscitée par la décision de réglementer le passage des voitures se rendant ou provenant de Vaise¹⁵⁴³.

¹⁵³⁹ Pour la présentation détaillée de la composition des différentes commissions, se reporter aux annexes.

¹⁵⁴⁰ Ville de Lyon, 2^{ème} Bureau, Police du roulage : Liste des membres de la Commission chargée d'étudier les moyens aptes à faciliter la circulation des voitures à Lyon. Voir aussi la Note aux Journaux envoyée le 19 novembre 1912 : « MAIRIE DE LYON. Une Commission a été constituée par M. le Maire de Lyon pour examiner les mesures à prendre en vue d'améliorer la circulation à Lyon. Cette commission qui s'est réunie le 16 novembre courant, à l'Hôtel-de-Ville, sous la présidence du Maire de Lyon, comprenait : M. le Secrétaire Général pour la Police, MM. Leblanc, Regaud et Victor, Adjoints, MM. Duquaire, Legouhy, Drevet, Arnaud, Conseillers municipaux, M. le Secrétaire Général de la Mairie, M. le Président du Conseil d'Administration de la Cie OTL, M. le Président de la Chambre Syndicale des Transports et les délégués de cette organisation, M. le Président de l'Automobile Club et les délégués de cette société, M. le Président de l'Union Automobile et les délégués de cette société, M. le Secrétaire du Syndicat des Camionneurs, Plusieurs personnes s'intéressant au transport et les chefs des services municipaux compétents. Le Maire de Lyon a soumis à la commission un projet d'arrêté préparé par lui pour améliorer la circulation dans l'intérieur de la Ville et éviter les accidents. Après discussion et échange d'observations, un texte a été adopté. Ce texte fera l'objet d'un arrêté qui sera publié dans le bulletin municipal officiel de dimanche prochain. », cf. AML 1140 WP 094.

¹⁵⁴¹ Voir les lettres de préparation de cette réunion du 16 novembre et notamment la lettre du Maire de Lyon du 11 novembre envoyée à plusieurs personnes ou sociétés : M. le Secrétaire Général pour la police ; M. Guillon (Compagnie OTL) ; M. Dolfus (Administrateur de la Société Lyonnaise de Transports) ; M. Gautheron (Garage d'automobiles) ; Chambre syndicale des employeurs de transports ; Chambre syndicale des camionneurs (ouvriers) ; Automobile-Club du Rhône ; Union automobile ; M. Duprer, Maison Desgeorges, cf. AML 1140 WP 094.

¹⁵⁴² Cf. note aux Journaux envoyée le 19 novembre 1912, cf. AML 1140 WP 094.

¹⁵⁴³ « L'émotion considérable que cette mesure suscite m'a obligé à ajourner une décision jusqu'au moment où le pont de l'Homme de la Roche permettra la circulation et que le parcage du quai de Bondy aura été transformé mais il m'a paru possible d'autoriser la circulation du quai Saint-Vincent en faisant une application partielle de la mesure qui a été proposée. », cf. lettre du Maire de Lyon du 23 novembre 1912 aux présidents de l'Automobile-Club du Rhône et de l'Union Automobile de Lyon, cf. AML 1140 WP 094.

Ainsi, l'expérience de cette première réunion et la difficile mise en œuvre de l'arrêté¹⁵⁴⁴ conduisent les services municipaux à associer plus en amont et plus étroitement l'ensemble des personnalités qui sont susceptibles de siéger dans ce genre de commission.

Après la Première Guerre Mondiale, la même initiative est renouvelée à l'occasion de l'harmonisation des différents arrêtés de circulation. L'idée de reprendre sous un grand arrêté l'ensemble des mesures concernant la circulation dans Lyon émerge dès le début de l'année 1919. Plusieurs rapports des services municipaux de la Ville font état à la fois du manque d'information du public vis-à-vis des règles de circulation, et en même temps du besoin d'harmoniser les divers arrêtés municipaux¹⁵⁴⁵. Ainsi, entre septembre et novembre 1919, une Commission chargée d'étudier un projet d'arrêté relatif à la circulation des véhicules sur le territoire de la Ville de Lyon réunit les principaux intéressés par les questions de circulation dans la ville. Cette commission comprend moins de personnalités que sa devancière. On y retrouve un seul adjoint au Maire et un seul conseiller municipal, puis le secrétaire général pour la police, l'ingénieur en chef de la Ville, le directeur de la Compagnie OTL, le commandant des gardiens de la paix, le commandant des Sapeurs-pompiers et plusieurs délégués d'organismes représentés (Syndicat des transports, ACR, Chambre syndicale des négociants en automobile).

Le Maire de Lyon n'apparaît plus dans cette commission plus restreinte et pour la première fois, on désigne un président, qui est l'adjoint en charge des questions de police de la circulation. Les discussions avec les organisations représentantes du monde des transports sont cette fois davantage organisées et prévues en amont. Plusieurs versions de l'arrêté en construction circulent entre les réunions de la commission¹⁵⁴⁶. En effet une version provisoire datée de septembre 1919 est envoyée à plusieurs personnalités importantes de la commission¹⁵⁴⁷, qui peuvent ainsi en retour amender, corriger, modifier le projet d'arrêté. Le président de l'ACR en profite d'ailleurs pour commenter et suggérer, article par article, des modifications qu'il soumet à l'Adjoint Leblanc dans une lettre du 10 octobre 1919¹⁵⁴⁸.

Par ailleurs, le recours à une recherche de renseignements extérieurs est plus important que lors des débats centrés sur les conditions de circulation à Lyon pendant l'automne 1912, comme en témoignent les demandes d'informations auprès de Paris. Dans une lettre du 27 septembre 1919 au Préfet de police de Paris, le Maire de Lyon indique : « Mon administration

¹⁵⁴⁴ Les difficultés majeures concerneront la circulation sur les quais de Saône et en provenance ou à destination du quartier de Vaise. Voir à ce sujet la lettre du 18 novembre 1912 du président du Syndicat des entrepreneurs de transports de la région lyonnaise au Maire de Lyon, la lettre du 11 décembre 1912 de André Chevrot (Transports / Entrepôt - Consignation) au président de l'Union des Chambres syndicales lyonnaises, la lettre du 11 décembre 1912 du président du syndicat des ouvriers camionneurs, messagistes et similaires au Maire de Lyon, la lettre du 17 décembre 1912 du président du Syndicat lyonnais des Transports au Maire de Lyon, qui reviennent tour à tour sur les problèmes posés par cet arrêté, cf. AML 1140 WP 094.

¹⁵⁴⁵ Voir le Rapport de Lagrion, responsable du service de circulation de la Mairie du 26 février 1919 et le Rapport du 28 août 1919 de la Direction du service des voitures, cf. AML 1140 WP 094.

¹⁵⁴⁶ Nous avons seulement retrouvé la trace de deux réunions qui rassemblent les différents membres de cette commission, les 22 octobre et 12 novembre 1919.

¹⁵⁴⁷ Notamment l'Adjoint Leblanc, le Secrétaire général pour la police, le Président du Syndicat des transports, J. Lagrion, chef du service circulation, C. Chalumeau, ingénieur en chef de la Ville, J. Deydier, président de l'ACR, le Commandant des Gardiens de la Paix, le conseiller municipal Arnaud, le Commandant des Sapeurs-Pompiers, MM. Dallaire, Loululier, Pégout et Serlin, ainsi que les représentants de la Compagnie OTL.

¹⁵⁴⁸ Lettre à laquelle il joint son Rapport sur le projet de réglementation de la circulation dans Lyon, cf. AML 1140 WP 094.

se préoccupe de réviser les différentes prescriptions relatives à la circulation des véhicules de toutes sortes sur les voies publiques de la ville. Une commission spéciale a été nommée à cet effet. Pour faciliter la tâche de cette commission, je vous serais très reconnaissant de vouloir bien m'adresser le ou les règlements concernant la circulation des véhicules et des piétons dans la capitale. J'attacherais du prix à recevoir ces documents dans les plus brefs délais »¹⁵⁴⁹. Ce besoin de renseignements est repris par plusieurs membres de la commission. Ainsi, le conseiller municipal Arnaud, dans une lettre du 21 octobre 1919 au président de la commission¹⁵⁵⁰ indique : « (...) J'ai lu dans les journaux que la ville de Paris se préoccupait comme nous de modifier sa réglementation actuelle sur la circulation. Peut-être pourrait-on puiser dans son projet d'utiles indications ». La réponse du Préfet de police de Paris est en ce point plutôt insatisfaisante au sens où elle renvoie à la réglementation de 1900 et non au projet actuel de réglementation de la circulation à Paris. A des fins plus utiles, dans sa lettre du 23 octobre 1919¹⁵⁵¹ à M. Gondi, du service de la circulation de la Ville de Lyon, M. Lambrechts, président de la Chambre syndicale des négociants en automobile de Lyon et de la région, transmet un extrait plus récent du règlement de la circulation à Paris et notamment l'ordonnance du 18 octobre 1918. Il espère ainsi que le projet d'arrêté lyonnais reprenne certaines des mesures en vigueur à Paris et notamment la priorité à droite pour tous les carrefours, de même que l'obligation de ralentir et de donner un coup de klaxon, pour franchir les croisements. A la suite des différents échanges et réunions autour de cette seconde commission, est établi l'arrêté du 17 novembre 1919 qui permet une première harmonisation des différents arrêtés municipaux concernant la circulation routière.

Dans le prolongement de cette seconde tentative de rassemblement des différents points de vues autorisés par la municipalité sur la question de la circulation urbaine, l'objectif est de poursuivre cette dynamique de réflexion sur les problèmes de circulation. Au cours de l'année 1920, il est cette fois question de réglementer la circulation des poids lourds en ville, objet de réflexions et de tensions depuis 1912. Plusieurs discussions¹⁵⁵² et rapports¹⁵⁵³ ont soulevé ce nouveau problème et confirmé sa complexité tant en termes de définitions que de réglementations. Dans cette optique, une Commission spéciale de la circulation se met en place progressivement au cours de l'année 1920. Elle se réunit notamment le 11 octobre 1920¹⁵⁵⁴. Cette commission a pour objectif d'examiner un projet d'arrêté relatif à la circulation des camions automobiles. Comme nous l'avons déjà vu, plusieurs échanges de correspondances, d'articles de revues et d'arrêtés municipaux mis en place dans d'autres villes orientent les discussions entre les différents protagonistes. Elles aboutissent à la mise en place de l'arrêté du 28 février 1921 relatif à la circulation des poids lourds qui est finalement modifié une première fois par l'arrêté du 17 octobre 1921, suite à de nombreuses plaintes et recours au Conseil d'Etat relayés par certains transporteurs lyonnais.

¹⁵⁴⁹ En réponse avec sa lettre au Maire de Lyon du 2 octobre 1919, le Préfet de police transmet un exemplaire de l'Ordonnance de Police du 10 juillet 1900 concernant la conduite et la circulation des bêtes de trait ou de charge, de voitures et des appareils de locomotion de toute sorte dans Paris et les communes du ressort de la Préfecture de police, cf. AML 1140 WP 94.

¹⁵⁵⁰ Cf. AML 1140 WP 94.

¹⁵⁵¹ Idem.

¹⁵⁵² Séances du Conseil Municipal des 4 novembre 1913, 26 janvier 1914, 21 novembre 1921.

¹⁵⁵³ Rapport du 18 novembre 1913 de l'ingénieur de la voie publique, Rapport du 16 avril 1914 de l'Ingénieur en chef de la Ville, Rapport du 22 janvier 1921 du Comité du contentieux (présidé par Jean Appleton), Rapport du 24 février 1921 de l'ingénieur de la voie publique, Rapport du 26 mai 1921 de l'ingénieur en chef de la Ville, Rapport du 30 décembre 1921 de l'ingénieur de la voie publique cf. AML 1140 WP 94.

¹⁵⁵⁴ Note manuscrite non datée, cf. AML 1140 WP 94.

Au début des années vingt, le système de concertation et d'échanges entre organismes intéressés continue et semble bien fonctionner, même sans commission. A titre d'exemple, la mise en œuvre de l'arrêté du 26 juin 1922 instituant les premiers sens interdits dans certaines rues de la ville¹⁵⁵⁵ fait suite à plusieurs allers-retours entre les services techniques municipaux et certaines organisations intéressées pour amender et modifier cet arrêté. Les échanges ne sont pas forcément cette fois formalisés dans le cadre d'une commission instituée. Dans une note manuscrite du 26 avril 1922¹⁵⁵⁶ signée par l'ingénieur en chef de la ville, il est indiqué : « Soumettre l'arrêté à l'Automobile-Club du Rhône et la Chambre syndicale des camionneurs/Quel jour M. l'Adjoint désire-t-il réunir les représentants de ces organes ? ». Ainsi, une première version de cet arrêté est notamment commentée par le secrétaire général de l'ACR dans une lettre au Maire de Lyon du 18 mai 1922¹⁵⁵⁷ : « Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 5 mai, et vous remercions d'avoir bien voulu nous communiquer votre projet d'arrêté relatif à la circulation des véhicules dans un sens, pour certaines rues parallèles. Nous nous permettons de vous adresser ci-joint les suggestions de notre Comité et de notre Commission sportive, concernant l'arrêté en préparation (...) ». Le président du Syndicat des Entrepreneurs de Transports de la région lyonnaise indique à son tour au Maire de Lyon dans une lettre du 10 juin 1922 ses remarques sur le projet d'arrêté : « J'ai l'honneur de vous faire connaître, en réponse à votre lettre du 5 mai dernier, que j'ai saisi notre Syndicat à son assemblée générale, qui s'est tenue hier, du projet d'arrêté que vous avez bien voulu nous communiquer pour avis, au sujet de la circulation des véhicules dans un seul sens pour certaines rues parallèles ». On peut constater des différences entre les capacités de réponse de l'ACR et celles du Syndicat des entrepreneurs de transports du fait du fonctionnement interne à ces deux organisations. D'un côté l'ACR, avec ses commissions internes et le fonctionnement régulier de son Comité directeur, peut quotidiennement suivre l'actualité automobile lyonnaise et réagir rapidement par la voix de son président, de son secrétaire général ou d'un président d'une de ses commissions. De l'autre côté, le Syndicat des entrepreneurs de transports attend la tenue de son assemblée générale pour statuer sur le projet d'arrêté. Cet arrêté est complété ensuite par des mesures concernant d'autres rues étroites où est instaurée la circulation à sens unique. Ainsi l'arrêté du 4 décembre 1922, concernant les rues Port-du-Temple, de l'Ancienne Préfecture et de la Monnaie, puis l'arrêté du 25 août 1927 portant sur la rue de Dijon et la Montée de la Boucle établissent d'autres sens uniques dans la ville. Nous observons donc un système de relations déjà bien rodé entre la municipalité et les organisations concernées par les questions de circulation : ACR ou syndicats de transporteurs. Ces rapports tendent progressivement à s'institutionnaliser au fur et à mesure que les questions de circulation urbaine s'intensifient sur la scène publique lyonnaise.

2) La mise en place d'une réglementation générale de la circulation

¹⁵⁵⁵ Ils concernent les rues suivantes : Vaubecour, de la Charité, Victor Hugo et Auguste Comte et une partie du Cours Lafayette. Les rues Centrale, Gasparin, Gentil, de la Poulallerie, du Port du Temple, de l'Ancienne Préfecture et de l'Hôtel de Ville, initialement prévues dans le projet sont finalement abandonnées dans la version finale de l'arrêté, suite aux discussions préalables à cette nouvelle mesure.

¹⁵⁵⁶ Cf. AML 1140 WP 94.

¹⁵⁵⁷ Idem.

Après cette période d'après Guerre, intense en matière de réflexions sur la circulation à Lyon, les élus lyonnais, comme leurs collègues d'autres villes¹⁵⁵⁸, envisagent une harmonisation des règles de circulation en ville. Entre juillet 1925 et février 1926, une nouvelle Commission municipale d'études pour faciliter la circulation dans Lyon est instaurée afin de mettre en place un règlement général de circulation dans la ville de Lyon¹⁵⁵⁹. C'est l'arrêté municipal du 25 juillet 1925 qui nomme cette « Commission spéciale chargée d'étudier les moyens aptes à faciliter la circulation, à Lyon, des véhicules de toutes sortes » :

« Vu les divers arrêtés, réglementant actuellement la circulation des voitures automobiles et autres véhicules sur le territoire de la Ville de Lyon ; Considérant qu'en raison de l'accroissement constant de la circulation, les dispositions prévues par ces arrêtés sont insuffisantes pour assurer la sécurité publique ; Considérant que de nouvelles mesures s'imposent en vue de compléter la réglementation en vigueur ; Considérant qu'à cet effet il y a lieu, pour l'Administration municipale, de s'entourer des avis des personnes et de représentants de groupements particulièrement qualifiés (...) »¹⁵⁶⁰

Dans son compte-rendu du travail de cette commission, un article du *Progrès* indique que « pareille commission avait déjà fonctionné en 1919. Elle avait arrêté toutes les améliorations actuellement en vigueur : agents-vigies, refuges, détermination des voies à sens unique, etc. Mais l'intensification de la circulation automobile qui marque d'une année à l'autre, une progression à peu près géométrique, a rendu ces mesures tout à fait insuffisantes aujourd'hui. Elles doivent être revues et considérablement augmentées »¹⁵⁶¹. Comme pour la première grande commission mise en place à l'automne 1912, la composition de cette nouvelle structure est plus large et étendue, elle comprend vingt-cinq membres représentant à la fois des élus, des fonctionnaires et des membres du monde des transports. Pour la première fois, on observe la présence de membres de sociétés de taxis, preuve que l'automobile s'est développée, que le monde automobile lyonnais s'est encore diversifié et que les chauffeurs de taxis se sont organisés. Il y aussi de plus en plus de membres du secteur privé, via la CCL, l'AICA et les différents syndicats ou chambres syndicales.

Cette commission tient plusieurs rencontres régulières qui rassemblent un nombre important de personnes. Elle se réunit notamment à l'Hôtel de Ville le 5 août 1925, le 12 août 1925¹⁵⁶², le 19 août 1925¹⁵⁶³, ou le 2 septembre 1925 jusqu'à l'adoption le 1^{er} février 1926 du premier règlement général de la circulation pour la Ville de Lyon qui reprend en grande partie les dispositions de l'Ordonnance du 15 mars 1925 sur la réglementation

¹⁵⁵⁸ Voir sur ce point notre chapitre deux.

¹⁵⁵⁹ Voir « Pour améliorer la circulation à Lyon », *Le Nouveau Journal*, 13 août 1925, cf. ADR 4 M 514.

¹⁵⁶⁰ Cf. ADR 4 M 514.

¹⁵⁶¹ Voir « La circulation à Lyon. La commission municipale a décidé déjà quelques améliorations intéressantes », *Le Progrès*, 13 août 1925, cf. ADR 4 M 514.

¹⁵⁶² Voir « Pour l'Amélioration de la Circulation » *Le Nouvelliste*, 13 août 1925, cf. ADR 4 M 514.

¹⁵⁶³ Voir « Pour l'amélioration de la circulation, Troisième séance de la commission de la circulation », *Le Nouvelliste*, 20 août 1925 et « La commission municipale de circulation », *Le Progrès*, 20 août 1925, « Le problème de la circulation », *Le Lyon*, 20 août 1925, « Le problème de la circulation », *Le Nouveau Journal*, 20 août 1925, cf. ADR 4 M 514.

de la circulation à Paris¹⁵⁶⁴. Plusieurs grandes questions sont donc débattues au cours des différentes réunions de cette commission extra-municipale : le stationnement¹⁵⁶⁵, la vitesse des véhicules, la mise en place d'une signalisation lumineuse en ville, la place des transports en commun en ville, l'encombrement et les arrêts des tramways, les sens uniques, la mise en place de trottoirs-refuges, les passages piétons, la mise en place de passages souterrains pour les piétons. Surtout, ces rencontres sont l'occasion de premiers échanges de documentation sur la réglementation de la circulation. Ainsi les membres de cette commission ont en main les règlements nationaux du code de la route¹⁵⁶⁶. Ils se tiennent notamment au courant des réglementations en vigueur à Paris, qui inspirent largement la mise en place de la réglementation générale de la circulation pour la Ville de Lyon le 1^{er} février 1926. Ce besoin d'échanges traduit également une volonté d'harmoniser la signalisation de la circulation en ville¹⁵⁶⁷, dont témoignent collectivement les membres de la commission¹⁵⁶⁸.

Par ailleurs, cette période est marquée par de vives tensions entre les pouvoirs publics et les organismes privés représentant les intérêts économiques et les utilisateurs d'automobiles. Ces organisations tiennent un rôle de plus en plus important qui oscille entre la contestation et la formulation de propositions. En point d'orgue, la réglementation du stationnement mobilise leur attention, mais il s'agit aussi d'améliorer les conditions de circulation en ville. Ainsi l'ACR et l'AICA suivent activement les débats concernant cette question entre les années 1925 et 1926. Cette participation est reprise dans le bilan de l'année 1926 fait par l'AICA :

« dans le domaine des transports purement local, nous avons eu à intervenir dans le problème de la circulation. Dans le courant de l'année 1926, notre Association a été appelée à faire partie de la Commission de Révision du règlement de la circulation. Elle a déposé un mémoire complet, précis, demandant modification des arrêtés municipaux sur plus de 60 points. Elle n'a pas eu la satisfaction d'être suivie ; mais elle s'apprête, au bénéfice de l'expérience, à redemander à la Ville un nouvel examen de ce problème qui nous intéresse si directement. Elle est intervenue contre le droit de stationnement et, quelles que soient les raisons plus ou moins habiles par lesquelles certains ont

¹⁵⁶⁴ Cf. extrait du Compte-rendu de la séance du 22 août 1929 de la sous-commission technique de la commission départementale de circulation, cf. ADR S 2587.

¹⁵⁶⁵ Comme le rapporte l'article « Pour améliorer la circulation à Lyon » du *Nouveau Journal* du 13 août 1925 : « C'est du stationnement des véhicules que dépend pour une grande partie la solution du problème. Ce sont en effet, les voitures arrêtées de chaque côté de la chaussée qui apportent les plus grosses entraves à la circulation ».

¹⁵⁶⁶ Notamment le fascicule « Ce qu'il faut connaître / Le Code de la Route (texte officiel et complet) Pour les Automobilistes, Pour les Cyclistes, Pour les Voituriers, Pour les Piétons »

¹⁵⁶⁷ Proposition relayée par M. Bouvard : la mise à l'étude d'une entente entre municipalités à l'effet d'établir une signalisation uniforme dans toutes les grandes villes françaises. « A ce sujet, la commission a émis, à l'unanimité, le vœu que, dans toutes les villes, les indications concernant la circulation soient d'un modèle uniforme », cf. « Le problème de la circulation », *Le Nouveau Journal*, 20 août 1925.

¹⁵⁶⁸ Au même moment où ces questions sont débattues au sein de la Société des Nations, par l'entremise de l'Union Internationale des Villes, l'Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus et l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, voir sur ce point Bernardin S. et Gardon S., « Conceiving a Transnational Cause: Cities as Actors of Urban Road Traffic Regulation », *Eighth International Conference on Urban History*, Stockholm, 30 août - 2 septembre 2006.

essayé de le justifier, il constitue un véritable non sens économique. Aujourd'hui, l'automobile en ville n'est ni un sport, ni un plaisir ; c'est un élément d'activité qu'il faudrait encourager au lieu de l'entraver »¹⁵⁶⁹.

Les tensions sur ces questions restent perceptibles jusqu'aux années trente et il faut attendre la mise en place d'une nouvelle commission pour envisager un début d'apaisement en ce qui concerne les différences de vues entre les organismes privés et les pouvoirs publics¹⁵⁷⁰.

Nous avons donc vu qu'émerge progressivement un gouvernement par commissions de la circulation urbaine. A partir de la mise en place d'instances de concertation temporaires, se structure un espace de délibération et de réflexion autour de la municipalité. Les organisations intéressées par les problèmes de transport participent à ces discussions même si le dialogue entre la sphère publique et la sphère privée devient sur certaines thématiques plus problématique. Une seconde institutionnalisation de ce mode de gouvernement semble nécessaire afin de renouveler les liens entre intérêts privés et publics concernant les questions de circulation urbaine.

B) La mobilisation des pouvoirs urbains autour des questions automobiles

Comme nous l'avons vu, le règlement général sur la circulation de Lyon, du 1^{er} février 1926, reprend en grande partie les dispositions de l'Ordonnance du 15 mars 1925 sur la réglementation de la circulation à Paris. Mais depuis 1925, de nouvelles mesures de réglementation ont été adoptées dans la capitale. Ces dernières, ainsi que les dispositions de l'Ordonnance du 15 mars 1925, non encore appliquées à Lyon et qui pourraient être envisagées pour Lyon et sa banlieue¹⁵⁷¹, font l'objet de nouvelles réflexions en 1929. Surtout, ces nouvelles discussions sur la circulation sont provoquées par l'activisme des associations économiques et automobilistes qui ont montré une forte mobilisation sur ces enjeux depuis 1925.

1) Un relais départemental ?

Afin de renouer le dialogue avec ces associations et remettre à plat les débats sur la question de la circulation à Lyon, les responsables locaux envisagent l'institutionnalisation d'une nouvelle commission. Mais à la différence du fonctionnement des autres structures de réflexion sur la circulation mises en place depuis 1912 à Lyon, le Maire de Lyon cède cette initiative au Préfet du Rhône, sans doute pour insuffler un plus large rassemblement. Lors de la séance du 25 avril 1929 du Conseil Général du Rhône, il saisit l'occasion d'une discussion sur les problèmes de circulation à Lyon pour lui demander expressément de mettre en place cette nouvelle commission :

« Je voudrais profiter de ce que la question de la circulation est à l'ordre du jour (...) pour faire part de la difficulté que j'éprouve, comme vous-même d'ailleurs, M. le Préfet, pour réglementer la circulation qui devient de plus en plus dangereuse dans la ville de Lyon. Le Conseil municipal à différentes reprises

¹⁵⁶⁹ AICA, AG du 25 avril 1927, Rapport moral sur l'année 1926 (présenté par Bernard) et allocution de M. le Président Fougère, Bilan moral, p. 9, cf. AML 1 C 305 724.

¹⁵⁷⁰ Abordées plus en détail lors de chapitre deux.

¹⁵⁷¹ Cf. extrait du Compte-rendu de la séance du 22 août 1929 de la sous-commission technique de la commission départementale de circulation, cf. ADR S 2587.

s'est occupé de cette question (...). Dans les rues peu larges de notre ville, la circulation est de plus en plus gênée, surtout du fait de l'extension continue du gabarit des camions. (...) Je ne peux pas résoudre seul cette question ; je serais reconnaissant à M. le Préfet, puisque le problème intéresse l'agglomération lyonnaise tout entière et certaines villes du département, d'associer les efforts de son Administration à ceux de l'Administration municipale pour régler ce problème. Que peut-on faire ? Il faudrait consulter des techniciens. (...) Ce sont des questions à étudier au point de vue technique et juridique, mais extrêmement urgentes. Je voudrais bien, M. le Préfet, obtenir de vous l'assurance que vous consentiez à la nomination d'une commission ; je vous demanderais de présider cette Commission qui rassemblerait les représentants de la Ville et du Département, tous ceux de mes collègues, conseillers municipaux et conseillers généraux que le problème intéresse, des techniciens, des représentants des grandes associations automobiles. Il faut absolument une solution sans quoi nous aurons de accidents ; (...) Je vous demande de nous convoquer le plus tôt possible, pour nous permettre de trouver à ce problème la solution la meilleure ou la moins médiocre. (...) J'observe par mes nombreux contacts avec la population, ces jours-ci, que c'est une question qui préoccupe beaucoup les Lyonnais à l'heure actuelle. (...) M. le Préfet : La commission va être constituée dans les premiers jours de la semaine prochaine ; je vous remercie de me l'avoir suggéré. (...) »

Dans la foulée de cette demande insistante du Maire de Lyon, le Préfet du Rhône par arrêté préfectoral du 22 mai 1929¹⁵⁷², décide de créer une commission préfectorale/départementale de circulation : « Il est institué une Commission qui aura pour mission d'étudier les mesures à prendre en vue de réglementer, dans un but de sécurité, la circulation, le stationnement et la vitesse des véhicules de grandes dimensions dans les rues étroites des communes de l'agglomération lyonnaise ». Le rôle confié à cette nouvelle structure est principalement d'examiner un rapport d'une trentaine de pages sur la circulation à Lyon établi par l'AICA de Lyon en lien avec l'ACR : « Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon ». Puis, d'autres rapports seront successivement soumis à l'examen de cette commission¹⁵⁷³, dont un rapport de l'ACR et du Service de Police réalisé le 28 mars 1930 : « Propositions relatives à la circulation des véhicules dans la ville de Lyon ».

La représentation semble plus large mais ni le Préfet du Rhône ni le Maire de Lyon n'assiste aux débats. En outre, les questions les plus épineuses sont discutées en comité restreint. Cette instance fonctionne de juin 1929 à juillet 1930¹⁵⁷⁴. Présidée par le Secrétaire Général pour la Police, elle comprend vingt deux membres, dont Delaigue, ingénieur en chef du Service Vicinal du Département du Rhône, qui en est le secrétaire, et plusieurs membres

¹⁵⁷² Cf. ADR S 2587.

¹⁵⁷³ Rapport du 14 mai 1929 du Commandant Revillet, sur les mesures à prendre en vue de réglementer la circulation, le stationnement et la vitesse des véhicules de grandes dimensions à Lyon et dans l'agglomération lyonnaise, Cf. ADR S 2587.

¹⁵⁷⁴ Cf. rapport de la commission départementale de circulation lors de la séance du 8 juillet 1930, AML 1127 WP 054.

de l'ACR¹⁵⁷⁵. Son objectif est d'établir un rapport sur la circulation à Lyon et les communes limitrophes¹⁵⁷⁶. Afin d'établir ce travail, une sous-commission est mise en place, qui se réunit à la Préfecture en comité restreint d'août 1929 à juin 1930¹⁵⁷⁷. Onze membres sont désignés pour faire partie de cette commission technique restreinte mise en place en séance du 12 juin 1929 de la commission départementale de circulation¹⁵⁷⁸. Après une première réunion de cette sous-commission le 22 août 1929, la commission départementale de circulation lui confie, dans sa séance du 27 mars 1930, l'étude d'ensemble des mesures à prendre et l'examen des suggestions soumises par M. le Commandant Revillet, de concert avec l'Automobile-Club du Rhône, ainsi que pour l'examen des projets présentés par l'Association Industrielle Commerciale et Agricole. Elle tient alors sept autres réunions les 4 et 15 Avril, 6, 14 et 23 Mai, 2 et 17 Juin 1930. Dans sa première séance, elle désigne l'Adjoint au Maire de Lyon, Rey comme président de cette commission technique. Elle réalise un rapport de dix pages, qui est présenté lors de sa dernière séance le 17 juin 1930 par le rapporteur de la commission, le Docteur Bonnet¹⁵⁷⁹.

Ce rapport est à nouveau repris pour réaliser le rapport définitif de la commission départementale présenté le 8 juillet 1930. Synthétisé toujours en étroite collaboration avec l'ACR, il matérialise la fin des travaux de cette commission départementale de circulation. Une nouvelle fois, le Docteur Bonnet est désigné comme rapporteur de ces travaux¹⁵⁸⁰. La commission départementale « générale » de circulation se réunit donc quatre fois : le 12 juin 1929 pour mettre en place un programme de travail et une sous-commission d'étude¹⁵⁸¹, le 5 septembre 1929, le 27 mars 1930 pour relancer les travaux de la commission technique, et le 8 juillet 1930 pour valider les travaux réalisés dans le cadre de cette sous-commission et adopter un rapport sur les problèmes de circulation à Lyon.

Ces premières commissions, que nous venons de présenter, travaillent en lien avec les services administratifs et techniques municipaux et départementaux. Leurs rapports sont examinés par le Conseil Municipal qui décide au final des différentes réglementations à mettre en œuvre et du financement des divers aménagements proposés (mises en place d'arrêtés, d'une réglementation générale, d'aménagements de la circulation...). Leur composition illustre toute la variété et l'étendue des mondes automobiles lyonnais. On retrouve en effet des conseillers municipaux et généraux¹⁵⁸², des fonctionnaires de la Ville, de la Préfecture, du Conseil Général, du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées, du Corps des gardiens de la Paix, de l'Armée, des Sapeurs-pompiers, des membres de la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, mais également des associations comme l'Automobile-Club du Rhône, l'Union automobile ou le Vélo-Club de Lyon, et des syndicats

¹⁵⁷⁵ Le Docteur Bonnet, secrétaire de l'ACR, le Docteur Bouget, conseiller municipal de la Ville de Lyon suivent la plupart des débats. Trois autres membres importants du Club : le Docteur Carle, le président de l'ACR, Jean Deydier et Aymé Bernard, sont également conviés à certaines réunions de cette commission.

¹⁵⁷⁶ Rapport du 8 juillet 1930 de Amédée Bonnet, secrétaire général de l'Automobile-Club du Rhône.

¹⁵⁷⁷ Rapport Barboyon présenté le 29 juillet 1931 lors de la séance de la commission municipale de circulation, p. 4, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁵⁷⁸ Cf. ADR S 2587.

¹⁵⁷⁹ Qui avait été nommé rapporteur des décisions de la Sous-Commission dans la séance du 2 juin 1930.

¹⁵⁸⁰ Cf. séance du 8 juillet de la commission départementale de la circulation, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁵⁸¹ Cf. lettre du Préfet du Rhône du 4 juin 1929 à l'Ingénieur en chef du Service vicinal, cf. ADR S 2587.

¹⁵⁸² Suivant si la commission siège au Département ou à la Préfecture.

professionnels comme la Chambre syndicale des entrepreneurs de transport, la chambre syndicale des négociants en automobile, le syndicat des transports du Rhône, ou la chambre syndicale des camionneurs.

A partir des enjeux d'institutionnalisation de ces premières commissions, nous allons revenir à présent sur les enjeux de composition qui les animent et sur la représentation de certaines catégories d'experts. Les thématiques abordées, les modes de réponses apportées aux problèmes automobiles et le positionnement de la Municipalité sont en effet influencées par l'évolution des personnalités qui gouvernent les commissions municipales de circulation.

2) Qui gouvernent les commissions municipales de circulation ?

Concernant cette première étape de tentatives d'institutionnalisation d'une commission municipale de circulation, il convient de souligner un point important relatif au rôle des experts dans ces commissions. Au niveau de leur composition, on peut repérer qu'avant 1929, il n'y a pas d'ingénieurs des ponts et chaussées ni d'ingénieurs du service vicinal. Les commissions qui ont fonctionné en 1912, 1919, 1920-1921 ou 1925-1926, sont concentrées autour des problématiques réglementaires et administratives, écartant pour un temps les enjeux d'aménagement. Même si les ingénieurs de la ville étaient déjà présents, les profils experts recherchés correspondaient plus à ceux incarnés par les fonctionnaires des bureaux municipaux ou de la Préfecture (services de la circulation) ou par les fonctionnaires des forces régaliennes d'Etat (commissariat, gendarmerie, sapeurs-pompiers). Ce n'est qu'avec la mise en place d'une nouvelle commission en mai 1929 que les ingénieurs Claude Delaigue ou Victor Varvier, pourtant déjà bien installés et devenus incontournables à Lyon sur les questions d'aménagement et de transports, peuvent prétendre participer aux discussions engagées sur la circulation urbaine. Face à ce constat, on peut émettre plusieurs hypothèses.

D'une part il semble que les techniciens ou administratifs municipaux, comme Camille Chalumeau ou Lagrion, voire certains élus, comme Edouard Herriot, verrouillent l'accès des instances municipales aux ingénieurs des ponts et chaussées¹⁵⁸³ en recentrant à la fois les enjeux sur le territoire et les prérogatives municipales, et en écartant les enjeux routiers ou de trafic de la problématique de la circulation urbaine¹⁵⁸⁴. Pour eux, il s'agit surtout, dans un premier temps et jusqu'à l'établissement d'une réglementation générale, de réglementer et de surveiller la circulation routière.

A partir de l'évolution des commissions de circulation à Lyon, notre seconde hypothèse porte sur un premier tournant opéré dès 1929 et qui se confirme dans les années trente, aboutissant à une première forme de conquête de la ville et des problématiques urbaines par les ingénieurs et plus particulièrement par les ingénieurs des ponts et chaussées. En même temps, cette conquête ne se comprend pas que dans un sens. Il y a parallèlement une municipalisation du rôle des ingénieurs des ponts et chaussées à travers cette nouvelle attention à l'urbain. Ce qui est frappant, jusqu'à la fin des années vingt, c'est l'absence d'ingénieurs représentant l'échelon départemental et leur importance à partir

¹⁵⁸³ Après le départ imprévu de l'ingénieur en chef de la Ville, André Auric, par ailleurs ingénieur des ponts et chaussées, Herriot avait déjà insisté pour ne pas renouer avec la collaboration d'un ingénieur des ponts et chaussées à la tête des services techniques municipaux, et son choix s'était porté en 1910 sur Camille Chalumeau, ingénieur des arts et métiers. D'ailleurs après André Auric, il n'y aura plus d'ingénieurs des ponts et chaussées à la Ville de Lyon, hormis pendant la Seconde Guerre Mondiale.

¹⁵⁸⁴ Même si par ailleurs ils sont particulièrement attentifs aux problèmes routiers, que ce soit au Conseil Municipal ou au Conseil Général pour Edouard Herriot, au niveau du PAEE ou des congrès de l'AIPCR pour Camille Chalumeau.

de la commission instituée en 1929. En effet, Claude Delaigue, qui est le secrétaire de la sous-commission technique qui fonctionne entre août 1929 et juin 1930, et Victor Varvier participent activement aux débats initiés dans cette instance. Tous deux, qui avaient principalement en charge les questions routières départementales, s'intéressent alors progressivement à l'urbanisme et aux enjeux urbains¹⁵⁸⁵. Dans leur parcours, il faut relever que Victor Varvier assiste au congrès de l'AIPCR de Séville en 1923 et il est accompagné par Claude Delaigue à celui de Milan en 1926. Ces deux rencontres font date dans l'évolution des débats propres aux manifestations internationales, comme étant celles où les problématiques urbaines ont été au centre des discussions¹⁵⁸⁶. On peut donc considérer qu'ils en sont revenus avec une meilleure vision des connexions entre problématiques routières et enjeux urbains. Ils font d'ailleurs partager cette nouvelle compréhension des enjeux de circulation urbaine, puisque les résultats du congrès de Milan sont directement intégrés aux discussions de la commission départementale de circulation qui fonctionne en 1929 et 1930.

Ce nouveau regard des ingénieurs des ponts et chaussées sur les problématiques urbaines lyonnaises est largement conforté dans les années trente par les réflexions sur les programmes d'urbanisme et d'aménagement routier dans la région lyonnaise élaborés à partir de 1934. Il se confirme pendant la Seconde Guerre Mondiale, avec la centralisation des services techniques départementaux et municipaux au profit des ingénieurs des ponts et chaussées et se maintient après 1945, avec leur participation accrue dans les politiques urbaines du département du Rhône ou de la Ville de Lyon.

Cela revient à constater qu'avant les années trente, les ingénieurs des ponts et chaussées s'en tiennent à des problématiques rurales et uniquement interurbaines. À partir des années trente, la prise en compte de la dimension urbaine devient visible dans leurs rapports¹⁵⁸⁷, comme au niveau des projets autoroutiers strictement urbains qu'ils élaborent ou soutiennent, tels le projet de boulevard de ceinture, l'axe Nord Sud ou le Tunnel de la Croix-Rousse, premier nœud d'autoroutes urbaines. Ces projets s'inscrivent dans un territoire exclusivement urbain et ne sortent pas de l'agglomération lyonnaise, même s'ils permettent une gestion des flux de transit régionaux et nationaux. Parallèlement, il faut souligner que les projets autoroutiers qu'ils ne soutiennent pas, comportent une dimension rurale ou inter-urbaine plus importante. Engagés dans une dynamique économique (autostrade Lyon–Saint-Étienne) mais surtout touristique (Auto-route Lyon–Evian), les premiers véritables projets autoroutiers autour de Lyon bénéficient plutôt d'un soutien associatif (ACR), privé (CARSEF ou SAF), et parfois municipal (élus lyonnais ainsi que Camille Chalumeau). De plus, alors que ces projets sont présentés aux premiers congrès internationaux des auto-routes en 1931 et 1932, les ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais ne participent pas à ces rencontres.

¹⁵⁸⁵ À partir de la fin des années trente, Claude Delaigue, qui devient en 1941 ingénieur en chef des ponts et chaussées, est intégré à la plupart des structures d'études mises en place dans la région lyonnaise concernant l'aménagement urbain. Il participe notamment aux travaux de la commission mixte permanente d'études du programme d'aménagement routier de la région lyonnaise et du Comité d'aménagement et d'orientation générale de la région lyonnaise, mis en place en 1935, ainsi qu'à l'Atelier régional d'urbanisme mis en place en 1946-1947 par Jean Revillard. Quant à Victor Varvier, il meurt en fonction en 1935, au moment où les réflexions urbaines prennent une place considérable à Lyon et dans le Rhône.

¹⁵⁸⁶ Cf. Glasson D., art. cit., p. 12 et 13.

¹⁵⁸⁷ Voir le rapport sur la circulation et la sécurité routière réalisé en avril 1938 par le Cabinet du Préfet et discuté en séance du Conseil Général du Rhône, ou les rapports réalisés par les ingénieurs des ponts et chaussées sur la mise en place et l'organisation de la région urbaine lyonnaise ainsi que sur le programme d'aménagement routier de la région lyonnaise.

Enfin, il faut tenir compte d'un phénomène générationnel concernant les carrières des ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône. Le tournant en direction des problématiques urbaines s'effectue plutôt vers la fin de la carrière de Victor Varvier et Claude Delaigue¹⁵⁸⁸. Antoine Thiollière, qui succède à Victor Varvier décédé en 1935, prend ce poste à Lyon en fin de parcours. De la même promotion que son prédécesseur, il vient du service ordinaire des ponts et chaussées de la Loire et reste lui aussi sur des problématiques rurales ou inter-urbaines. La génération suivante, Lucien Chadenson, puis Fernand Ramel ou Jacques Rérolle arrivent au service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône en construisant leur carrière sur des enjeux urbains¹⁵⁸⁹. Chacun d'entre eux cherche alors à se constituer une niche de savoirs liés aux problématiques urbaines. Lucien Chadenson, se spécialise dans les tunnels routiers et la définition d'un programme d'aménagement routier urbain. Claude Delaigue, porte les projets de boulevard de ceinture et de parc départemental à Parilly dans une perspective d'inscription urbaine et s'oriente en fin de carrière vers les problématiques urbanistiques. Fernand Ramel et Jacques Rérolle, dont les carrières sont liées à l'élaboration du plan d'aménagement routier de la région lyonnaise, se spécialisent dans les questions de circulation (dimensionnement et signalisation des carrefours, conception des trémies) et des tunnels routiers. Progressivement les ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône déplacent donc leurs centres d'intérêts du côté des problématiques routières urbaines.

L'insertion dans une sociabilité urbaine de la part des ingénieurs des ponts et chaussées se confirme aussi par leur présence de plus en plus importante au sein de l'ACR à partir des années trente. Etrangement absents de ce lieu central auparavant¹⁵⁹⁰, ils s'en rapprochent en devenant membres du Club voire de son Comité directeur¹⁵⁹¹ ou en participant activement à ses commissions technique et de circulation¹⁵⁹² ainsi qu'à ses projets¹⁵⁹³. Ce rapprochement facilite la présentation du plan d'aménagement routier à l'ACR. Chadenson se met en rapport avec le Club pour déposer à titre consultatif les grandes lignes de ce programme dans les salons de l'ACR¹⁵⁹⁴.

¹⁵⁸⁸ Même si Claude Delaigue ne devient ingénieur en chef du service vicinal qu'en 1925, il a déjà une longue carrière au sein de ce service puisqu'il y rentre en 1901.

¹⁵⁸⁹ Dans cette démarche, ils sont suivis par Clément Roques, Jean Gobert, Michel Prunier ou Raoul Rudeau, qui leur succèdent dans les années cinquante et soixante.

¹⁵⁹⁰ L'ACR nouait toutefois de nombreux contacts, parfois très cordiaux et à d'autres moments plus critiques vis-à-vis des problèmes de réfection des chaussées, avec les ingénieurs des ponts et chaussées des départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain à l'occasion de correspondances, de projets ou dans le cadre des manifestations organisées par le Club. Toutefois aucun d'eux n'étaient membres de l'ACR.

¹⁵⁹¹ Victor Varvier adhère à l'ACR en février 1930 puis Jacques Rérolle, Clément Roques et Raoul Rudeau deviennent tour à tour membres de l'ACR et même de son comité directeur, transformant leur adhésion comme un passage obligé pour l'ingénieur en chef du département.

¹⁵⁹² Marius Berliet et Camille Chalumeau les accompagnent dans cette démarche et sont eux aussi mobilisés comme membres actifs ou experts consultés dans ces commissions de l'ACR.

¹⁵⁹³ Claude Delaigue pilote les projets de circuits touristiques dans les Mont-d'Or et le Lyonnais financés par l'ACR, cf. Delaigue C., « Les Circuits Touristiques du Lyonnais et du Beaujolais », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 71-72.

¹⁵⁹⁴ « Cette année, les ponts et chaussées ont mis dans les locaux de l'ACR le plan d'aménagement routier projeté à Lyon pour que les membres de l'ACR puissent réagir aux projets » (et avec conférence tenue sur ce point dans les salons de l'ACR par Chadenson en 1936), cf. AG de l'ACR du 27 février 1936, *Revue de l'ACR*, n° 3 mars 1936.

Les années trente semble donc constituer à Lyon une période charnière. De nombreux changements témoignent d'une rupture dans les pratiques et modes d'appréhension de la ville et du fait urbain. On assiste à l'élargissement des problématiques et des procédures d'études et de consultation. Sur les politiques urbaines, les intérêts et les enjeux portés par l'Etat se rapprochent de ceux de la Ville de Lyon et du Département du Rhône¹⁵⁹⁵. C'est déjà l'une des premières concrétisations de ce que nous avons désigné sous le vocable de « pouvoirs urbains », c'est-à-dire un espace socio-politique dont la gouvernance déborde l'exécutif en charge de le gouverner ou de l'administrer.

Ce changement impose que des acteurs privés, comme publics, élus et fonctionnaires, administratifs ou techniciens, des structures privées ou publiques se rassemblent autour d'une problématique commune : le fait urbain, pour discuter et décider de l'avenir de ce territoire. Sur le plan des commissions de circulation et des projets routiers au moins, la période précédente, qui va de 1912 à 1929, renvoie quant à elle davantage au mode de faire et d'administration d'un pouvoir municipal.

Dans ce sens, l'inscription et la compréhension territoriales qu'imposent les enjeux de circulation et de transport conduit à l'éclatement d'une gestion municipale. Le fait urbain retient diverses attentions aussi bien comme objet en tant que tel qu'au niveau des projets qui le concernent. Les savoirs qui se construisent autour de ces enjeux permettent alors de donner corps à l'existence des pouvoirs urbains. La ville et ses problèmes de circulation deviennent donc un objet de politiques publiques¹⁵⁹⁶. Ce sont ces coalitions d'acteurs et de projets autour de l'urbain et sur le fait urbain qui donnent donc naissance à de véritables politiques urbaines. Cette recomposition des pratiques urbaines et des acteurs de l'urbain montre que ce sont les enjeux de transports qui rejoignent les politiques urbaines¹⁵⁹⁷ avant que les politiques urbaines englobent les questions de transports¹⁵⁹⁸.

A Lyon, on retrouve alors la genèse de ce que certains auteurs ont qualifié, pour analyser les relations entre l'Etat et les collectivités locales pendant les Trente Glorieuses, de la régulation croisée¹⁵⁹⁹. Mais dans le cas lyonnais, les relations d'interdépendance, entre Etat et collectivités locales, entre acteurs publics et sociétés locales, se développent largement au profit de ces dernières¹⁶⁰⁰. Dans cette perspective, l'année 1935 est le pivot de

¹⁵⁹⁵ Cf. Thiollière A., « L'Aménagement routier de la Région Lyonnaise, comme œuvre commune de l'Etat et des collectivités locales », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 51-52.

¹⁵⁹⁶ Voir sur ce point les analyses mettant en avant le même phénomène à partir de la santé publique chez Fassin D. (dir.), *Les figures urbaines de la santé publique*, La Découverte, Paris, 2004. Voir aussi Fijalkow Y., *La construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945*, L'Harmattan, Paris, 1997.

¹⁵⁹⁷ Comme nous l'avons vu au cours du chapitre trois, ce sont les projets de transports (boulevard de ceinture, tunnels, ponts) qui pousse à la mise en place d'instances de réflexions inter-communales et à l'inscription d'un plan d'aménagement urbain dans le cadre de la région lyonnaise.

¹⁵⁹⁸ Voir les travaux de Jean-Charles Castel et notamment « Quand la mobilité oblige à repenser l'urbanisme », 7 janvier 2007, 17 p. (article paru sur le site du Conseil français des urbanistes (CFDU)).

¹⁵⁹⁹ Voir notamment Grémion P., « Introduction à l'étude du système politico-administratif local », *Sociologie du travail*, vol. 12, n° 1, 1970, p. 51-73 ; Crozier M. et Thoenig J.-C., « La régulation des systèmes organisés complexes. Le cas du système de décision politico-administratif local en France », *Revue Française de Sociologie*, volume 16, n° 1, janvier-mars 1975, p. 3-32.

¹⁶⁰⁰ A Lyon, les collectivités locales (villes de Lyon et de Villeurbanne et Département du Rhône) obtiennent une reconnaissance de la spécificité des problématiques urbaines de la part de l'Etat notamment à travers l'inscription et le financement des projets routiers, tout en gardant, dans un premier temps, leur indépendance technique, administrative et financière. A Marseille et Nice par contre,

cette évolution et vient sceller ces avancées avec plusieurs moments importants autour de la validation d'une compréhension du fait urbain à l'échelle de la région lyonnaise matérialisée notamment par le lancement du programme d'aménagement routier de la région lyonnaise.

En même temps, on peut dire qu'on assiste à Lyon à la préfiguration dès les années trente de ce qui semble se jouer au plan national dans les années cinquante et soixante, c'est-à-dire des administrations centrales, notamment celles du Ministère des Travaux Publics, attentives aux questions urbaines. Une nouvelle fois sur ce point, et en lien avec ce qui a déjà été montré dans d'autres travaux¹⁶⁰¹, on observe que c'est à partir d'enjeux locaux, qu'une restructuration de l'expertise nationale et des services centraux autour des problématiques urbaines est engagée¹⁶⁰².

Au niveau des collectivités locales, en complémentarité avec les commissions déconcentrées sur lesquelles nous sommes déjà revenu¹⁶⁰³, il faut enfin prendre en compte l'existence d'un système déjà très développé de commissions et de délégations au sein du Conseil Général du Rhône. En effet, si en 1935 la municipalité lyonnaise compte 52 commissions ou délégations dans des conseils d'administration ou comités divers¹⁶⁰⁴, les activités du Département se structurent autour de 90 commissions et délégations diverses¹⁶⁰⁵. Jusqu'aux années trente, les questions de transports et de circulation sont traitées dans le cadre des grandes commissions techniques du Département (comme la Commission des travaux) et de plusieurs commissions restreintes concernant la surveillance des transports publics ou privés, sur route ou rail. C'est en octobre 1934¹⁶⁰⁶, à la suite d'un vaste mouvement de réorganisation de ces diverses commissions, qu'est créée au sein du Conseil Général du Rhône, une Commission spécifiquement dédiée aux transports et aux voies de communication¹⁶⁰⁷.

On peut donc dire qu'en marge de ces différentes commissions qui concourent à la mise en place progressive de la commission municipale de circulation, il existe à Lyon d'autres instances de délibérations et de décisions qui prennent une place

c'est justement une période marquée par une centralisation par l'Etat des problématiques urbaines au profit de l'Etat (voir également sur ce point notre chapitre trois).

¹⁶⁰¹ Voir sur ce point Dumons B., Pollet G. et Saunier P.-Y., *Les élites municipales sous la Troisième République. Des Villes du Sud-Est de la France*, CNRS Editions, Paris, 2002 ; ou Payre R., *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, CNRS Editions, Paris, 2007.

¹⁶⁰² A partir entre autres du Comité Technique de la Vicinalité créé en 1937, du SERC créé en 1955 ou du SAEI créé en 1960.

¹⁶⁰³ Commission préfectorale des retraits de permis, commission préfectorale de sécurité routière, commission permanente d'étude du programme d'aménagement routier de la région lyonnaise...

¹⁶⁰⁴ Présentation lors de la séance du 17 juin 1935 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon.

¹⁶⁰⁵ 85 commissions et délégations dans des conseils d'administration, comités ou associations, auxquelles participent des élus du Conseil Général, en 1935 ; 94 en 1936 ; et 99 en 1960.

¹⁶⁰⁶ Séance du 22 octobre 1934 du Conseil Général du Rhône.

¹⁶⁰⁷ Proposition du président de la commission départementale : « Après examen en présence du nombre trop considérable de petites commissions existant dans l'Assemblée départementale, nous avons décidé de réduire ce nombre et de constituer quatre grandes commissions : une Commission des finances ; une Commission des transports et des voies de communications qui s'occupera des chemins de fer, autobus, tramways et routes ; une Commission de l'assistance ; une Commission des questions agricoles et forestières ». Toutefois à côté de ces 4 quatre grandes commissions, la Commission des bâtiments départementaux de l'architecture est maintenue et 60 délégations de membres du Conseil Général sont organisées concernant différentes commissions et comités, en vertu des dispositions légales ou réglementaires.

importante dans les réflexions sur les transports¹⁶⁰⁸. Mais à la différence des commissions qui sont successivement mises en place depuis 1912 sur les questions de circulation, les commissions du Conseil Général sont uniquement composées d'élus membres de l'assemblée départementale ou de conseillers généraux invités à siéger dans des comités ou commissions extérieurs à l'assemblée départementale. Dans les commissions strictement départementales, il n'y a donc ni fonctionnaires du Service vicinal ou de services déconcentrés ou d'autres collectivités locales, ni acteurs du monde privé ou associatif¹⁶⁰⁹. Ces commissions servent surtout à préparer les questions et les décisions abordées lors des séances du Conseil Général. Elles n'ont pas vocation à être extra ou para-départementales ni à permettre une consultation et une délibération des intérêts concernés plus larges, à l'inverse des commissions extra ou para-municipales qui s'institutionnalisent progressivement à Lyon depuis 1912 sur les questions de circulation. De même, du fait de leur multiplication consécutive au nombre peu élevé d'élus qui en sont membres et aux nombreux secteurs d'intervention du Département, les commissions départementales ont des attributions très précises et s'occupent du contrôle ou de l'activité d'un domaine très circonscrit. En ce sens, ce ne sont pas vraiment des espaces d'écoute et de discussion ouverts à des questions plus larges et tournés vers une prise en compte des intérêts de la sphère privée. Par exemple, si en 1965, une commission départementale de la circulation est créée¹⁶¹⁰ au sein du Conseil Général du Rhône, c'est dans l'objectif de remplacer la commission professionnelle des autos-écoles et la commission de coordination de l'enseignement du Code de la route. Elle comprend à ce titre un seul membre du Conseil Général.

Si nous venons d'analyser l'émergence des pouvoirs urbains à partir de l'élargissement des préoccupations circulatoires portées par les acteurs publics et privés, il faut souligner que ce dépassement des enjeux au-delà d'un cadre strictement municipal s'inscrit pourtant au profit de la municipalité lyonnaise. Pour comprendre ce basculement, il faut analyser comment l'administration municipale et les élus lyonnais ont essayé de monopoliser les réflexions et problématiques développées à partir de la commission départementale fonctionnant entre 1929 et 1930.

C) La municipalité au centre des préoccupations circulatoires

Nous avons vu que plusieurs commissions concernant la circulation routière ont déjà été mises en œuvre à l'initiative de la Ville de Lyon, le Maire de Lyon étant au centre des premières réglementations sur la circulation dans la ville. Mais leurs missions et leurs objectifs restaient temporaires, comme la mise en place d'un arrêté, d'une réglementation générale, ou l'examen d'un rapport ou d'un projet, en lien avec les autres structures s'occupant déjà étroitement de ces questions. Puis nous avons vu qu'en juillet 1930, la commission départementale établit un nouveau rapport important sur les questions de circulation à Lyon. Il est cette fois question de prolonger durablement les réflexions et la mise en œuvre des mesures prises au niveau de la municipalité. Mais après ce bilan des enjeux de circulation à Lyon effectué principalement sous l'égide de la Préfecture, avec

¹⁶⁰⁸ Il faudrait encore ici mentionner les nombreuses commissions qui fonctionnent à la Préfecture du Rhône et dont certaines, composées essentiellement de fonctionnaires de la Préfecture ou des services déconcentrés, s'occupent des questions de transport ou de grands travaux.

¹⁶⁰⁹ Elles comprennent toutefois les fonctionnaires assurant l'organisation, le suivi et la retranscription de ces séances.

¹⁶¹⁰ Cf. Décret n° 65-1048 du 2 décembre 1965 publié au Journal Officiel du 4 décembre 1965.

l'appui de l'AICA et de l'ACR, on assiste à un nouveau rapatriement des réflexions du côté de la municipalité.

1) Le rapatriement des réflexions sur la circulation au sein de la Municipalité

D'une part les services techniques de la Ville de Lyon reprennent ce rapport du 8 juillet 1930 produit par la commission départementale de circulation pour l'« étude des mesures proposées par la Commission de la Circulation en vue d'améliorer la circulation sur le territoire de Lyon »¹⁶¹¹. Nous sommes alors dans la logique envisagée par les protagonistes de la commission départementale de circulation. Les propositions avancées concernant l'aménagement de la circulation sur le territoire de la Ville de Lyon sont examinées par les services techniques de la municipalité pour être mises en œuvre financièrement et techniquement. Le rapport du 8 juillet 1930 est donc étudié par le Service des Travaux Publics et de la Voirie de la Ville de Lyon qui remet son rapport le 8 janvier 1931¹⁶¹².

Mais au lieu de passer directement à la mise en œuvre de ces mesures, le Maire de Lyon relance les réflexions sur les questions de circulation à Lyon. Ainsi une nouvelle commission de circulation, cette fois « municipale », est créée le 29 avril 1931¹⁶¹³, « pour étudier à son tour et dans les limites des attributions de la Municipalité cet important problème »¹⁶¹⁴. Le rapport du Maire du 23 mars 1931, examiné lors de la séance du 29 avril 1931 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, propose en effet de « désigner une commission spéciale chargée d'examiner les diverses suggestions faites en vue d'améliorer la circulation dans Lyon, notamment par la Commission de la circulation instituée par arrêté préfectoral du 22 mai 1929, le Service de la Voirie, la Compagnie O.T.L., et l'Union des Commerçants de la Rue de la République »¹⁶¹⁵. En plus de son président, l'adjoint Rey, sept conseillers municipaux sont désignés pour participer à ces travaux : MM. Leroudier, Bouget, Sahuc, Barboyon, Gueraud, Clavel et Mejat.

Dans le cadre de ces réflexions encadrées uniquement par les élus municipaux¹⁶¹⁶, une nouvelle opportunité pour faire un bilan sur la circulation à Lyon se présente, étape autour de

¹⁶¹¹ Cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶¹² Idem.

¹⁶¹³ Cf. séances des 22-02-1935, 13-11-1934 et 18-02-1932 de la commission de circulation, AML 1127 WP 054.

¹⁶¹⁴ Cf. Rapport Barboyon du 29 juillet 1931, p 5.

¹⁶¹⁵ Il faut ici noter que d'autres propositions ont été formulées pour améliorer les conditions de circulation dans la ville. Elles émanent cette fois de la Compagnie OTL, qui se trouve alors en grande réflexion concernant le réaménagement des voies de tramways en centre ville (report des lignes, projet de lignes souterraines vers la Place Bellecour...), de l'Union des Commerçants de la Rue de la République qui demande l'autorisation de laisser stationner les véhicules pendant quelques instants au droit de leurs magasins, et bien sûr du service de voirie à travers son rapport du 8 janvier 1931. Les rapports et les solutions proposés par l'ACR, l'AICA et les services de police, examinés précédemment dans le cadre des activités de la commission départementale de circulation, semblent donc avoir été pour un temps digérés. Voir notamment Docteur Bonnet, « Chronique locale : A propos d'un projet quelque peu souterrain de l'OTL », *Revue de l'ACR*, N° 3 mars 1931, pp. 11-12.

¹⁶¹⁶ L'ACR a l'avantage de suivre de près ces réflexions par l'intermédiaire du Docteur Bouget à la fois conseiller municipal, membre de cette commission et membre de l'ACR : « La nouvelle réglementation de la circulation à Lyon : M. le Docteur Bouget, qui s'est particulièrement occupé de cette question, donne des détails sur le fonctionnement de la Commission municipale de circulation, qui se réunira tous les trois mois pour connaître de la question, et savoir où en sont les travaux et les dépenses, car ces derniers, dans un but d'économie, ne peuvent être engagés simultanément. Cette Commission examinera toutes les observations, remarques, points de vue exposés par l'ACR, et les particuliers au point de vue de la circulation. Le président remercie le Docteur Bouget de son utile intervention à la Commission de circulation, et il prie les membres de l'ACR de bien vouloir adresser au Secrétariat du Club toutes

laquelle s'articule le rapport du 29 juillet 1931 présenté par le conseiller municipal Barboyon à la commission municipale de circulation¹⁶¹⁷. Il est à noter que s'ils avaient laissé la main à d'autres experts, de l'ACR ou des services techniques, ce sont donc cette fois les élus qui jouent ici le rôle d'experts rapportant sur ces questions, comme le fait le conseiller Barboyon. Cette prise en main est surtout justifiée par le fait que le rapport doit être défendu en Conseil Municipal et il est donc nécessaire que les élus s'approprient les enjeux de ce dossier¹⁶¹⁸.

Par contre les élus lyonnais profitent de l'occasion pour institutionnaliser durablement la commission qui devient permanente : « La commission est convaincue que les mesures qu'elle propose apporteront déjà une amélioration sensible à la circulation dans notre ville. Elle considère d'ailleurs que sa tâche n'est point terminée »¹⁶¹⁹. L'exposé des motifs justifiant sa création est le suivant : « (...) Vu les divers arrêtés réglementant actuellement la circulation des voitures automobiles et autres véhicules sur le territoire de la Ville de Lyon, Considérant qu'en raison de l'accroissement croissant de la circulation, les dispositions prévues par ces arrêtés sont insuffisantes pour assurer la sécurité publique, Considérant que de nouvelles mesures s'imposent en vue de compléter la réglementation en vigueur, Considérant qu'à cet effet, il y a lieu pour l'administration municipale de s'entourer des avis de personnes et de représentants de groupements particulièrement qualifiés (...) »¹⁶²⁰

Dans un premier temps, la commission présidée par l'Adjoint Rey, se veut strictement liée au Conseil Municipal sans membre extérieur. Mais très vite les experts des services techniques de la Ville ou de la Préfecture sont conviés à ces travaux, notamment les incontournables, comme l'ingénieur en Chef de la Ville, Camille Chalumeau et le Commandant Rossignol. La commission s'élargit pour comprendre jusqu'à une dizaine de membres, sans toutefois les membres actifs des mondes automobiles, représentant l'ACR ou l'AICA.

Ce recentrage du côté de l'administration municipale est perçu comme une continuité mais surtout comme un nouvel élan, ce dont témoigne le président de l'AICA : « nous avons appris avec satisfaction que votre administration avait l'intention de revivifier la Commission de Circulation »¹⁶²¹. Mais cette transition peut également être perçue comme une fermeture autour de la municipalité¹⁶²². En effet, les avis consultés et autorisés à être représentés dans le cadre de cette commission sont plus limités que dans le cadre des commissions précédentes. Les membres de l'AICA ou de l'ACR, ou ceux de la CCL, habituellement représentés dans ces instances, ne font plus partie des experts sollicités¹⁶²³. Toutefois cette

les suggestions qu'ils croiraient utiles pour l'amélioration de la circulation. Elles seront transmises ensemble à M. le président de la Commission municipale », cf. « La vie de l'ACR », Réunion du Comité du 2 décembre 1931, *Revue de l'ACR*, n° 12 décembre 1931.

¹⁶¹⁷ Cf. rapport de 19 pages, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶¹⁸ Le rapport de Barboyon est effectivement étudié lors de la séance du 2 novembre 1931 de la commission générale du Conseil Municipal et lors de la séance du 9 novembre 1931 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶¹⁹ Rapport Barboyon du 29 juillet 1931, p 19.

¹⁶²⁰ Séance du 29 avril 1931 du Conseil Municipal de la Ville de Lyon, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶²¹ Lettre de l'A.I.C.A. du 8 mai 1931 au Maire de Lyon, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶²² La commission tient ses réunions avec sept à dix membres. En dehors des membres du Conseil Municipal seuls les ingénieurs Chalumeau et Sartout et le Commandant Rossignol participent à ces travaux.

¹⁶²³ Lettre de l'A.I.C.A. du 8 mai 1931 au Maire de Lyon : « vous savez que notre Association s'est toujours intéressée à cette question et vous aviez bien voulu la faire participer au fonctionnement de la précédente Commission. De même l'AICA a été officiellement membre de la Commission préfectorale qui a fonctionné l'année dernière et elle a pris une part active à ces travaux. Il ne

reprise en main municipale ne sera que temporaire. Elle constitue une parenthèse dans le long mouvement d'institutionnalisation d'une commission municipale « permanente » de la circulation à Lyon. Rapidement en effet, on assiste à un retour en force des experts importants pour régler la question automobile dans cette commission, que sont par exemple, les ingénieurs des ponts et chaussées ou les membres de l'ACR. Depuis les années vingt, l'ACR a en effet renforcé sa position d'acteur incontournable des questions de circulation urbaine¹⁶²⁴. C'est ce dont témoigne habilement le président de l'ACR dans sa réponse à une lettre adressée par une personne extérieure à l'ACR¹⁶²⁵ qui se plaint de l'inefficacité des pétitions à Lyon pour faire avancer les problèmes de circulation routière. Il souligne le rôle que joue le Club en tant qu'interlocuteur privilégié et force de propositions auprès des pouvoirs publics¹⁶²⁶ :

« (...) après des années d'efforts, et non moins de diplomatie, nous sommes arrivés à être admis dans les grandes Commissions préfectorales, municipales et régionales qui s'occupent de l'automobiliste, aussi bien de ses droits que de sa défense, aussi bien de la circulation automobile dans notre ville que de sa réglementation en France. Dans ces commissions nos délégués ont été, cette année souvent désignés pour présider les séances ou pour rédiger les rapports qui ont abouti à d'heureuses améliorations dont profitent tous les automobilistes. Que tout soit parfait, loin de le prétendre ; mais il faut reconnaître de bonne foi que de sérieux progrès ont été accomplis et que petit à petit les usagers de la route se conformant mieux aux directives - nous osons dire conseils - que nous leur apportons sous diverses formes : « Bulletin de l'ACR », page automobile du salut Public, radiodiffusions, conférences, panneaux de signalisation, etc, etc... L'ACR, affilié à la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France a enfin aujourd'hui le moyen d'assurer sa défense devant les Pouvoirs publics et même de prendre l'initiative de propositions, d'ailleurs souvent suggérées par les membres du Club. Pourquoi cela ? Simplement parce que nous sommes maintenant assez nombreux pour être écoutés. Un club de plusieurs milliers de membres donne à ses représentants l'autorité nécessaire dans des discussions souvent délicates qui concernent aussi bien certains abus de pouvoir que des sévérités quelquefois excessives de la justice à notre égard. Les membres de l'ACR veulent bien suivre dans leur revue mensuelle les multiples circonstances où notre intervention a eu d'heureuses conséquences soit pour nos collègues, soit pour la cause automobile en général. »

vous échappera pas que, groupant la presque totalité des industriels et commerçants lyonnais, elle est particulièrement qualifiée pour, à côté des organisations sportives qui doivent envisager plutôt l'angle touristique des questions, vous apporter l'opinion des usagers de la rue et ce, au point de vue utilitaire. ». En retour, l'Adjoint au Maire invite à « Répondre que la Commission de la circulation, nommée par le Conseil Municipal s'inspirera des décisions prises par la Commission qui a siégé à la Préfecture, et à laquelle M. Aymé Bernard a apporté sa collaboration ». Voir aussi la lettre du 30 mars 1933 au Maire de Lyon, du Syndicat des entrepreneurs et transports automobiles de la Ville de Lyon et de la région lyonnaise qui demande de « vouloir bien agréer un représentant de notre Syndicat dans la Commission de la Circulation, pour pouvoir collaborer avec vos Services à l'étude des problèmes qui se posent en cette matière. Nous apporterions à ces questions les avis des transporteurs automobiles, qui, ainsi que vous le concevez, ne sont pas négligeables », cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶²⁴ Sur les activités expertes développées par les membres de l'ACR voir notre chapitre deux.

¹⁶²⁵ Et qui va finalement devenir un adhérent du Club.

¹⁶²⁶ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1937, p. 157.

A partir du milieu des années trente, la commission municipale de circulation, devenue progressivement permanente, prend son rythme de croisière au niveau des questions et des projets qui lui sont confiés, comme au niveau de ses propres procédures de consultations des membres concernés par les enjeux de circulation urbaine. Au départ constituée surtout des membres du Conseil Municipal, de l'adjoint en charge de la circulation qui en est le président et de l'ingénieur en chef de la Ville, accompagné parfois par un ou deux responsables des services techniques municipaux suivant les sujets abordés, elle élargit peu à peu le cercle des personnalités autorisées à siéger dans cette instance. Les responsables des forces de police¹⁶²⁷ puis le Docteur Bonnet de l'ACR¹⁶²⁸ réintègrent progressivement la commission. Toutefois elle reste dans une configuration très pragmatique et souple, ne comprenant jamais plus de quinze membres à chacune de ses réunions¹⁶²⁹. Sur le plan des résultats, son action semble donner satisfaction aux élus lyonnais. C'est ce qui ressort d'une discussion sur les premiers aménagements envisagés dans le cadre de cette commission en séance du Conseil Municipal du 17 octobre 1932¹⁶³⁰ :

« M. Barboyon, rapporteur : (...) Ayant eu le privilège d'être rapporteur de la Commission de la circulation, j'ai voulu savoir si les améliorations que nous avons décidées et qui ont été réalisées depuis le dépôt de mon rapport, avaient apporté une amélioration sensible de la circulation. Pour cela, je me suis adressé à la personne particulièrement qualifiée pour me renseigner, à M. le Commandant des gardiens de la paix. M. l'Officier de Paix chargé spécialement de la circulation a bien voulu me recevoir et me donner des renseignements précis, notamment en ce qui concerne les passages cloutés dont nous avons décidé la création. (...) D'autre part, M. le Commandant de gardiens de la paix m'a fait l'éloge des gardes-vigies. Moi-même, qui m'intéresse particulièrement à la question de la circulation et qui sais m'arrêter au coin des rues et des carrefours les plus fréquentés de la ville pour voir comment le service est fait, j'ai reconnu que les gardes-vigies, qui ont un service très dur, très difficile et très délicat à remplir, prennent de plus en plus conscience des éléments du problème et arrivent, dans les moments de grande affluence et aux endroits les plus fréquentés, comme vers les pont Morand, les Cordeliers ou le pont Lafayette, à réaliser une discipline de la circulation qui, véritablement, faisait défaut il y a seulement quelques mois. Messieurs, je ne veux pas prolonger cet exposé et je donne un avis favorable aux propositions de l'administration, en émettant le vœu que l'exécution des travaux demandés par la Commission de la circulation soit poursuivie le plus rapidement possible. (...) »

¹⁶²⁷ Au cours de la séance de la commission du 28 juin 1935, l'adjoint Petit demande à ce que le Commandant des gardiens de la Paix soit convoqué aux prochaines réunions de la Commission. Le Maire écrit donc au Préfet le 10 juillet 1935, ce dernier dans sa réponse du 24 juillet 1935 lui demande surtout, au-delà de la participation du Commandant des gardiens de la paix, de convoquer comme « membre de droit » de ladite commission le secrétaire général pour la police, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶²⁸ Il revient à partir de la séance du 20 décembre 1935 : « M. l'adjoint Petit remercie M. le Docteur Bonnet d'avoir bien voulu accepter de participer aux travaux de la Commission de circulation, M. le Docteur Bonnet répond qu'il est lui-même très heureux d'assister à cette réunion. Il espère qu'il ne pourra que résulter des avantages de cette collaboration entre l'Administration et les usagers, représentés par l'automobile-club », cf. AML 1127 WP 054.

¹⁶²⁹ La plupart des séances rassemble huit à douze membres.

¹⁶³⁰ « Un débat au Conseil municipal sur la circulation urbaine », cf. *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1932.

Jusqu'à la mise en place de la Communauté Urbaine de Lyon en 1969 et au réaménagement des attributions communales et inter-communales, la commission municipale de circulation reste l'acteur central des questions de circulation à Lyon. Son activité se développe particulièrement pendant les années trente et arrive à se maintenir péniblement pendant la Seconde Guerre Mondiale¹⁶³¹.

2) L'émergence des pouvoirs urbains dans le champ de la circulation urbaine

Au-delà des réaménagements propres à la commission municipale de circulation, au cours de ces années trente, nous pouvons revenir depuis 1912 sur le long et lent processus d'institutionnalisation d'une commission municipale « permanente » de circulation. A travers les commissions mises en place en 1912, en 1919, en 1920-1921, en 1925-1926, en 1929-1930 puis à partir de 1931, on a en effet pu observer un mode de fonctionnement et de consultation très évolutif. L'initiative de la mise en place de ces commissions est le plus souvent portée par le Maire, mais parfois c'est le Préfet qui se charge de réunir les acteurs intéressés par ces questions. Ces instances de délibération sont mises en place pour étudier un arrêté municipal, un rapport mais aussi parfois pour répondre aux sollicitations des organismes privés et aux réflexions qu'ils ont élaborées de leur côté. Tantôt on retrouve majoritairement des membres du Conseil Municipal et un président adjoint au Maire, parfois c'est un fonctionnaire, secrétaire général pour la police ou ingénieur, qui préside les débats. La plupart du temps, la commission est relativement ouverte, comptant jusqu'à trente membres à partir d'une représentation des principaux points de vues des organismes intéressés par les transports en ville. Parfois les réunions se tiennent dans un cadre plus retreint.

On observe donc, à partir de ces processus irréguliers et divers d'institutionnalisation d'une instance légitime pour s'occuper des questions de circulation, une mise sur agenda continue, diffuse et permanente des questions de circulation urbaine par les acteurs publics comme privés. A chaque nouvelle commission instituée, on invoque de nouveaux motifs pour légitimer la mise en place de nouvelles réflexions concernant la circulation urbaine. Pendant près de vingt ans, une série d'initiatives va dans le sens de la création d'une commission permanente, mais qui reste toujours incomplète et sujette à de nouvelles réflexions. Les élus lyonnais créent une nouvelle commission pour résoudre tel problème, puis quelques années plus tard, ils instituent une commission dans le but d'harmoniser les arrêtés concernant la circulation, puis à nouveau ils mettent en place une nouvelle structure pour étudier tel projet... Ces tentatives signalent l'évolution des questions de circulation urbaine tantôt inféodées à des enjeux de réglementation, tantôt liées à la mise en place d'aménagements, tantôt dans une perspective de circonscription d'un problème précis¹⁶³², tantôt pour entreprendre une réflexion plus large, parfois aux prises avec les prérogatives municipales, ou celles des forces de police, et puis progressivement au centre d'enjeux portés par les ingénieurs, mais toujours en lien avec les préoccupations des organismes privés.

On assiste donc à des phénomènes d'inscription et de réinscription continue du problème public à l'ordre du jour, sur le plan municipal, départemental ou dans le cadre des mondes automobiles. De même, ce mode de fonctionnement continue d'évoluer et d'être remis en question jusqu'aux années soixante et même jusqu'à nos jours. Finalement, si

¹⁶³¹ Des réunions, certes plus espacées, ont quand même lieu jusqu'en 1944.

¹⁶³² Comme la circulation des véhicules dits de « poids lourds » ou la mise en place de sens uniques.

la commission municipale est au centre de toutes les attentions du fait de l'accroissement progressif de sa polarité, de ses activités et de son attractivité, on peut observer qu'il n'y a pas vraiment de facteur de permanence et de stabilité dans le système, de telle sorte que tout semble toujours à construire, à reconstruire, à conquérir, à reconquérir, et à légitimer et re-légitimer.

Cette évolution et cette complexité du système sont d'autant plus difficiles à appréhender que le système de gouvernement par commissions, qui se met en place à Lyon autour de la question de la circulation urbaine, fonctionne avec un noyau dur, permettant une certaine centralité autour de la commission municipale, mais également avec des pôles d'attraction ou d'activité, constitués d'autres commissions qui gravitent autour de périphéries proches en périphéries lointaines et qui fournissent aussi des modes de réflexions ou de règlement de la question automobile. A travers l'ensemble des commissions, publiques ou privées, municipales ou départementales, déconcentrées ou locales, concernant les questions de transport et de circulation, on a donc un système d'emboîtement de commissions rassemblant de proche en proche avec d'autres commissions, d'autres structures et d'autres acteurs.

Le fonctionnement de ce système est consolidé par la participation des acteurs et des structures ou assemblées parties prenantes, comme les élus ou les membres des services administratifs, automatiquement représentés¹⁶³³, qui traversent et gravitent autour de ces commissions. En même temps, cette participation régulière ou obligatoire de certains membres, favorise une certaine inertie du système entraînant lourdeur et complexité des modes de décision. En effet, des enjeux de dépendance et d'indépendance entre tous ces acteurs ne contribuent pas à une compréhension claire des problèmes automobiles puisque ces différents acteurs sont pris dans différentes logiques. La commission a besoin de telle autre commission ou tel autre acteur, en même temps qu'elle recherche une certaine autonomie. On peut prendre ici l'exemple de l'ACR parfois critiqué pour les stratégies de soutien et d'indépendance qu'il met en place vis-à-vis des pouvoirs publics. C'est un dilemme qui conduit le club à participer aux politiques municipales tout en essayant de les critiquer à d'autres moments. Ces ambiguïtés prennent sens à l'occasion de la parution de l'arrêté municipal du 9 septembre 1933 concernant les modalités de stationnement en ville. Cet arrêté précipite l'envoi de plusieurs correspondances de membres du Club qui lui attribuent un rôle dans la rédaction de cet arrêté :

« sous le titre de « l'Opinion de l'ACR sur la réglementation de la circulation à Lyon », les journaux lyonnais ont publié la note suivante que nous leur avons communiquée : L'ACR s'est particulièrement intéressé aux questions concernant la circulation dans notre ville, soit en intervenant directement auprès des pouvoirs publics, soit en défendant - et souvent avec succès - ses sociétaires arbitrairement poursuivis, soit en prenant part aux Commissions d'étude, telle la dernière Commission préfectorale, dont le rapporteur, le Docteur Bonnet, faisait partie de notre Comité. Pour ces raisons, ce Comité reçoit, sur ce sujet, depuis la publication du dernier arrêté municipal, quantité de lettres de ses membres, qui nous attribuent un rôle dans la confection de ses articles, et nous font part - sur le ton modéré ou violent - de leurs critiques ou de leurs conseils. Nombre de ces lettres proviennent même d'automobilistes étrangers à notre groupement. C'est pourquoi, sortant de sa réserve habituelle, le Comité a demandé à la presse

¹⁶³³ Certains ingénieurs des ponts et chaussées, représentants des forces de l'ordre ou membres de l'ACR sont également quasi-automatiquement affiliés à plusieurs commissions.

de bien vouloir accueillir cette note, qui résume la délibération adoptée en sa séance du 3 novembre, à l'occasion de l'arrêté municipal. Disons, tout d'abord, que l'ACR n'est pour rien dans la rédaction de cet arrêté. Quand la Commission préfectorale - dont 5 des nôtres faisaient partie - eut terminé ses travaux, une Commission municipale fut instituée, entièrement composée de conseillers municipaux, sous la présidence de M. Rey. A plusieurs reprises - et tout récemment encore dans la séance du lundi 30 octobre - nous avons demandé à cette Commission de bien vouloir entendre, à titre purement consultatif, la voix des usagers de la rue et de la route, représentés par deux ou trois membres de l'ACR. Cette requête a toujours été rejetée. Nous avons donc toute liberté pour émettre, sur les articles de cet arrêté, quelques critiques qui expriment, si nous en croyons une volumineuse correspondance, la pensée des membres de l'ACR. (...) Les deux points essentiels par lesquels notre projet différait de l'arrêté actuel étaient d'abord l'institution du gardiennage, avantage apprécié de tous les automobilistes voisins, et plus encore des touristes étrangers ; ensuite le paiement au ticket - et non pas à l'abonnement, trop lourd pour celui qui vient passagèrement en acheteur, en gastronome ou en touriste à Lyon. Ce procédé est d'ailleurs appliqué dans toutes les grandes villes d'Italie, ainsi qu'à Paris, Marseille, etc... (...) A ce titre, nous espérons que nos suggestions trouveront à la Municipalité un accueil bienveillant et nous convions tous les automobilistes qui partagent notre opinion à se joindre à nous et à seconder nos efforts. »¹⁶³⁴

On observe donc les liens qui unissent ces acteurs et ces structures et qui enserrant le secteur privé et le secteur public. Cette imbrication, pas nécessairement souhaitée ou maîtrisée par les acteurs eux-mêmes, peut parfois les déborder en fonction des questions abordées, au-delà mêmes des interactions recherchées voire provoquées par les élus. Ce jeu d'imbrication, d'interférences et de ramifications est au centre du dispositif de gouvernement par commissions élaboré à Lyon au niveau de la prise en charge par les pouvoirs urbains des questions de circulation. Il est sujet de nombreuses critiques, émises notamment en séance du Conseil Municipal¹⁶³⁵, dans la presse, ou par certaines associations¹⁶³⁶. Des années vingt aux années soixante, les principaux reproches portent toutefois sur des invariants thématiques, comme les enjeux du stationnement¹⁶³⁷, ou fonctionnels à partir du nombre de personnes représentées et de la régularité des réunions. Elles se cristallisent progressivement autour de la commission municipale qui devient le cœur de ce mode de gouvernement. Nous allons voir à présent plus en détail comment ce dernier se développe après la Seconde Guerre Mondiale en essayant d'en décrire l'évolution et les problèmes à la lumière des dispositifs analogues mis en place dans d'autres villes.

Section 3) Variété et pluralité des modes de gestion et de décision

¹⁶³⁴ « La circulation et le stationnement à Lyon : Une nouvelle démarche de l'ACR auprès de la Municipalité ; Pour une solution rationnelle du problème du stationnement ; L'opinion de l'ACR sur le problème de la circulation à Lyon », *Revue de l'ACR*, n° 11, novembre 1933, pp. 283-285.

¹⁶³⁵ Voir la discussion lors de la séance du Conseil Municipal du 28 novembre 1955.

¹⁶³⁶ Telles que l'ACR, l'AICA, ou le « Groupement automobile lyonnais » constitué en 1927 avec la revue *Circulez*.

¹⁶³⁷ Aujourd'hui encore, ce problème mobilise les critiques les plus virulentes à l'endroit de l'automobile en ville.

Après avoir présenté le lent processus d'institutionnalisation d'une commission municipale permanente de circulation à Lyon, ce dernier moment nous offre l'occasion de revenir sur son développement et ses activités depuis 1945. Nous soulignerons les difficultés et les transformations auxquelles elle doit faire face pendant cette période. Parallèlement nous tenterons de comparer son développement avec celui des commissions municipales de circulation des autres grandes villes françaises. Il s'agira donc de souligner la variété et la pluralité des modes de gestion et de décision que mettent en œuvre les municipalités françaises pour gouverner la circulation urbaine. Nous reviendrons donc sur les processus d'institutionnalisation des commissions municipales de circulation dans d'autres villes françaises.

A) Développement et restructuration de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon

Dès 1945, la « remise en route » de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon est précipitée par les réflexions sur la mise en place d'une nouvelle réglementation générale de la circulation. Les activités s'accroissent pour le nouvel adjoint président, Maître Fauconnet et sa nouvelle équipe. A peine instituée le 10 décembre 1945, la commission conduit des réflexions qui mènent à l'adoption d'un nouveau règlement général de la circulation le 29 février 1946. Puis progressivement, certains bâtiments et ponts détruits dans la ville sont reconstruits¹⁶³⁸ et la circulation des automobiles se développe à nouveau, à rythme encore très lent. Ainsi les activités de la commission se diversifient pour accompagner ces évolutions.

1) Le développement des activités de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon après 1945

Au-delà du nombre croissant de membres participant à ses activités, on assiste à un développement important de la commission municipale de circulation et de ses attributions. Plusieurs sous-commissions sont mises en place par zones géographiques. Le territoire de la Ville de Lyon se trouve ainsi réparti en plusieurs secteurs : le secteur Presqu'île, historiquement le plus important, où se concentre une grande partie des problèmes de circulation ; le secteur Vaise ou Rive Droite, dans lequel se développent également de nombreux enjeux de circulation de par la présence de la Saône et de la colline de Fourvière ; et le secteur Rive Gauche, qui retient de plus en plus les attentions à partir des années cinquante et soixante notamment.

Cette répartition géographique devient un mode privilégié de résolutions des problèmes circulatoires et s'inscrit dans une proximité avec les problèmes rencontrés sur le terrain, recherchée par certains membres de la commission. Au-delà des visites de chantiers ou de projets, le nouveau président de la commission municipale de circulation, Jean Marque, prolonge cette dynamique en organisant en 1965 des visites par les membres de la commission de chacun des arrondissements pour observer sur le terrain les problèmes de circulation¹⁶³⁹. Enfin, à partir de 1957, le président de la commission municipale de circulation lance une vaste enquête de description des problèmes de circulation par rues qui se poursuit jusqu'en 1969, afin de constituer des dossiers sur les caractéristiques existantes

¹⁶³⁸ Cf. Conseil Général du Rhône, *Les grands travaux dans la région lyonnaise, Essai de mise au point d'après guerre*, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1946.

¹⁶³⁹ Cf. AML 1065 WP 012.

et les améliorations à engager dans chacune des rues et chacun des carrefours¹⁶⁴⁰. Au niveau des enjeux de circulation, ces démarches précèdent la mise en place au début des années quatre-vingt des conseils de quartiers et d'arrondissements dans le cadre de la Loi PLM, qui offrent de nouveaux cadres de proximité et de concertation¹⁶⁴¹.

D'autre part, plusieurs thématiques importantes, temporaires ou permanentes, sont identifiées afin de faciliter le travail en sous-groupes de la commission et de ses membres. Dans ce cadre, plusieurs sous-commissions sont créées en fonction de thèmes d'intervention définis par les responsables de la commission. Des sujets deviennent récurrents, engageant alors la mise en place de sous-commissions « Arrêtés de circulation » ; « Bruits de la circulation » ; « Parcs de stationnement »¹⁶⁴² ; « Affiches de la circulation » ; « Transports de marchandises » ; « des Autos-écoles » ; « de l'heure élastique ». D'autres problématiques plus circonstancielles nécessitent la mise en place de groupes de travail *ad hoc* et temporaires. Dans cette perspective les manifestations lyonnaises requièrent la mise en place de sous-commissions « Foire », « pour étudier les questions traitées aux Journées d'Études des Commissions Municipales de la Circulation de Lyon en 1955 ». Puis d'autres projets mobilisent pour un temps la création de sous-commissions « Refonte du Règlement Général de la Circulation » ou « sur la circulation dans le Vieux-Lyon »...¹⁶⁴³.

Cette multiplication des sous-commissions n'est pas sans conséquence sur la complexité du fonctionnement du système para-municipal de gestion des problèmes de circulation urbaine. En 1959, on compte pas moins de trente sept membres réguliers dans la Commission municipale de circulation, qui comprend toujours sept membres du Conseil Municipal, dont quatre adjoints au Maire : Maître Fauconnet, le président de la commission, M. Mercier, M. Rimaud, M. Thibaudet, et trois conseillers municipaux : MM. Airoldi, Getto et Balp. Les différentes sous-commissions régulières comptent respectivement : « Presqu'île » (17 membres) ; « Rive Gauche » (13) ; « Vaise » (11) ; « Arrêtés de circulation » (14) ; « Refonte du règlement » (8) ; et « Affiches de la circulation » (6)¹⁶⁴⁴.

Mais si les discussions propres à la commission municipale de circulation témoignent du foisonnement de ses activités, elles sont confrontées dès le milieu des années cinquante à plusieurs facteurs de saturation du système de traitement des problèmes de la circulation.

2) Réflexions et enjeux concernant le fonctionnement de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon

L'évolution de la commission municipale de circulation s'inscrit dans la nécessité pour la municipalité de développer de nouvelles formes d'expertises et de connaissances sur les questions de circulation urbaine. Pour tenter d'apporter une première réponse à ces attentes, les principaux responsables de la gestion de la circulation à Lyon, le président

¹⁶⁴⁰ Cf. AML 1068 WP 011-043.

¹⁶⁴¹ Voir sur ce point Biarez S., 1989, op. cit.

¹⁶⁴² Parallèlement, une association d'études des parcs de stationnement de Lyon est créée en 1954, sur laquelle nous reviendrons plus loin, cf. Discussion lors de la séance du Conseil Municipal du 28 novembre 1955.

¹⁶⁴³ Voir la note du 27 octobre 1959 sur la réorganisation de la commission municipale de circulation et la note du 7 mars 1961 sur la réorganisation (Composition – Fonctionnement – Attributions) de la commission municipale de circulation, cf. AML 1094 WP 0012.

¹⁶⁴⁴ Rapport du 27 octobre de 1959 sur la composition et l'organisation des différentes commissions municipales, cf. AML 1094 WP 0012.

de la commission municipale de circulation et celui de l'ACR notamment, décident de l'organisation des Journées d'études des commissions municipales de la circulation¹⁶⁴⁵. Les premières rencontres ont lieu à Lyon en 1955. Pour la première fois dans un cadre national, les besoins des municipalités en termes de structures et de réflexions pour faire face aux problèmes de la circulation se trouvent explicitement formulés. Cette manifestation se prolonge par l'organisation à Rouen des secondes journées d'études des commissions municipales de circulation en 1959¹⁶⁴⁶.

Les questionnaires préalables au déroulement de ces journées permettent de faire un point auprès des autres villes françaises sur l'existence et le fonctionnement dans ces dernières d'organismes analogues¹⁶⁴⁷. La première correspondance entre les responsables lyonnais et les autres villes françaises portent en effet sur la présentation de la commission municipale lyonnaise et interroge ensuite l'existence de tels organismes dans les villes sollicitées : « J'ai l'honneur de vous faire connaître que les problèmes posés par la circulation et le stationnement des véhicules sur le territoire de la Ville de Lyon sont étudiés par une Commission Municipale de Circulation. A cette commission sont représentés, outre le Conseil Municipal et les services Municipaux et d'État intéressés les principaux usagers de la voie publique : Automobile-Club, Transports en Commun, Transporteurs Routiers, Garagistes, Taxis, Cyclistes, Syndicat d'Initiative, etc... Je vous serais bien reconnaissant de bien vouloir me faire connaître s'il existe une commission analogue dans votre ville et dans l'affirmative dans quelle condition elle fonctionne. En vous remerciant à l'avance des renseignements que vous voudrez bien me fournir (...) »¹⁶⁴⁸. Avec les réponses fournies par les municipalités sollicitées ou participantes¹⁶⁴⁹, on peut repérer un premier panorama des commissions municipales de circulation dans les villes françaises¹⁶⁵⁰ :

[Les commissions municipales de circulation dans les villes françaises (1954)]

¹⁶⁴⁵ Cf. AML 1068 WP 064 et 1172 WP 022.

¹⁶⁴⁶ Nous reviendrons sur le déroulement et les enjeux propres à ces manifestations au cours de notre dernier chapitre.

¹⁶⁴⁷ Cf. AML 1068 WP 064.

¹⁶⁴⁸ Lettre du 17 décembre 1953 de l'Adjoint délégué au Maire de Lyon aux Maires de Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Lille, Nice, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Rennes, Nancy, Reims, Clermont-Ferrand, Limoges, Rouen, Le Havre, Grenoble, Roubaix, Dijon, Le Mans, cf. AML 1068 WP 064.

¹⁶⁴⁹ Au final 24 villes (Angers, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Le Havre, le Mans, Limoges, Marseille, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Reims, Rennes, Roubaix, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Vichy, Villeurbanne) plus Lyon, participent aux rencontres lyonnaises de mars 1955, dont 22 de plus de 100 000 habitants. Bordeaux et Lille sont les grands absents et Vichy, Villeurbanne, Brest, Mulhouse et Angers, villes plus modestes en nombre d'habitants, et non prévues dans le programme initial, se rajoutent aux villes pressenties.

¹⁶⁵⁰ Etabli sous forme de rapport par les services techniques de la Ville de Lyon, cf. AML 1068 WP 064.

Les commissions municipales de circulation dans les villes françaises (1954)		
Villes	Instances délibératives	Fréquence des réunions
Marseille	Commission extra-municipale ; Sous-commission exécutive ; Comité restreint.	
Lyon	Commission extra-municipale ; Sous-commissions spéciales	Une fois par mois pour la commission générale et pour les commissions spéciales régulières
Bordeaux	Commission extra-municipale	Périodiquement
Nice	Commission extra-municipale	3 ou 4 fois par an
Nantes	Commission extra-municipale	Pas de date fixe
Lille	Commission de la Voie Publique	Une fois par mois ; Réunion spéciale pour circulation
Saint-Étienne	Commission technique puis commission extra-municipale	
Strasbourg	Commission extra-municipale. Trop lourd à manier, revenu à Comité restreint de fonctionnaires administratifs exclusifs	
Toulon	Commission extra-municipale	
Nancy	Commission municipale ; étudie un règlement de circulation	
Reims	Commission extra-municipale	Sur convocation du Maire
Clermont-Ferrand	Commission de circulation	Pas de date fixe
Limoges	Commission extra-municipale	Pas de date fixe
Rouen	Commission extra-municipale	Au moins une fois par trimestre
Le Havre	Commission de circulation	3 ou 4 fois par an
Grenoble	Commission de circulation	2 fois par an
Roubaix	Commission de circulation	2 à 3 fois par an
Dijon	Commission de circulation	Pas de date fixe
Le Mans	Commission de circulation	
Villeurbanne	Commission de circulation (sous-commission de la Commission des Services techniques)	

En marge des réunions des commissions municipales de circulation en France, s'ouvre à Lyon, entre 1956 et 1965, une période intense de réflexions sur l'organisation et le fonctionnement de la commission municipale de circulation¹⁶⁵¹. En point d'orgue, l'opportunité de créer un bureau du trafic revient avec insistance dans les débats entre les responsables de la gestion des problèmes de circulation :

« Aussi nous paraît-il absolument nécessaire que soit constitué à Lyon, dans le délai le plus court, « un bureau du Trafic » qui dispose d'un effectif en personnel technique et administratif suffisant et de matériel nécessaire pour être en mesure de faire toutes les enquêtes indispensables (comptages, courants de

¹⁶⁵¹ Délibération du 19 mars 1956 qui autorise le Service Électromécanique à procéder à la mise au point d'un Bureau Central du Trafic (dans le cadre de la réforme de la Commission Municipale de Circulation et des Services Techniques Municipaux), cf. AML 1094 WP 0012.

circulation, renseignements sur les déplacements individuels, lieux de départ, d'arrivée de parking et de garage des véhicules, etc...) d'où résulteront l'étude des programmes de travaux à réaliser et la proposition des mesures à prendre pour améliorer la circulation »¹⁶⁵²

Ce bureau du trafic permettrait notamment, aux yeux de ses promoteurs, de palier la saturation du système de formulation des avis ou de recueil des données par l'intermédiaire du Service Technique de la Ville ou de la commission municipale de circulation. Dans une note, les responsables du 3^{ème} bureau de la 2^{ème} Division de la Mairie centrale, chargé des questions de circulation, signalent en effet que le « 3^{ème} Bureau de la Mairie de Lyon est débordé et n'est pas organisé comme un service extérieur à disposition de l'Ingénieur en Chef de la Ville (...). Cette situation imposera tôt ou tard, l'institution d'un service spécial doté du matériel, du personnel et de la hiérarchie nécessaire »¹⁶⁵³. Le rapport du 27 Octobre 1959 statue en effet sur l'embouteillage du Service de Voirie par le nombre croissant d'affaires de circulation soumises à son examen pour rapport et avis. Dans ce dernier, est exprimée la volonté que certaines affaires soient traitées à l'échelon du Bureau de la Police ou à celui de la sous-commission compétente¹⁶⁵⁴. Les techniciens lyonnais profitent de leur participation aux semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière de Nice en 1960 pour revenir avec plus d'insistance sur le besoin de création de ce bureau :

« Il n'est pas rationnel d'engager des sommes énormes pour l'exécution de travaux et d'imposer aux usagers des réglementations draconiennes, sans se baser sur des chiffres précis apportant la justification des uns et des autres. Les services municipaux ne sont pas équipés à l'heure actuelle, ni techniquement, ni administrativement pour ce genre d'études. La création d'un « bureau du trafic », groupant sous la direction d'un technicien, un matériel et un personnel (administratif et technique) spécialisés, apparaît indispensable. Des bureaux de ce genre fonctionnent déjà dans plusieurs grandes villes. Des enquêtes sont actuellement en cours à Dijon et Strasbourg en particulier, pour étudier les déplacements de groupes importants de travailleurs aux heures de pointe. La dispersion des efforts entre les services techniques, les services administratifs et la Commission municipale de la circulation ne peut subsister sans de graves inconvénients »¹⁶⁵⁵.

Parallèlement, au-delà des enjeux liés à la mise en place d'une structure technique et administrative s'occupant spécifiquement des enjeux de circulation¹⁶⁵⁶, il s'agit aussi de

¹⁶⁵² *Compte-rendu des cinquièmes semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière à Nice réalisé par Boisselot, ingénieur principal du Service de Voirie, le 15 Novembre 1960, cf. AML 1068 WP 064.*

¹⁶⁵³ Cf. Note manuscrite du 29 octobre 1959 à la suite du Rapport du 27 octobre de 1959, cf. AML 1094 WP 0012.

¹⁶⁵⁴ Cf. AML 1094 WP 0012.

¹⁶⁵⁵ *Il est également écrit dans la marge : « Le bureau du trafic doit être autre chose que le service de comptage et des statistiques », cf. Compte-rendu des cinquièmes semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière à Nice réalisé par Matthey le 15 novembre 1960 p. 9, AML 1068 WP 064.*

¹⁶⁵⁶ Sur le plan municipal, cette structure sera laborieusement mise en place. Le 3^{ème} bureau de la 2^{ème} Division de la Mairie Centrale, appelé parfois avant 1939, « Bureau de la circulation », reste fonctionnellement le service concerné par cette mission. Mais c'est seulement à partir de 1969, qu'une branche de ce bureau est officiellement appelée « Bureau du trafic », à laquelle on attribue de nouveaux locaux et du matériel permettant notamment des études de comptage. Voir sur ce point le Rapport du 7 février 1969 sur

réformer la commission municipale de circulation. Sur cette question, un rapport du 7 mars 1961 est adressé au Maire et transmis à l'adjoint Mercier¹⁶⁵⁷. Il fait le point sur les opportunités de réorganisation de la commission municipale de circulation tant sur le plan de sa composition, de son fonctionnement et de ses attributions. Il met en avant deux possibilités : maintenir le système actuel, ou réformer le fonctionnement de la commission municipale de circulation.

Pour ses responsables, avec le développement de la circulation automobile, cette instance est amenée à traiter un nombre trop important de problèmes¹⁶⁵⁸. De plus, son mode d'organisation et de rassemblement est devenu trop complexe. Son succès et son développement bloquent ses initiatives et ses capacités de réaction et d'action sur un plan strictement fonctionnel et opérationnel. Elle est en effet composée d'un nombre très important de membres et certaines de ses réunions ressemblent davantage à de grandes assemblées générales qu'à de véritables groupes de travail où il s'agit d'avancer sur des points et des problèmes concrets. De même, bien que cela favorise le travail de terrain sur des problématiques plus circonscrites, la mise en place de sous-commissions temporaires ou régulières nécessite également un suivi et une coordination d'ensemble. Dans cette configuration, la commission de circulation « générale » fait donc office de chambre d'enregistrement et de diffusion de l'information. Pour les principaux membres de la commission, il s'agit donc de reprendre le mode d'organisation de ces structures à la base.

Mais il faut attendre les élections du printemps 1965¹⁶⁵⁹ et l'arrivée d'une nouvelle équipe municipale pour que le président de la commission municipale de circulation reprenne en main ces réflexions. En poste depuis 1957, l'adjoint Mercier profite de ce renouvellement municipal pour réorganiser cette instance¹⁶⁶⁰. Il sollicite en effet le Maire de Lyon afin qu'il prenne l'arrêté municipal du 25 mai 1965 portant organisation et fonctionnement de la commission municipale de circulation. Cet arrêté fixe les contours de la réorganisation de la commission municipale de circulation en créant un secrétariat permanent. Ce secrétariat a pour objectif de représenter la commission en comité restreint et devra se réunir le premier mercredi de chaque mois.

[Composition du Secrétariat permanent de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon]

« Locaux mis à la disposition du bureau du trafic » et la Lettre du 4 décembre 1969 du Directeur du Service de l'Architecture au Maire de Lyon, cf. 1086 WP 62. Par contre, du côté du service ordinaire des ponts et chaussées, un bureau du trafic routier est mis en place en 1956 aux côtés du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées. Il devient en 1959 le bureau régional de la circulation, antenne régionale du SERC. Il fait partie avec le LRPC et la Division d'études des tunnels de l'Organe Technique Régional créé à Lyon en 1965 qui devient en 1970 le Centre d'Etude Technique de l'Equipement.

¹⁶⁵⁷ Cf. AML 1094 WP 0012.

¹⁶⁵⁸ Voir AML 1068 WP 064 et 1094 WP 0012.

¹⁶⁵⁹ Les périodes de renouvellement du Conseil municipal sont marquées par les sollicitations des anciens membres de la Commission municipale de circulation pour engager une reprise des travaux de la commission, tenter d'en faire partie ou continuer à en faire partie, comme en témoigne cette intervention en séance de la chambre de commerce de Lyon du 25 février 1965 : « Sur la suggestion de M. Dumond, la Chambre de Commerce décide de demander à la Mairie lorsque le Conseil Municipal aura été reconstitué qu'un siège lui soit réservé dans la Commission de la Circulation », cf. CR des Travaux de la CCL pour l'année 1965, p. 47.

¹⁶⁶⁰ C'est le dernier chantier important qu'il pilotera à la tête de cette structure puisqu'il quittera ses fonctions de président de la commission municipale de circulation en février 1966, remplacé par M. Marque.

Composition du Secrétariat permanent de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon
Le président de la commission municipale de circulation
Le chef de la 2ème Division
Le chef du 3ème Bureau de la 2ème Division
L'ingénieur principal du Service de voirie
L'ingénieur principal du Service de l'éclairage
Le Commandant de la Compagnie de Circulation
L'ingénieur délégué des ponts et chaussées
Le représentant de la Compagnie fermière du réseau des T.C.R.L.

Au-delà de ces séances régulières, certaines réunions exceptionnelles peuvent être organisées sur des problèmes qui seront exposés ensuite aux membres de la Commission de Circulation. La mission de ce nouvel organe consiste à étudier avec les Services Techniques de la Ville, ceux des ponts et chaussées et du Commissariat central les questions et les grands projets qui concernent les problèmes de circulation, afin de recueillir l'avis des organismes que représentent les membres de la commission¹⁶⁶¹. En même temps, il se substitue donc aux anciennes sous-commissions pour l'étude des questions mineures qui se posent à la commission de circulation. Les décisions qui en découlent doivent ensuite être soumises au Maire et au Conseil Municipal. Il s'agit également de permettre une coordination plus fine et plus directe de l'ensemble des groupes de travail et sous-commissions qui travaillent sur des thèmes précis.

Avec cette réorganisation, la commission de circulation « générale » devient officiellement et implicitement une sorte d'assemblée générale qui reprend l'ensemble des thèmes abordés par les structures qui la composent et qui rassemble, trois à quatre fois par an, l'ensemble des personnes intéressées par les problèmes de circulation en ville¹⁶⁶². Mais cette réorganisation ne suffit pas à faire taire les critiques¹⁶⁶³. L'ACR relaie en effet au sein de sa revue l'image d'une commission trop nombreuse pour être efficace même avec la récente création du secrétariat permanent¹⁶⁶⁴. A d'autres moments, le Club se plaint de ne pas voir ses positions, ses projets ou ses études suivis par la commission municipale. Depuis les années vingt, le stationnement reste alors le sujet le plus tendu suscitant des discordes entre la municipalité et l'ACR¹⁶⁶⁵. Dans un autre registre, le Club profite des vœux qu'il transmet à partir de sa revue aux principaux responsables lyonnais à l'occasion de la nouvelle année ou d'une nouvelle prise de poste, pour leur suggérer des encouragements ou des améliorations des actions qu'ils mettent en œuvre¹⁶⁶⁶.

¹⁶⁶¹ Compte-rendu de la réunion du 9 février 1966 de la commission municipale de circulation, p. 2, cf. AML 1093 WP 55.

¹⁶⁶² Coïncidence ou non, comme dans le cadre de la commission municipale de circulation, critiquée d'ailleurs par l'ACR pour le trop grand nombre de personnes qui y sont représentées, le nombre de membres de la commission de circulation de l'ACR diminue lui aussi au début des années 1960, passant de 50-70 membres dans les années cinquante à 18 membres en 1962 et 1963, cf. annuaires de l'ACR pour les années 1952, 1953, 1954, 1962, 1963 et 1965.

¹⁶⁶³ Voir sur ce point les entretiens réalisés avec Robert Batailly (11-01-2006) ou Colette Olivero (14-09-2004), conseillers municipaux, anciens membres de la commission municipale de circulation sous Pradel puis F. Collomb.

¹⁶⁶⁴ Voir l'article « En parlant un peu de circulation... et beaucoup de stationnement », *Le Carnet de l'automobile*, n° 166, novembre 1965, p. 5.

¹⁶⁶⁵ Voir l'article « Problèmes du stationnement, Perspective du compteur », *Le Carnet de l'automobile*, n° 168, janvier 1966.

¹⁶⁶⁶ Le rédacteur en chef du *Carnet de l'automobile*, Raymond Ergé, membre de l'ACR, présente ainsi en décembre 1965 les vœux du Club au président de la commission municipale de circulation, l'année où ce dernier a justement réorganisé le fonctionnement

La commission municipale de circulation continue donc de faire face à des réajustements de son organisation ou de ses missions. Ainsi, dans une lettre du 18 octobre 1968 adressée à tous les membres de la commission générale de circulation, le président, l'adjoint Marque, propose une redéfinition des objectifs de la Commission et de nouveaux liens avec le secrétariat permanent : « à partir d'octobre 1968 chaque membre de la Commission Générale de Circulation recevra le procès-verbal de la séance du Secrétariat permanent de la Commission municipale de Circulation qui a lieu tous les premiers mercredis du mois. Vous serez ainsi au courant des travaux effectués pendant ces séances ; vous aurez ainsi un aperçu de tous les problèmes qui peuvent être soumis et connaître les projets qui sont présentés en vue d'améliorer la circulation lyonnaise »¹⁶⁶⁷.

Malgré les réformes engagées sur son mode de fonctionnement, le contexte des années soixante est difficile pour la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon. Avec l'augmentation du parc automobile, les problèmes de gestion du stationnement¹⁶⁶⁸ et la crise des transports en commun, la question des déplacements urbains devient de plus en plus problématique. Nous allons voir à présent comment les autres villes françaises traversent ces difficultés.

B) Les commissions dans les villes françaises et les enjeux de l'intercommunalité

La mise en place de commissions municipales de circulation dans les autres villes françaises que nous avons étudiées obéit à un processus proche de celui décrit pour la Ville de Lyon. Elles s'institutionnalisent au fur et à mesure des grands moments de réglementation de la circulation urbaine : premiers grands arrêts au début des années dix, première réglementation générale de la circulation dans les années vingt, problématique de la circulation des poids lourds et du stationnement dans l'entre-deux-guerres. Des différences apparaissent toutefois dans la mise en place des concertations et au niveau de l'organisation progressive d'une commission permanente. Si les automobiles-clubs locaux participent tous activement aux activités de ces structures¹⁶⁶⁹, seule la commission de la Ville de Bordeaux compte en son sein la présence régulière du Maire. Par ailleurs, toutes ces commissions ne sont pas encore inscrites dans un processus de développement stabilisé et de longue durée¹⁶⁷⁰. Certaines sont parfois des commissions indépendantes, d'autres à certains moments sont intégrées dans des commissions plus larges, font office de simple sous-commission technique ou sont simplement mises en place spécialement pour l'étude de projets précis¹⁶⁷¹. Toutefois toutes semblent connaître des difficultés au niveau de leur

de cette structure. Ces vœux signalent à la fois les encouragements mais également l'impatience du Club vis-à-vis des améliorations à engager en matière de circulation urbaine, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 167, décembre 1965.

¹⁶⁶⁷ Cf. AML 1065 W P012.

¹⁶⁶⁸ Voir sur ce point notre chapitre deux.

¹⁶⁶⁹ L'AC de Marseille participe aux travaux de la commission de circulation de la Ville de Marseille, l'AC du Nord à ceux de la commission de Lille, l'AC du Sud-Ouest à ceux de la commission de Bordeaux, l'AC du Forez à ceux de la commission de Saint-Étienne et l'AC du Rhône à ceux des commissions de Lyon et Villeurbanne.

¹⁶⁷⁰ Voir en annexe les historiques concernant les commissions municipales à Lille, Bordeaux, Nice, Saint-Étienne et Villeurbanne.

¹⁶⁷¹ Seule la commission de circulation de Villeurbanne n'est véritablement mise en place qu'après 1945. Villeurbanne bénéficie en effet déjà des réflexions et des projets menés au niveau de la Ville de Lyon, d'autant plus que la commission départementale de circulation mise en place entre 1929 et 1930 et les commissions d'études des projets routiers de la région lyonnaise portent également

fonctionnement et au niveau de la gestion du surplus de travail qui se présente au cours des années cinquante et soixante, problématiques sur lesquelles nous allons revenir à présent.



Les villes avec une commission municipale de circulation en 1954

Echelle : 1cm = 80 km

1) Les commissions municipales de circulation dans d'autres villes françaises

Au-delà des évolutions propres à la commission municipale de circulation de Lyon, d'autres villes françaises connaissent après la Seconde Guerre Mondiale, des moments importants de réflexion concernant le fonctionnement de leurs instance et service s'occupant de la circulation. C'est le cas de la Ville de Marseille qui rencontre les problèmes les plus proches de ceux de Lyon. Sa commission municipale de circulation est également jugée trop large, dans ses attributions et dans sa composition, pour pouvoir être efficace. Une note du 1^{er}

sur son territoire. Les problèmes quotidiens de circulation sont alors traités dans le cadre des commissions concernant les travaux ou la voirie.

juin 1953 de l'adjoint Marquand Gairard au Maire de Marseille¹⁶⁷² revient sur ce problème : « la Voirie comprend aussi la circulation et je dois essayer de résoudre les difficultés les unes après les autres. Jusqu'ici, une Commission, trop nombreuse à mon sens, a voulu traiter tout à la fois : elle n'a rien résolu, il a fallu renoncer, le plus souvent, à donner suite à ses avis. Peu importe qui a raison ou tort, mais cette inertie apparente a mécontenté tout le monde ». Comme à Lyon, ces questions sont connectées à la mise en place d'un bureau d'études pour la circulation lié à l'administration municipale¹⁶⁷³. Ce problème irrésolu à Lyon comme à Marseille rejailit au début des années soixante dix. Une note du 26 mai 1971 de E. Agostini au Préfet et secrétaire général de la Mairie de Marseille, Jean Poggioli¹⁶⁷⁴ revient sur ce problème. Elle permet de faire le point sur les structures actuellement en charge des problèmes de circulation à Marseille.

« (...) note que j'ai préparée en vue de la réorganisation des différentes commission concernant la circulation. (...) Note d'organisation des différentes commissions concernant la circulation : 1° - Organisation actuelle : Trois commissions sont prévues : a) Sous-Commission de la Circulation comprenant en plus des membres du Service de circulation : Le Commissaire central, Le Directeur de la RATVM Le Président de l'Automobile-Club Le Président de la Chambre de Commerce Le Président du Touring-Club de France Le Président de la Confédération des Comités d'Intérêts de Quartiers Le Président de l'USPTF Soit au total 12 personnes. C'est cet organe qui, en principe, prend les décisions concernant les différents problèmes de la Circulation. Elle se réunit assez fréquemment, en moyenne une fois par mois. b) Commission de la Circulation qui comprend en plus des précédents déjà membres de la sous-commission : Le Président de l'Ordre de Médecins Le Président de la Prévention Routière Le Président de la SOCIAM Le représentant du Préfet du Tribunal de Police Le Président du Tribunal Administratif L'ICPC, et occasionnellement : Le Président de l'Union départementale des transporteurs Le Président de la Chambre des transporteurs Le Président de l'UPIM Cet organe a, en principe, un rôle consultatif. En fait, il se réunit très rarement. c) Commission Extra-Municipale de la Circulation qui compte, à l'heure actuelle, près de 300 personnes ».

On observe d'emblée que, contrairement à d'autres villes, les élus marseillais ne sont pas véritablement représentés dans ces structures de gestion des problèmes de circulation urbaine, qui semblent s'appuyer sur les membres du service municipal de la circulation. Cette note propose ensuite une nouvelle organisation pour simplifier le travail et les réunions de ces différentes instances. Il s'agit aussi de privilégier la collaboration de membres internes aux services administratifs.

« Cette organisation, assez complexe, ne me paraît pas logique, notamment en ce qui concerne la sous-commission de la circulation qui comprend un certain nombre de personnel étranger à l'administration. Il semblerait plus normal de prévoir trois commissions qui pourraient se répartir de la manière suivante : 1° - Commission exécutive Elle ne comprendrait que des représentants des

¹⁶⁷² Cf. AMM 468 W 341.

¹⁶⁷³ Voir la Note du 22 avril 1966 du Maire de Marseille pour le Directeur général des services techniques « J'aimerais que vous me fassiez connaître 1° - Où en est la question du choix du bureau d'études pour la circulation ? », cf. AMM 468 W 341.

¹⁶⁷⁴ Cf. AMM 483 W 321.

Organismes ayant à rendre des décisions : Service de la Circulation ; Police ; RATVM 2° - Commission consultative de la Circulation comprenant : Des représentants des Organismes directement intéressés ou ayant à exécuter ou à subir des décisions en matière de circulation. Cette commission comprendrait, en plus des Membres de la Commission exécutive : Les représentants de la Chambre de commerce ; De l'Automobile-Club De la Chambre Syndicale Automobile ; Le TCF ; La Confédération des Comités d'Intérêt de Quartiers ; Taxis, etc... 3° - Commission Extra-Municipale de la Circulation comprenant, en plus des deux précédentes commissions, toutes les personnes intéressées par les problèmes de circulation. Cet organe, aurait un rôle uniquement d'informations. Cette répartition éviterait la confusion qui existe à l'heure actuelle entre la Sous-Commission de la Circulation et la Commission de la Circulation »¹⁶⁷⁵

Dans sa réponse du 28 mai 1971¹⁶⁷⁶, le Préfet Poggioli semble d'accord avec cette réorganisation. D'autres villes connaissent des problèmes de fonctionnement de leurs instances délibératives concernant la circulation. Elles peuvent en outre éprouver le besoin de développer des connaissances sur ces questions. C'est le cas des villes de Villeurbanne ou de Saint-Étienne. On assiste alors à une période d'effervescence au niveau de la création ou de la réorganisation des commissions municipales. A Villeurbanne par exemple, à partir de réflexions engagées au sein du Conseil Municipal, on réforme le fonctionnement des différentes commissions héritées de l'entre-deux-guerres et on crée par exemple une sous-commission municipale de la circulation à l'intérieur de la grande commission des services techniques en 1954. Comme pour celle de Lyon, le président de l'ACR participe aux travaux de cette commission.

A Saint-Étienne, ces questions sont également débattues en Conseil Municipal, dans les années soixante. Plusieurs notes et rapports sont établis par les services municipaux, avec la participation d'élus, pour améliorer le fonctionnement et l'organisation des commissions municipales¹⁶⁷⁷. Ces réflexions sont directement connectées à l'opportunité de mettre en place une véritable commission municipale de circulation. Mais au lieu des solutions sur un mode internaliste, les responsables stéphanois organisent en 1964 une enquête auprès d'autres villes françaises pour faire le point sur l'existence et le fonctionnement, dans ces dernières, d'organismes analogues¹⁶⁷⁸. A partir d'un questionnaire répondant directement à leurs préoccupations (existence ou non de commissions municipales ordinaires ou générales, de commissions extra-municipales ;

¹⁶⁷⁵ Note du 26 mai 1971 de E. Agostini au Préfet et secrétaire général de la Mairie de Marseille, Jean Poggioli, cf. AMM 483 W 321.

¹⁶⁷⁶ Cf. AMM 483 W 321.

¹⁶⁷⁷ Dans les années trente, la Municipalité avait déjà été confrontée aux mêmes réflexions concernant le fonctionnement de son Conseil Municipal et de ses commissions notamment en raison de plusieurs critiques extérieures portant sur ses méthodes de travail. Une note pour M. le Maire avait été rédigée le 26 novembre 1931 à cet effet. Elle propose « 1°) de prier Messieurs les Adjoints de réunir deux fois par mois les Commissions qui dépendent de leurs services (...) 2°) Création de sous-commission pour l'étude des questions spéciales présentant un caractère d'importance par leur amplitude et leur délicatesse. 3°) Réunion du Conseil Municipal en séance plénière privée une fois par mois au minimum. 4°) Envoi huit jours au minimum avant la séance privée de l'ordre du jour et des différents rapports des questions figurant à cet ordre du jour », cf. AMSE 6 D 24.

¹⁶⁷⁸ Enquête auprès des diverses villes au sujet des Commissions Municipales et Extra-Municipales présentée lors de la séance du 24 janvier 1965 du Conseil des Adjoints de la Ville de Saint-Étienne, cf. AMSE 6 D 67.

périodicité des réunions ; fonctionnement et composition de ces instances ; rôle du maire et des adjoints ; délégations du Conseil Municipal ; problèmes éventuels rencontrés et améliorations engagées ou à prévoir...), ils cherchent à s'inspirer des pratiques de fonctionnement des dispositifs de consultation municipaux et para-municipaux des autres villes françaises¹⁶⁷⁹. En-dehors de Paris, les vingt et une plus grandes villes françaises sont interrogées¹⁶⁸⁰. Un bilan de cette enquête est établi sous forme de recueil de données quantitatives et qualitatives : « Il s'avère d'après l'étude approfondie des diverses pièces du dossier que les commissions extra-municipales existent à Lille, Marseille, Brest, Nice, Toulon, Toulouse, Nantes, Bordeaux et Limoges, soit 9 villes sur 21 questionnées. Encore comprennent-ils comme commission extra-municipales, dans de nombreux cas, des comités mixtes tel le comité des Fêtes – Maison de la Culture – Bibliothèque et autres que nous connaissons. Il serait judicieux dans les circonstances actuelles de ne créer en extra-municipale qu'une commission telle que celle de la circulation par exemple. L'empirisme aidant ; nous pourrions en concevoir d'autres dans le courant 1966 telles que celles concernant les sports-jeunesse et fêtes et celles de la voirie et des affaires sociales »¹⁶⁸¹. A ce premier bilan fait suite la délibération du 14 février du Conseil Municipal de la Ville de Saint-Étienne qui conduit à la création de trois grandes commissions : une commission de l'aménagement du territoire communal et de l'expansion, une commission de la circulation et du stationnement (comprise comme extra-municipale, c'est-à-dire ouverte à des membres extérieurs à la Municipalité)¹⁶⁸² et une commission de la jeunesse, des sports et des affaires culturelles.

Cette étude nous permet d'établir un comparatif pour 1965 au niveau de l'existence et de fonctionnement des différentes commissions municipales dans les grandes villes françaises¹⁶⁸³ :

[Les commissions municipales dans les villes françaises en 1965]

¹⁶⁷⁹ Note du 5 janvier 1965 sur les Commissions Extra-Municipales à l'attention de M. le Secrétaire Général de la Mairie de Saint-Étienne, cf. AMSE 6 D 67.

¹⁶⁸⁰ A noter que sur 21 villes étudiées seule la Ville de Lyon n'a pas répondu au questionnaire envoyé par la Ville de Saint-Étienne, ce qui est souligné dans la Note du 5 janvier 1965.

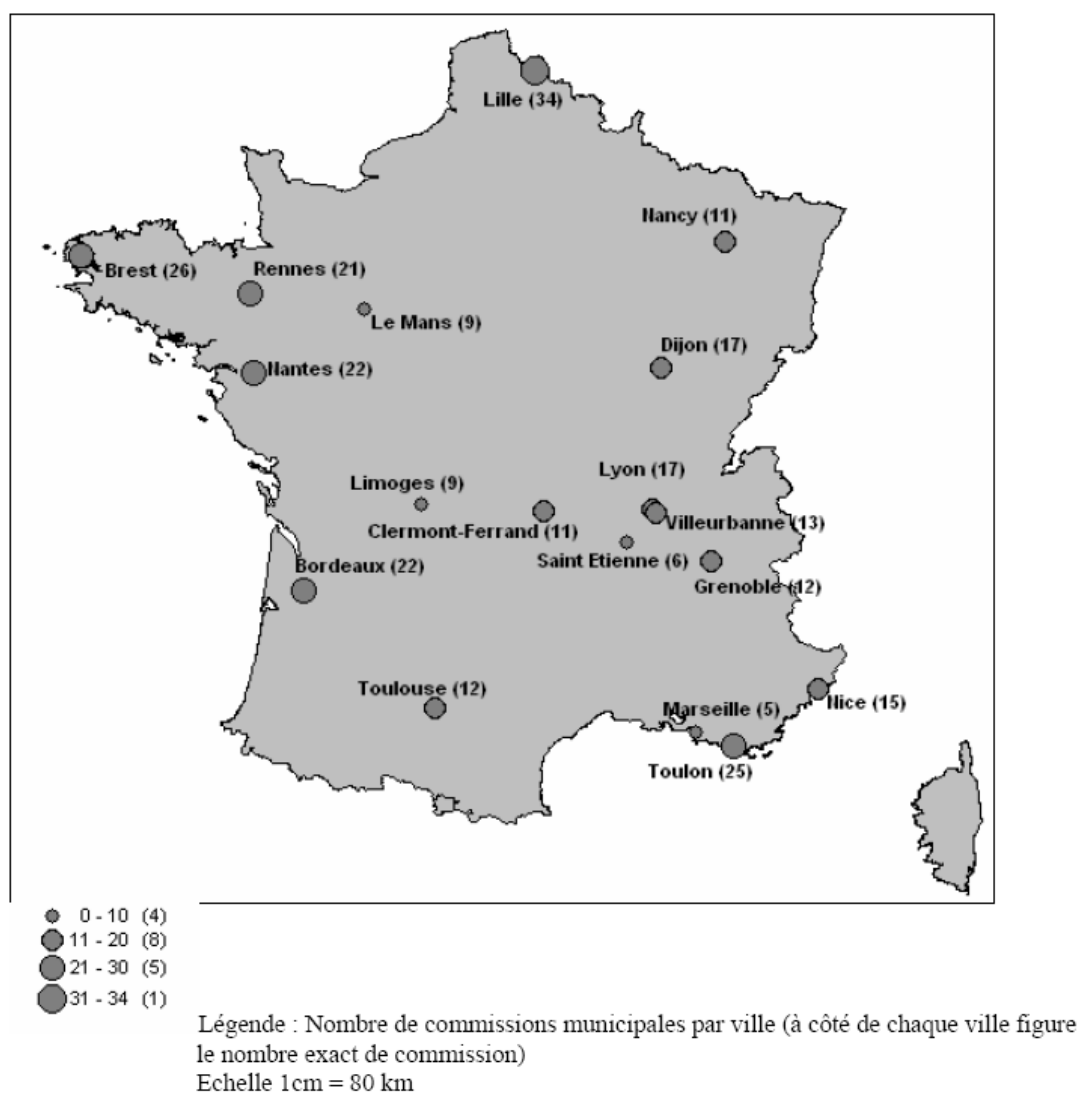
¹⁶⁸¹ Note du 5 janvier 1965 sur les Commissions Extra-Municipales à l'attention de M. le Secrétaire Général de la Mairie de Saint-Étienne (faisant état du dossier d'étude sur les commissions extra-municipales rendu par M. Besson, Conseiller Municipal de la Ville de Saint-Étienne), cf. AMSE 6 D 67.

¹⁶⁸² Qui en fait ne sera véritablement mise en place qu'en 1967, voir la lettre de Michel Durafour, Maire de Saint-Étienne du 19 mai 1967 à M. Michaud, de l'Automobile-Club Inter-Entreprises de Saint-Étienne, cf. AMSE 6 D 67.

¹⁶⁸³ Ci-joint reproduction libre du tableau fourni avec le rapport présenté au Conseil Municipal de Saint-Étienne.

Les commissions municipales dans les villes françaises en 1965				
Villes ¹⁶⁸⁴	Commissions municipales ordinaires ou générales	Commissions extra-municipales	Commission de circulation	Divers
Brest	19	¹⁶⁸⁵ 7		Délégation du Conseil Municipal au sein de divers Conseils d'administration
Clermont-Ferrand	11 (chaque adjoint étant chargé d'une commission) ¹⁶⁸⁶		1 commission restreinte permanente de circulation	Représentation du Conseil Municipal au sein de divers conseils d'administration
Dijon	17			Délégation du Conseil Municipal au sein de divers Conseils d'administration
Grenoble	12 (toutes sous la présidence du Maire)			Délégation du Conseil Municipal au sein de divers Conseils d'administration
Le Mans	¹⁶⁸⁷ 9			
Lille	20	14 (5 créées par délibération et 9 créées par arrêtés)	1 commission de la Voie publique	
Marseille		5 dont une du Plan et des Affaires économiques et une sur l'aménagement du territoire communale		Initiative récente ; toutes en voie de constitution et toutes seront présidées par le Maire
Nancy	¹⁶⁸⁸ 10			Délégation du Conseil Municipal au sein de divers Conseils d'administration
Nice	9	4	Commission extra-municipale de la circulation	
Rennes	14 commissions générales ¹⁶⁸⁹ et 7 commissions ¹⁶⁹⁰ spéciales			Pas de précisions complémentaires quant au choix des membres autres que les adjoints
Rouen				Liste de désignations au sein de divers Conseils d'administration, Commissions et Syndicats intercommunaux ³³³
Toulon	¹⁹ Pas de Modification 2.0 France (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr/) - GARDON Sébastien - Université Lyon 2 - 2009	6	Commission extra-municipale de circulation	D'autres commissions spéciales semblent correspondre à des représentations du Conseil Municipal au sein de divers

A travers ce panorama des commissions municipales dans les villes françaises, nous pouvons observer une grande variété dans la manière dont sont organisés ces dispositifs d'action publique. Si l'on retrouve des commissions municipales dans toutes les villes sur lesquelles porte l'enquête, le nombre de commissions n'est pas nécessairement lié à leur taille. Ainsi les contextes politiques et organisationnels locaux semblent être déterminants dans la nature et le fonctionnement de ces structures. Au-delà des échanges entre villes sur le fonctionnement des commissions municipales et du besoin de renforcement de l'expertise produite au niveau municipal sur les questions de circulation urbaine, les municipalités peuvent entreprendre à certains moments des transformations « internes » de leur commission de circulation. A partir des années cinquante, les villes de Bordeaux et Lille éprouvent la nécessité de restructurer leurs instances en charge des questions de circulation.



Les commissions municipales dans les villes françaises en 1965

Bordeaux engage avant l'été 1955 une réorganisation de son Service de circulation¹⁶⁹⁸. Une note du secrétariat général de la Ville de Bordeaux du 28 juin 1955¹⁶⁹⁹ revient sur cette restructuration : « Au résultat des échanges de vues qui ont lieu entre MM. les Adjoints au Maire responsables et les services intéressés, le Service de la Circulation, à l'exclusion du contrôle des taxis, sera placé à partir du 1^{er} juillet 1955, sous la direction de M. l'Ingénieur en Chef de la Ville et sous l'autorité de M. l'Adjoint au Maire, délégué pour les travaux Publics ». Ces changements affectent également le fonctionnement de la commission municipale de circulation¹⁷⁰⁰. Le rôle du Maire de Bordeaux, Chaban-Delmas apparaît central dans cette restructuration : « j'ai procédé tout récemment à un remaniement complet des services municipaux s'occupant de la circulation de la Ville de Bordeaux »¹⁷⁰¹. En parallèle à cette réforme des services municipaux concernant la gestion des problèmes de circulation urbaine, il reprend en main le fonctionnement de la commission extra-municipale de circulation, qui ne s'était plus réunie sous sa forme élargie depuis 1953¹⁷⁰². Il installe donc une nouvelle commission de circulation. Elle tient, sous sa présidence¹⁷⁰³, en présence du Préfet de Gironde, sa première séance le samedi 20 octobre 1956¹⁷⁰⁴ :

« M. Chaban-Delmas ouvre la séance et souligne l'importance que représente la présence de M. le Préfet, Inspecteur général de l'Administration, à la constitution de cette Commission qui est destinée à se prononcer au cours des séances plénières sur des questions de principe, et à prendre les décisions sur les propositions de la Commission technique. L'importance de cette Commission réside dans le fait qu'elle est constituée par les représentants des services départementaux et municipaux, et par des personnalités qui, soit par leur activité, soit par leur profession, sont intéressées directement ou indirectement aux problèmes de la circulation. La méthode de travail consistera en consultations aussi larges que possibles des divers services intéressés, la décision définitive sur les questions de principe appartenant à la Commission, réunie en séance plénière. Dès cette séance inaugurale, il convient de procéder à des échanges

¹⁶⁹⁸ Il faut noter qu'avant cette période, Jacques Chaban-Delmas a occupé le poste de Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme du 19 juin au 14 août 1954, puis du 3 septembre au 18 novembre 1954 et qu'il s'était donc intéressé aux problèmes de circulation et de routes.

¹⁶⁹⁹ Cf. AMB 10 W 19.

¹⁷⁰⁰ Voir en annexes, l'historique des commissions de la Ville de Bordeaux.

¹⁷⁰¹ Cf. lettre du 5 juillet 1955 du Maire de Bordeaux au président de l'Union Routière de France, cf. AMB 10 W 19.

¹⁷⁰² « Elle s'est réunie pour la dernière fois le 6 novembre 1953. Depuis, c'est une commission restreinte qui est convoquée. Ses membres sont marqués d'un astérisque sur la liste ci-dessous. A cette époque, la circulation était dans les attributions de la 3^{ème} Direction. Il conviendra donc, sans doute, de tenir compte du transfert de ce service pour établir la composition de la nouvelle commission. », Voir Note non datée sur la commission extra-municipale de la circulation, cf. AMB 10 W 19.

¹⁷⁰³ Comme l'un de ses prédécesseurs, Adrien Marquet, Jacques Chaban-Delmas occupe une place centrale dans le système politico-administratif bordelais. Ils président tous deux la commission municipale de circulation. Sur la construction de leurs réseaux politiques et leur leadership territorial, on renvoie à Lagroye J., *Société et politique, Chaban-Delmas à Bordeaux*, Pédone, Paris, 1973 ; et Fernandez A., « Adrien Marquet, Le pouvoir d'un maire dans sa ville (1925-1939) », in *Des hommes et des pouvoirs dans la ville XVe-XXe siècles*, CESURB Histoire, Talence, 1999, pp. 289-309.

¹⁷⁰⁴ Auparavant, la commission restreinte de la circulation s'était réunie le 28 juin 1956.

de vues sur la direction générale de l'action à entreprendre pour améliorer le problème primordial, et de plus en difficile, de la circulation dans la ville.»¹⁷⁰⁵

Le renouvellement de cette commission est justifié par le fait qu'on lui confie une charge de travail importante jusqu'aux années soixante. Elle doit en effet examiner un plan général d'aménagement de la circulation ainsi qu'une réglementation générale de la circulation pour la Ville de Bordeaux. Dans ce cadre, à partir de septembre 1959, elle se réunit jusqu'à une fois par semaine¹⁷⁰⁶. Ces réaménagements opérés en 1953 et 1956 expliquent peut-être pourquoi la Ville de Bordeaux n'est pas présente aux journées d'étude des commissions municipales de circulation organisées à Lyon en mars 1955¹⁷⁰⁷. En effet, le service et la commission de circulation étaient alors en attente d'une nouvelle organisation et ne pouvaient pas être en mesure de se faire représenter à ces manifestations nationales, ce qu'ils ont pu faire par contre à l'occasion des journées organisées à Rouen en 1959. Une autre donnée importante découle de cette réorganisation. A l'inverse de ses autres collègues, le Maire de Bordeaux assiste personnellement aux réunions de la commission municipale de circulation¹⁷⁰⁸. Ce n'est pas le cas des villes de Lyon, Marseille¹⁷⁰⁹, Lille, Nice ou Saint-Étienne, où les adjoints en charge de la circulation président la commission.

A Lille, c'est à l'occasion de la réalisation en 1958 d'un rapport général sur la circulation et le stationnement qu'est repensé le mode de fonctionnement des commissions techniques¹⁷¹⁰. Avec Lyon, Lille est sans doute la ville française qui compte le plus de commissions municipales ou extra-municipales¹⁷¹¹. Toutefois, elle est aussi la seule

¹⁷⁰⁵ Cf. AMB 10 W 19.

¹⁷⁰⁶ Cf. AMB 10 W 68.

¹⁷⁰⁷ Une autre piste qui n'a pu être explorée jusque là est l'incidence dans cette restructuration du voyage d'étude organisé aux Etats-Unis en 1954 à destination des responsables des services techniques municipaux. Deux représentants de Bordeaux y participent. A leur retour, ils parviennent peut-être à convaincre le jeune Maire de Bordeaux de la nécessité de réorganiser dès 1955 la prise en charge des questions de circulation urbaine dans leur municipalité.

¹⁷⁰⁸ On peut émettre l'hypothèse que dans un premier temps, le Maire de Bordeaux suit de près les travaux de cette commission alors en reconfiguration mais qu'une fois que cette dernière aura repris un rythme de croisière, il n'assiste plus à ces réunions, notamment à partir de la fin des années soixante, au moment où ses fonctions politiques nationales deviennent plus importantes, ce que nous n'avons toutefois pas pu vérifier.

¹⁷⁰⁹ Toutefois, dans la note sur les commissions municipales réalisée en 1965 par les services techniques de Saint-Étienne, on a vu qu'il était indiqué que le Maire de Marseille participait à toutes les commissions municipales. Par ailleurs, on a pu aussi observer son implication dans certains dossiers concernant la circulation à Marseille, comme l'organisation des semaines et des quinzaines de la circulation, voir AMM 483 W 321 et 483 W 219.

¹⁷¹⁰ Voir en annexe l'historique des commissions de la Ville de Lille.

¹⁷¹¹ Une autre particularité lilloise tient à la politisation importante des commissions. Les élus qui y participent sont représentés non pas en raison de compétences ou d'attributions, mais en fonction de leur groupe politique afin que les groupes politiques les plus importants du Conseil Municipal soient équitablement représentés dans chacune des commissions municipales. De plus, cette représentation politique doit permettre d'éviter les attaques politiques et les critiques du fonctionnement ou des décisions des commissions : « (...) nécessité de tenir tous les renseignements qui seront donnés au cours des réunions comme confidentiels. Ceux-ci ne peuvent être divulgués qu'après que la Commission de la Voie Publique et le Conseil d'Administration en aient discuté et décidé. Ce serait une incorrection si l'on utilisait ceux-ci aux fins d'informations, de critiques ou de polémiques dans la Presse ou ailleurs ; si un membre de la Commission extra-municipale de circulation ne respectait pas cette condition essentielle, il serait considéré comme démissionnaire et ne serait plus convoqué », compte-rendu de la réunion de la commission extra-municipale de la circulation du 12 juin 1959, cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

grande ville qui ne compte pas explicitement de commission de circulation¹⁷¹². Dans la capitale du Nord, cette dernière est désignée sous le vocable de « Commission de la Voie publique »¹⁷¹³. Mais c'est justement dans le cadre de l'étude de ce rapport sur la circulation et le stationnement qu'une commission spéciale temporaire est créée. Dans les séances du 5 et du 16 avril 1959 de la Commission de la Voie publique, est officialisée la création d'une commission extra-municipale à caractère consultatif en vue d'étudier les questions de circulation et de stationnement¹⁷¹⁴. Mais après seulement deux réunions, les 12 juin et 21 août 1959, cette commission, qui a un « rôle purement consultatif », n'est plus reconvoquée¹⁷¹⁵. Les discussions reprennent donc à partir de la commission municipale de la Voie publique. Toutes les questions concernant les problèmes de circulation ou de stationnement sont traités dans cette commission. On peut faire l'hypothèse d'un fonctionnement trop lourd entre la commission extra-municipale de circulation et ses tutelles que constituent la commission de la voie publique et le Conseil d'Administration de la Municipalité. En effet, cela implique d'examiner l'ensemble des questions plusieurs fois, à chaque niveau¹⁷¹⁶.

Néanmoins, on observe à travers le tableau des activités, des travaux et des dépenses programmés par la Commission de la Voie publique une répartition rigoureuse des questions et problèmes qui incombent à sa charge et à son contrôle. Même si ses attributions sont plus étendues que dans le cadre d'une commission municipale dédiée spécifiquement à la circulation, ces activités sont clairement identifiées et classées entre ce qui ressort du domaine de l'éclairage, de la signalisation, de la circulation, du stationnement, du pavage, des égouts, du contrôle des droits de voirie, et des rapports présentés au Conseil Municipal¹⁷¹⁷.

Finalement, parmi celles que nous avons étudiées, l'une des commissions municipales de circulation qui rencontre le moins de problèmes dans son développement se trouve à Nice. Bien qu'installée tardivement, en 1935, elle devient après la Seconde Guerre Mondiale un organe central de gestion des problèmes de circulation en ville, rassemblant autour d'elle de plus en plus d'avis autorisés¹⁷¹⁸. Puis dès la fin des années cinquante, elle a pour tâche la production d'un code sur la circulation urbaine, édité en 1964, qui fait référence en la matière. Enfin à partir de 1968, elle impose un processus de traitement des demandes adressées aux services municipaux de voirie de plus en plus rodé et efficace. Un suivi très détaillé de l'activité de la commission de circulation est ainsi présenté sous

¹⁷¹² Hormis en 1935-1936 puis 1959, où fonctionne épisodiquement une sous-commission circulation puis une commission extra-municipale de la circulation, cf. AM Lille 1 D 6 / 14 et 1 D 6 / 37.

¹⁷¹³ Entre 1965 et 1971, elle prend le nom de « Voie publique - Assainissement – Circulation ». Toutefois entre 1958 et 1959, fonctionne une commission extra-municipale à caractère consultatif en vue d'étudier les questions de circulation et de stationnement.

¹⁷¹⁴ Cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

¹⁷¹⁵ Compte-rendu de la Commission de la Voie Publique du 30 septembre 59, Cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

¹⁷¹⁶ Sans compter qu'il était prévu au départ dans le programme de travail envisagé de convoquer séparément les membres spécialisés sur certaines questions comme les Transporteurs de voyageurs, de marchandises et messageries, ainsi que le correspondant de la SNCF ou les représentants de l'Automobile-Club du Nord et des CRS, voir le compte-rendu de la réunion du 12 juin 1959 de la commission extra-municipale de circulation, cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

¹⁷¹⁷ Cf. AM Lille 1 D 6 / 32.

¹⁷¹⁸ Voir en annexe l'historique des commissions de la Ville de Nice.

forme de tableaux correspondant aux comptes-rendus de ses séances¹⁷¹⁹. Réalisés tous les mois, ces tableaux peuvent faire jusqu'à trente pages et comprennent les compartiments suivants : Origine de la plainte/Désignation de la voie/Nature de la Demande et Raisons exposées par le demandeur/Avis/Propositions de la sous-commission/Propositions de la commission¹⁷²⁰. Ils assurent un suivi très précis et très lisible des activités de cette instance tout en rendant transparentes les suites données aux problèmes de circulation mis en avant et étudiés par la commission municipale de circulation.

Après les tentatives d'institutionnalisation de commissions dans certaines grandes villes françaises dans la première moitié du vingtième siècle, les années cinquante et soixante correspondent à une période soutenue de réflexion et de réorganisation des commissions ou des services municipaux s'occupant des questions de circulation à Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Nice, Saint-Étienne ou Villeurbanne. Mais pour certaines de ces villes, la mise en place de structures intercommunales au cours des années soixante vient restructurer l'organisation de la gestion et des réflexions locales en matière de transport. C'est notamment le cas des villes de Lyon et Villeurbanne sur lequel nous allons revenir.

2) L'intercommunalité comme facteur d'éclatement du mode de gestion municipale des problèmes de circulation urbaine

La mise en place de la Communauté Urbaine de Lyon au début de l'année 1969¹⁷²¹ bouleverse l'organisation des services techniques et des structures de réflexions municipales existants à Lyon et Villeurbanne. On assiste alors dans ce cadre à l'institutionnalisation « instantanée et formelle » de nouvelles commissions. Du côté du Conseil Municipal de Lyon, on a vu tout au long du vingtième siècle, des commissions temporaires, spéciales, thématiques puis parfois permanentes se mettre en place au gré des besoins et des politiques développées par la municipalité. Avec la mise en place de la communauté urbaine, la structuration de l'espace délibératif et décisionnel lié au fonctionnement du conseil communautaire est très différent.

D'une part, on retrouve un système de commissions qui est exclusivement réservé aux élus communautaires, même si les commissions peuvent faire appel à toute personne utile à leur champ de compétence. On ne retrouve donc pas de commissions extra ou para-municipales. Ensuite les commissions mises en place correspondent strictement aux attributions et aux compétences transférées à la communauté urbaine lors de sa mise en place en 1969. Leur fonctionnement est très formalisé et obéit à des procédures précises.

« (...) Titre II Commissions Art 4 - Commission générale et Commissions spéciales : Le Conseil de Communauté nomme des Commissions spéciales chargées d'étudier les dossiers et rapports soumis par l'Administration de la Communauté. Chaque Commission désigne un rapporteur qui présente l'avis de la Commission sur chaque affaire soumise. Le rapporteur présente ses

¹⁷¹⁹ Voir ADAM 794 W 83.

¹⁷²⁰ A partir des années quatre-vingt, le tableau des activités de la commission est légèrement modifié : Origine de la plainte/Désignation de la voie/Nature de la Demande et Raisons exposées par le demandeur/Avis des comités de quartier/Avis du service/Avis de la sous-commission de la circulation.

¹⁷²¹ Le 1^{er} janvier 1969, la Communauté urbaine de Lyon, appelée couramment COURLY, se met en place et comprend 55 communes. La structure d'agglomération a une compétence en matière de voirie, de transports urbains, d'assainissement, de ramassage et de traitement des ordures ménagères, de distribution d'eau, et, dans ces domaines, créé des équipements et met en place des politiques d'agglomération.

conclusions au Conseil de Communauté réuni d'abord en séance de Commission générale, puis en séance publique. La Commission générale, qui comprend tous les membres de l'Assemblée, les 29 maires des communes non directement représentées et le Président du district de Meyzieu qui n'ont de voix consultative, peut-être également saisie directement par le Président des affaires présentant un caractère général ou urgent. Le président est président de droit de toutes les Commissions. Il peut faire présider les Commissions par un des Vice-président chargé de l'assister dans la direction des affaires de la Communauté. Les Commissions désignent leurs Rapporteurs. Elles peuvent convoquer toute personne qu'il leur paraît utile de consulter. Les rapports présentés au Conseil au nom des Commissions seront préalablement communiqués au Président.

(...) »¹⁷²²

On observe que le président de la COURLY a un rôle central et peut participer à toutes les commissions. La commission centrale, qui réunit tous les membres de l'assemblée communautaire, est la structure qui fait le lien entre les différentes commissions et le conseil communautaire. Elle a un rôle de filtre et correspond au second examen des dossiers, après le passage en commissions spéciales. Chaque vice-président est responsable d'une ou plusieurs délégations, qui comprennent une ou plusieurs commissions. Les autres élus se répartissent ensuite dans une, deux ou trois commissions.

« Proposition concernant la constitution de douze commissions spécialisées.

M. le Président : Pour permettre l'examen détaillé des propositions que nous vous soumettrons ou des projets que nous devons étudier, je vous propose la constitution des douze commissions ci-après: - Commission du personnel, des finances, des travaux, de l'assainissement, de l'urbanisme, des eaux, de l'enseignement, des abattoirs et marchés d'intérêt national, de secours et lutte contre l'incendie, du logement, des transports, du contentieux. Je vous demanderai, mes chers collègues, de m'indiquer à quelles commissions vous désirez participer. Votre choix devrait se limiter à trois commissions » (...) Les différentes Commissions se réuniront ici au Palais du Congrès dans une salle que l'on vous indiquera. »¹⁷²³

Le fonctionnement de chaque commission spéciale est lui aussi très formalisé et encadré. Toutefois, comme les différents services de la COURLY, il est sujet à plusieurs ajustements et réajustements après la création de la communauté. Ainsi le 18 mars 1977, le nouveau président de la COURLY, Francisque Collomb, propose une nouvelle organisation pour clarifier la structure de l'exécutif :

« (...) d) Commission spécialisée permanente (12) Comprend 15 membres, à proportion des 90 conseillers, y compris : le Vice-président délégué qui en est le Président de droit, le Secrétaire rapporteur Adjoint et les maires des Communes non représentées dans la limite du 1/3 de l'effectif de la commission, un certain nombre de Cadres de l'Administration désignée par le Secrétaire

¹⁷²² N° 69-1 - Conseil de Communauté - Projet de règlement (Secrétariat du Conseil) signé par Pradel le 2 janvier 1969, Bulletin Officiel de la Communauté Urbaine, Janvier 1969.

¹⁷²³ Procès-verbal de l'installation du Conseil de Communauté et de l'élection du Président et de douze Vice-présidents (séance publique du 11 décembre 1968), p. 21.

Général, et éventuellement des représentants d'organismes extérieurs. Seuls les conseillers ont voie délibérative. Etudie pour avis (favorable ou défavorable) les dossiers qui lui sont soumis par son Président. Pour demander des compléments d'étude (ajournement), peut demander pour auditorium, la présence de tout expert appartenant à l'Administration ou à un organisme extérieur. Formule toute suggestion ou demande d'enquête, que son Président doit transmettre obligatoirement au Bureau, s'il n'est pas d'accord pour y donner suite. Se réunit au moins une fois avant chaque séance du conseil où doivent être débattus des dossiers relevant de sa compétence, et plus souvent si nécessaire (sur convocation de son Président, où à la demande de 10 conseillers au moins). Chaque séance de Commission est préparée par une réunion préalable d'un groupe comprenant : le Vice-Président délégué, Président de la Commission, le Secrétaire de la Commission, le Secrétaire Général et les Cadres concernés de l'Administration. »¹⁷²⁴

Enfin, plusieurs élus sont amenés à représenter également la COURLY dans plusieurs comités ou conseils d'administration (SEMALY, LPA, Atelier d'urbanisme...) ¹⁷²⁵, au même titre que les nombreux membres du Conseil Municipal ou du Conseil Général siégeant dans ce type de structure ¹⁷²⁶.

[Délégations de représentants de la Courly au sein de divers organismes]

¹⁷²⁴ **Note sur la représentation du Conseil de communauté au sein d'organismes divers, cf. A Courly 1620 W 029.**

¹⁷²⁵ Cf. A Courly 2039 W 004.

¹⁷²⁶ Sur l'étude des structures paramunicipales et de l'investissement dans ces dernières des adjoints, voir Borraz, 1998, op. cit., pp. 171-178.

Délégations de représentants de la Courly au sein de divers organismes		
Dates des délibérations	Organismes	Délégués
06-01-1969	Comité du syndicat du réseau des TCRL	MM. Pradel, Rollet, Pidiot Robert, Ottina
19-01-1970	Commission paritaire chargée d'étudier le taux de la redevance versée au département du Rhône et à la Communauté Urbaine de Lyon par le Syndicat des TCRL	MM. Béraudier, Bayet, Guilhem, Cloppet
19-01-1970	Comité de surveillance de l'Atelier d'urbanisme lyonnais	M. Rollet
10-02-1969	Conseil d'administration de la société d'étude du métro (SEMALY)	MM. Pradel, Gagnaire, Ottina
10-02-1969	Commission des Grands ensembles	Vice-président délégué aux transports
10-02-1969	Commission mixte permanente d'études pour l'aménagement routier de la région lyonnaise	MM. Gagnaire, Laurent et Rivière
28-04-1969	SEM LPA	MM Pradel, Gagnaire, Béraudier, Brissy et Houel
29-09-1969	SEM pour l'étude et la réalisation d'un plan d'automatisation communale	M. Pitiot
22-12-1969	Commission mixte chargée d'élaborer un projet de reclassement de certaines voies traversant le territoire de la Communauté Urbaine	MM. Gagnaire, Bayet, Sanlaville, Tournissoux et Pichon

De ce point de vue, nous pouvons observer que le système de commissions et de délégations qui se développe au sein de la communauté urbaine reprend et prolonge celui qui s'était structuré autour des activités du Conseil Municipal et des secteurs d'intervention de la municipalité. Parfois, comme au niveau du transfert de compétences et du transfert de personnel, la communauté urbaine reprend purement et simplement la place de la Ville de Lyon dans certaines instances ou au niveau de certains domaines d'action. Dans d'autres cas de figure, la situation est plus floue et nombreuses sont les commissions ou les secteurs d'intervention « doublons » entre la communauté urbaine et les communes. En témoigne par exemple le fonctionnement parallèle des commissions des travaux et des transports à la communauté urbaine avec celui des commissions municipales de circulation dans les villes de Lyon et de Villeurbanne.

Si l'on ose des prolongements et des comparaisons encore plus contemporains, nous pouvons nous rendre compte que le rôle et le fonctionnement des commissions municipales et extra- ou para-municipales, encore nombreuses aujourd'hui, ont profondément changé¹⁷²⁷. Surtout, l'importance qui semblait devoir leur être attachée a fortement évolué depuis les périodes que nous avons étudiées¹⁷²⁸. Aujourd'hui elles sont le plus souvent perçues comme des chambres d'enregistrement sans véritable poids dans la construction

¹⁷²⁷ Voir sur ce point les entretiens réalisés avec Robert Batailly (11-01-2006) ou Paul Feuga (28-11-2005), conseillers municipaux sous Pradel puis Collomb.

¹⁷²⁸ Voir sur ce point les entretiens réalisés avec Christian Philip, ancien 1^{er} adjoint sous Barre, ancien président du SYTRAL et de LPA (13-12-2004) et Jeanne d'Anglejan, conseillère municipale et communautaire sous Barre et Collomb (07-10-2004).

de la décision¹⁷²⁹ ni dans les choix politiques et techniques mis en œuvre¹⁷³⁰. Par ailleurs, trop nombreuses et trop larges, elles ne permettent ni un mode d'action efficace et cohérent ni une concertation plus large et utile¹⁷³¹. Enfin, d'autres niveaux de décisions, d'autres lieux sont devenus plus centraux dans la construction et l'élaboration des décisions techniques et politiques concernant les transports et la circulation urbaine : la COURLY (bureau communautaire, commission générale, cabinet du président et des vice-présidents, les différentes commissions spéciales, Mission Déplacements), le SYTRAL, LPA, la Direction des déplacements urbains à la Ville de Lyon...

Si cette description du fonctionnement des commissions actuelles pouvait également correspondre parfaitement à certaines anciennes commissions, notre étude a montré, du moins entre les années vingt et les années soixante, l'importance et la centralité de la commission municipale de circulation sur les attributions qui lui étaient confiées, voire au-delà. Historiquement à certains moments clés, ses attributions correspondaient à l'ensemble des acteurs et des structures que nous venons de décrire sur le plan des transports. En effet au cours d'une période où les experts participant¹⁷³² et les associations représentant les intérêts professionnels et concernés étaient plus clairement identifiés¹⁷³³, l'action de la commission municipale de circulation pouvait rassembler les points de vue intéressés par les enjeux de circulation. Aujourd'hui les associations ont évolué, se sont diversifiées et leur nombre a fortement augmenté. Leur mobilisation et leur pouvoir de contestation sont plus importants¹⁷³⁴. Pendant une période non négligeable, l'ACR représentait un partenaire utile et quotidien pour les pouvoirs publics. Il représentait à lui seul la variété des mondes automobiles. Il jouait en même temps le rôle d'expert technique, tout en favorisant l'adhésion de ses membres aux aménagements de la circulation. Il était force de proposition et d'initiatives, qu'il pouvait de lui-même, par ses structures et ses activités, lancer, soutenir et accompagner. Aujourd'hui sa voix ne compte que parmi un ensemble d'autres associations qu'il a vu naître¹⁷³⁵ et parfois accompagné¹⁷³⁶. Son rôle a progressivement décliné à

¹⁷²⁹ Pour le cas de Besançon, Olivier Borraz abonde dans ce sens en soulignant qu'« au sein de l'institution municipale, les commissions qui entourent le conseil –dont la présidence revient toujours au maire et la vice-présidence à un adjoint- ne font pas l'objet d'un investissement particulier de la part des adjoints. Ne comprenant que des conseillers municipaux, leur rôle demeure très formel et leur efficacité réduite en tant que moyen d'action municipal ». Il en profite pour citer un document rédigé à la suite du séminaire d'Ornans du 22 juin 1991, qui a réuni les élus du groupe majoritaire pour faire le point sur l'action engagée depuis 1989 et le mode de fonctionnement de l'institution municipale : « Les commissions se réunissent peu, l'absentéisme y est important, conséquence probables de ce qu'elles sont, de simples lieux d'information, où l'ordre du jour porte sur des sujets ponctuels et non sur des orientations », cf. Borraz O., 1998, op. cit., p. 174.

¹⁷³⁰ Voir sur ce point les entretiens avec Nicole Bargoin (16-01-2006) ou Guy Frond (18-01-2006), conseillers municipaux puis communautaires élus sous Barre puis Collomb.

¹⁷³¹ Voir sur ce point les entretiens réalisés avec David Herquelle, directeur de la Direction des déplacements urbains à la Ville de Lyon (05-04 2006) et Marine Bareille, chargée de mission à la Mission Déplacements de la COURLY (06-04-2006).

¹⁷³² Au sein de la municipalité, au niveau des services déconcentrés, ou à l'extérieur.

¹⁷³³ A travers l'ACR notamment, la CCL ou des syndicats de transporteurs.

¹⁷³⁴ Voir sur ces points les entretiens avec Bernard Loreille (01-10-2004), Colette Olivero (14-04-2004), Paul Scherrer (17-03-2004), Régis Neyret (06-09-2004) ou Pierre Grosjean (03-11-2004).

¹⁷³⁵ Comme Réagir-Droit du piéton ; Lyon-Métro ; la DARLY (se Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise) ; Lyon-Tramway...

¹⁷³⁶ Comme La Prévention Routière, ou les Chevaliers de la Route.

partir des années soixante-dix et quatre-vingt au sein de la Commission municipale de circulation¹⁷³⁷.

Par ailleurs les fonctions de la commission renvoyaient à des besoins et une certaine urgence dictés par le développement considérable de l'automobile. Il fallait en même temps réglementer, adapter, contrôler, aménager la circulation. Tout était à faire : construire, prolonger et aligner des rues, aménager et réaménager des carrefours, prévoir des parkings. Sans négliger l'importance et le rôle de groupes de travail¹⁷³⁸, qui sont toujours les pré-requis incontournables à l'élaboration d'une action collective politique aujourd'hui, les modes d'actions ou de réflexions entrepris sur un plan municipal et inter-communal sont plus diffus et plus complexes, il s'agit de lutter pour la sécurité routière, accompagner le recul de l'automobile, favoriser le partage de l'espace public, agir en faveur du développement durable¹⁷³⁹...

Le mode de gouvernement par commissions que nous avons décrit est donc à situer dans un cadre politique, historique et administratif très précis. Il ne semble pas résister au contexte des années soixante-dix (crise urbaine, intercommunalité, nouveaux enjeux sociaux et environnementaux...). Aujourd'hui si l'action collective se construit autour d'une participation plus large et plus ouverte de la société civile, des experts ou des profanes¹⁷⁴⁰, la complémentarité des tâches politiques, administratives et techniques se perpétue à partir de la mise en place de comités de pilotage et non plus de commissions¹⁷⁴¹. Même si ces dernières sont souvent en apparence maintenues, en quantité et sous d'autres formes, les dispositifs les plus prompts à encadrer la production d'une action collective semblent correspondre aux comités de pilotage technique ou politique qui structurent de plus en plus les modes de gouvernement urbain¹⁷⁴².

Au cours de ce chapitre, nous avons identifié et repéré qui gouverne la circulation urbaine à Lyon. Ce gouvernement s'inscrit principalement dans le cadre des commissions mises en place pour gérer ce problème. Avec plus ou moins de proximité avec la gestion de la question automobile, plusieurs commissions sont en effet mises en place tant au niveau national, départemental que communal, dans les sphères publiques comme dans celles privées. La cohérence des modes de décision et d'action s'opère alors principalement à partir d'une structure centrale qui traverse d'autres espaces de concertation et de production d'expertise. Dans cette perspective, un mode de gouvernement tout à la

¹⁷³⁷ Voir les entretiens avec Robert Batailly (11-01-2006) et Colette Olivero (14-04-2004).

¹⁷³⁸ En ce sens, aujourd'hui comme hier, les réunions, les commissions, les groupes de travail, les structures d'études ou d'élaboration des décisions ne peuvent être remplacés par d'autres modes d'organisation ou de production d'une action collective, technique ou politique. L'enjeu du rassemblement tant politique qu'organisationnel reste au coeur de la gouvernance des sociétés démocratiques notamment celles qui revendiquent une dimension « participative ».

¹⁷³⁹ Voir sur ce point les entretiens avec David Herquelle (05-04-2006) ou Marine Bareille (06-04-2006).

¹⁷⁴⁰ Voir Callon M., Lascombes P. et Barthe Y., *Agir dans un monde incertain, Essai sur la démocratie technique*, Le Seuil, Paris, 2001.

¹⁷⁴¹ Mis en place aujourd'hui pour le suivi de projets (comme la construction de la Halte SNCF Jean Macé dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon, ou la réalisation d'une ligne de tramway) ou la régulation d'un secteur d'intervention publique (telle que la prévention de la délinquance), voir sur ce dernier point les travaux de Bilel Benbouzid, thèse en cours de géographie sur l'émergence du champ de la sécurité urbaine, Lyon 2.

¹⁷⁴² En témoignent les réformes et les ajustements structurels engagés au Grand Lyon depuis le mandat de Michel Noir, voir sur ce point Belmessous F. (dir.), *La fabrique d'un territoire communautaire : Des lieux, des projets, des représentations et des politiques*, Rapport final POPSU, Vaulx-en-Velin, novembre 2008.

fois organisationnel, politique et technique se consolide à travers l'institutionnalisation progressive d'une commission municipale de la circulation permanente et à partir de la participation ouverte et régulière d'un certain nombre d'acteurs au processus de décision.

C'est donc un système d'acteurs et d'actions qui nous est donné à voir avec ses alliances, ses interdépendances, ses impasses, et ses relations avec son environnement. Dans ce sens, le gouvernement par commissions correspond au rassemblement d'acteurs et de points de vue éclatés et permet dans un premier temps le développement de premières formes de concertation. Une fois le système institutionnalisé, il tend vers la co-production de l'action publique et la construction d'expertises. Dans notre cadre d'analyse, nous avons plutôt mis l'accent sur ce mode de gouvernement à travers les dispositifs d'action publique, que constituent les commissions. Cette régulation du secteur de la circulation urbaine passe par l'intégration des différents acteurs concernés par ce problème et s'ouvre sur une prise en compte progressive des thématiques abordées dans ce champ d'intervention¹⁷⁴³.

Nous sommes donc au cœur de notre questionnement sur la prise en charge de la question automobile en ville. A terme, elle nécessite la production de savoirs et le recours à des experts qui concourent à la définition de cette question à partir de thèmes et de secteurs définis. Il nous reste à appréhender concrètement la manière dont cette expertise se construit et se développe et, parallèlement, à étudier les actions et projets mis en œuvre dans le cadre de cette configuration d'action publique. Il s'agira surtout, progressivement, d'en percevoir les dépassements voire les prolongements dans d'autres dispositifs d'intervention publique ou dans d'autres scènes de dialogue technique, politique ou associatif sur les questions de circulation urbaine¹⁷⁴⁴.

Cette deuxième partie nous a permis de revenir sur les acteurs, les instances et les structures qui gouvernent la circulation urbaine. Nous avons tout d'abord mis l'accent sur le système d'acteurs qui s'organise autour de la gestion de ces problèmes. La collaboration entre les représentants des services de l'Etat et ceux des collectivités locales est au cœur de cette régulation. Elle s'illustre notamment à travers les relations entre le Maire et le Préfet et à partir du positionnement entre ingénieurs des villes et ingénieurs de l'Etat. Nous avons ensuite montré la mise en place de plusieurs commissions au niveau national et local, dans le secteur public et privé. Elles contribuent à l'ouverture d'espaces de discussion des problèmes automobiles. Si elles se présentent sous des tailles et à des échelles différentes, elles permettent aux différents acteurs qui participent à plusieurs d'entre elles de partager des pratiques et des habitudes de travail sous un mode collaboratif et délibératif.

Puis nous avons vu que dans plusieurs villes s'institutionnalise progressivement une commission municipale de circulation¹⁷⁴⁵. Cette dernière s'insère au cœur d'un ensemble complexe et plus vaste d'autres organismes délibératifs et consultatifs (au niveau municipal, départemental, déconcentrés ou privé). Ce système de rassemblement des acteurs et structures intéressés par les questions automobiles émerge avant la Première Guerre Mondiale, se construit pendant l'entre-deux-guerres et se développe considérablement

¹⁷⁴³ Ainsi notre perspective de recherche n'avait pas pour objectif de montrer l'effet des commissions sur les décisions municipales (prises effectivement au final après délibération) ou sur le Conseil Municipal étant donné que notre investigation ne nous permettait pas de revenir ou de trancher sur ce point. Il s'agissait plutôt de montrer la structuration d'un mode de gouvernement particulier articulé autour de l'institutionnalisation de dispositifs d'action publique permettant la régulation d'un secteur d'intervention publique.

¹⁷⁴⁴ Ou dans le cadre de celles que nous avons déjà entrevues : associations, revues...

¹⁷⁴⁵ Le même phénomène a été également repéré au niveau central autour de la grande Commission centrale de véhicules et de la circulation générale.

pendant les Trente Glorieuses, et ce malgré plusieurs contestations et des tentatives de réformes. Sur la thématique de la circulation urbaine, il caractérise la structuration des pouvoirs urbains, marquée par un mode de collaboration permettant la production d'une action publique et liant acteurs privés et acteurs publics, collectivités locales et services de l'Etat, élus et fonctionnaires, administratifs et techniciens.

Nous avons davantage mis l'accent sur les processus de dialogues entre les niveaux central et local et au sein de ces différentes sphères, plutôt que sur les luttes et les oppositions entre le centre et la périphérie¹⁷⁴⁶. Ce gouvernement de la circulation urbaine est consolidé par des mécanismes de production de connaissances empiriques, qui permettent de proposer à la fois une définition et une réponse au problème. En ce sens la construction de savoirs est directement connectée aux enjeux de gouvernement. Pour exemple, si les membres de l'ACR parviennent à participer activement au gouvernement par commissions mis en place par la Ville de Lyon, c'est surtout au titre de leur capacité de production d'expertises sur cette thématique. Enfin si nous faisons l'hypothèse de la fin ou l'éclatement de ce système à partir des années soixante-dix, il reste à approfondir ces questions à partir d'une analyse plus fine de la redéfinition des interventions de l'Etat¹⁷⁴⁷, de la mise en place des intercommunalités, de la décentralisation et de l'émergence d'une démocratie locale et participative.

Après avoir étudié la régulation de ce secteur et identifié les acteurs et les structures qui gouvernent ou tentent de gouverner l'automobile en ville, nous allons voir comment ils y parviennent, notamment à partir de la mise en place de dispositifs et d'instruments d'action publique susceptibles de fournir des réponses et de développer des savoirs pour circonscrire une partie des problèmes identifiés.

¹⁷⁴⁶ Nous rejoignons en ce sens les analyses mettant en évidence les phénomènes de régulation croisée, cf. Grémion P., 1970, art. cit. ; Crozier M. et Thoenig J.-C., 1975, art. cit. ; ou Thoenig J.-C., 1975, art. cit.

¹⁷⁴⁷ Et la redéfinition du rôle des grands corps techniques. Voir sur ce point Offner J.-M., *L'expertise locale en transports urbains dans les années 1970. L'ère des nouveaux technocrates*, Rapport INRETS, janvier 1987.

Partie III – Comment administrer et gouverner la circulation urbaine ?

Après avoir présenté qui gouverne la circulation urbaine et les scènes d'action publique qui se construisent autour de cette gestion, cette dernière partie nous permet d'observer comment ce secteur d'intervention publique est administré et gouverné. Les enjeux constitutifs à la structuration d'un système d'acteurs autour des questions automobiles se retrouvent dans les réponses qu'elles suscitent. A travers notamment les mises en forme administrative et la construction de savoirs auxquelles contribuent ces acteurs, on retrouve en effet une collaboration parfois souhaitée, à d'autres moments subie, entre acteurs privés et publics et entre services de l'Etat et collectivités locales. De même, les réponses apportées au problème public de la circulation urbaine s'élaborent la plupart du temps simultanément à sa mise sur agenda ainsi qu'aux enjeux de désignation des acteurs pertinents à la régulation de ce secteur d'action publique. Si bien que comme nous le présentions en introduction, les trois niveaux d'analyses des problèmes de circulation urbaine se trouvent chronologiquement enchevêtrés.

Dans cette partie nous mettrons donc en évidence la manière dont les pouvoirs urbains construisent une intervention en matière de circulation urbaine. Dans le chapitre cinq, nous présenterons la mise en administration des problèmes automobiles à travers le développement de dispositifs et d'instruments d'action publique. Il s'agira d'analyser la mise en place de structures d'études, la construction de rapports, les mises en forme qualitative et quantitative opérées par les services techniques et administratifs des collectivités locales et des ministères pour faire face à l'accroissement des problèmes de circulation automobile. Puis dans un dernier chapitre, nous reviendrons sur la constitution de savoirs nécessaires au gouvernement de la circulation urbaine. Nous montrerons les enjeux de circulation des connaissances à partir du développement de foyers d'expertise éclatés, professionnels et associatifs, puis les tentatives de centralisation des savoirs à partir notamment de l'action des services du Ministère des Travaux Publics puis de l'Equipement.

Chapitre 5 – La mise en administration des questions de circulation urbaine

Ce chapitre nous permet de questionner la mise en administration du problème de la circulation urbaine, c'est-à-dire son intégration dans le cadre des activités des services techniques et administratifs des autorités locales et centrales en charge des questions de transport et de réglementation ou de surveillance de la circulation. Nous questionnerons les techniques employées par les différents services concernés pour suivre et encadrer les nouvelles pratiques automobiles. Nous verrons ainsi que les administrations locales connaissent alors une modification de leurs activités du fait du développement de la circulation automobile, qu'elles doivent prendre en compte de manière pro-active ou réactive. Les phénomènes que nous mettons en avant permettent donc de revenir sur

les processus de mise en administration de la société à l'œuvre à travers les questions de régulation de la circulation. Il s'agit en effet de percevoir comment les administrations centrales et déconcentrées tentent d'encadrer les nouvelles pratiques automobiles, et se développent en intégrant progressivement et par à coup la croissance du phénomène automobile. La construction d'un langage administratif et technique, marqué par une mise en forme qualitative et quantitative, constitue alors une étape importante dans l'évolution et dans l'adaptation des administrations, notamment locales, au développement de la circulation automobile.

Sur un plan problématique, les enjeux de construction d'un langage technico-administratif et de mise en administration des problèmes publics ont pour partie été abordés à partir d'un questionnement centré sur la construction de l'Etat moderne. Un numéro des *Actes de la recherche en sciences sociales* interroge cette dimension à partir d'une étude sur la « science pratique de la puissance publique »¹⁷⁴⁸. Derrière cette expression, sont rassemblées les nouvelles disciplines (économie politique, statistique, démographie, caméralisme) mises en œuvre à la fois par des savants, des fonctionnaires ou des techniciens afin de légitimer l'accroissement des compétences des Etats européens. Ces savoirs sont ainsi saisis à travers « la prose administrative, les genres théoriques nouveaux forgés dans la pratique quotidienne des agents de l'Etat, des bureaux, des commissions, des assemblées : le rapport, la circulaire, le formulaire, ... »¹⁷⁴⁹. Cette approche peut donc nous permettre d'interroger la mise en forme administrative de la question automobile en questionnant le vocabulaire et la lecture administrative du problème automobile élaborés par les instances publiques locales que nous étudions.

De manière plus concrète, les travaux de Florent Charvolin sur l'institutionnalisation de l'environnement comme catégorie ou domaine d'intervention publique peuvent également être mobilisés pour appréhender le travail administratif et technique des agents¹⁷⁵⁰. Il s'intéresse plus particulièrement aux « pratiques documentaires » et « technologies littéraires » (bibliographie, rapport, archive, mesures, organigramme) qui mettent « en texte » l'environnement¹⁷⁵¹. Se situant à mi chemin entre la sociologie des sciences et l'analyse des politiques publiques, il s'appuie notamment sur l'éthnométhodologie de Garfinkel pour repérer les « schématismes » et les « trouvailles pratiques »¹⁷⁵² des acteurs qui s'agrègent progressivement dans les textes administratifs, textes dont il cherche ensuite à interroger la « performance ». Cette réflexion stimulante sur le processus de fabrication des « archives » nous montre ainsi comment de multiples savoirs pratiques peuvent s'actualiser dans des documents écrits. Ces derniers sont analysés comme de véritables technologies du « gouvernement à distance » susceptibles de forger de nouveaux cadres – ou domaines – d'intervention publique. Dans le prolongement de cette perspective, nous pourrions ainsi repérer la construction d'un nouveau champ d'action publique à partir du travail quotidien des services techniques et administratifs sur la question automobile.

¹⁷⁴⁸ Voir Bourdieu P., Christin O. et Will P.-E., « Sur la science de l'Etat », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n

° 133, juin 2000, p. 7.

¹⁷⁴⁹ *Ibid*, p. 6.

¹⁷⁵⁰ Voir Charvolin F., *L'invention de l'environnement en France*, La Découverte, Paris, 2003.

¹⁷⁵¹ Voir aussi Charvolin F., « La « mise en rapport » des pollutions et nuisances (1964-1967). Inscription, affaires publiques et changement d'échelle environnementale en France », in CRESAL, *Les raisons de l'action publique, Entre expertise et débat*, L'Harmattan, Paris, 1993, pp. 137-153.

¹⁷⁵² Cf. Charvolin F., 2003, op. cit., pp. 107-110.

Cette mise en administration des problèmes de circulation sera envisagée à travers trois perspectives. Nous reviendrons d'une part sur la gestion municipale de la circulation urbaine. Il s'agira notamment de présenter le processus de construction des rapports et des arrêtés de circulation, à partir notamment du développement des activités de la commission municipale de circulation. Nous aborderons ensuite comment les enjeux automobiles sont mis en forme par les services techniques et administratifs de l'Etat ou des collectivités locales. Nous montrerons enfin la mise en place de structures qui participent à la prise en compte des enjeux de circulation urbaine dans un cadre national. Nous verrons ainsi comment les questions automobiles viennent modifier les activités et l'organisation des services techniques et administratifs des autorités locales et centrales.

Section 1) La gestion municipale de la circulation urbaine

Il existe une certaine porosité entre les discussions en conseil municipal et général et les échanges au sein des bureaux administratifs et techniques de la municipalité. Celle-ci est renforcée notamment à travers les liens qui s'établissent entre les élus et les fonctionnaires, qui préparent et mettent en œuvre les décisions des premiers. Les commissions de circulation, que nous avons présentées, permettent également une certaine transversalité des problèmes. En effet les commissions municipales sont notamment censées être une émanation du Conseil Municipal, c'est-à-dire qu'elles sont constituées de plusieurs membres élus de l'assemblée municipale, en même temps qu'elles jouent le rôle de préparation des dossiers et questions débattus dans ces séances plénières. Parallèlement, des liens s'établissent également entre et avec les services techniques de la Ville, ceux du Département, ceux de la Préfecture et les différents services déconcentrés de l'Etat.

Dans un premier temps, ces lieux de construction et d'échange de l'information, sont surtout l'occasion de débattre sur la police du roulage, terminologie plus en conformité avec les réglementations de la circulation de la fin du dix-neuvième siècle et du début du vingtième siècle et avec la diversité des modes de transport de cette période. Puis les questions de circulation sont de plus en plus présentes. De manière progressive, les enjeux de congestion urbaine, d'accidents de la route et de stationnement monopolisent les débats. Notre travail consistera à repérer une certaine mise en forme et donc une certaine mise en administration de ces enjeux par l'activité et la production notamment de documents et de rapports des services administratifs et techniques de la Ville de Lyon.

La mise en forme administrative du problème automobile est fonction des activités des services, des missions qui leur sont conférées ainsi que des attributions et des prérogatives des instances dont ils dépendent. Ainsi les services techniques de la Ville de Lyon s'occupent plus directement de la mise en œuvre et du suivi des arrêtés municipaux de circulation étant donné que le Maire de la Ville a des compétences en matière de police de la circulation. Dans un premier temps, nous reviendrons sur la réalisation de rapports qualitatifs, qui permettent de définir, de circonscrire et d'encadrer la question automobile. Puis nous verrons comment se déploie une action publique municipale autour de la commission municipale de circulation.

A) Des rapports aux arrêtés : un langage automobile municipal

L'accroissement de la circulation automobile et l'organisation de son développement en ville poussent les services techniques et administratifs de la Ville de Lyon à orienter leurs activités du côté d'une prise en compte puis d'une prise en charge de ces phénomènes. Il s'agit

dans un premier temps de construire des rapports permettant d'encadrer les problèmes automobiles, puis de proposer, amender, compléter des arrêtés réglementant la circulation.

1) La construction des rapports pour encadrer le problème de la circulation urbaine

Les rapports des services administratifs et techniques des instances publiques locales sont construits en amont des discussions politiques au sujet de la circulation. Ils préparent les décisions, les réponses et les prises de position des élus face aux problèmes de la ville. En même temps, ils accompagnent ces décisions, les complètent, les amendent et permettent ainsi de finaliser les projets politiques. Plusieurs allers-retours, à travers des notes, des rapports et des correspondances, ont lieu entre les élus et les agents de services techniques et administratifs sur la base des sollicitations qui ont donné l'occasion d'une réponse publique. Dans ce cadre « le rapport est à la fois un document papier et un tissu de relations »¹⁷⁵³. A travers ces relations se jouent donc un premier cadrage et les premiers éléments de définition des problèmes publics. Ils fournissent aux élus une première mise en forme à travers le point de vue des enjeux véhiculés par les agents des services techniques et administratifs et auxquels doivent faire face les élus. En ce sens, la sélection des solutions est le produit du travail des agents administratifs. En effet, les hommes politiques, qui prennent la décision finale se retrouvent face à une seule partie des points de vue et des propositions possibles, ceux construits au sein des services techniques¹⁷⁵⁴.

Pour ce qui concerne les questions automobiles, à partir des années dix, comme dans le cadre des assemblées municipale et départementale, l'activité des services techniques de la Ville de Lyon est déjà devenue plus intense. Parallèlement aux activités des élus, celles des responsables des services administratifs et techniques n'échappent pas au phénomène automobile. Ainsi dans une lettre du 2 mars 1915, le contrôleur des voitures publiques de la Ville de Lyon confie au Secrétaire général de la Mairie de Lyon que « depuis quelques temps, la circulation des voitures est devenue très intense et très dangereuses rue d'Algérie, par suite de l'inobservation de l'arrêté de M. le Maire »¹⁷⁵⁵. En lien avec les problèmes de circulation, le stationnement devient lui aussi à son tour source de conflit au niveau de l'occupation de l'espace nécessaire à l'équilibre de la circulation. Les rapports établis par les services ou les commissions en charge de ces problèmes reviennent sur cet enjeu : « Le stationnement c'est l'ennemi de la circulation, si les véhicules pouvaient ne pas s'arrêter dans les rues le problème de la circulation serait solutionné dans la proportion des 9/10°. »¹⁷⁵⁶ ; « la circulation dans Lyon devient de plus en plus difficile en raison de l'accroissement du nombre de voitures et surtout du stationnement »¹⁷⁵⁷.

Face à ces nouvelles activités, suscitées par ces nouveaux besoins et ces nouvelles sollicitations, les services des collectivités locales développent de nouvelles pratiques et de nouvelles techniques pour une première mise en forme administrative et technique du problème automobile. Plusieurs types de rapports techniques témoignent des nouvelles

¹⁷⁵³ Cf. Charvolin F., 1993, op. cit., p. 142.

¹⁷⁵⁴ Le choix des options possibles est donc déjà limité et s'effectue également en fonction des « fenêtres d'opportunité », qui s'offrent aux administrateurs et aux élus, voir sur ce point Kingdon J. W., *Agendas, Alternatives and Public Policies*, Longman, Boston, 2003.

¹⁷⁵⁵ Cf. AML 1140 WP 094.

¹⁷⁵⁶ Rapport Barboyon présenté le 29 juillet 1931 lors de la séance de la commission municipale de circulation, p. 5, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁷⁵⁷ Rapport du Service des Travaux Publics et de la Voirie Municipale du 2 octobre 1933, p. 8, cf. AML 1127 WP 054.

activités du service de voirie de la Ville de Lyon ou des services de police de la Préfecture du Rhône. Ils participent à une certaine formalisation de la question automobile et sont élaborés dans le cadre du service municipal de la voirie¹⁷⁵⁸ ou par les services de police¹⁷⁵⁹. On retrouve plusieurs types de documents informant des conditions et des caractéristiques de la circulation à Lyon :

[Production de documents concernant la gestion de la circulation urbaine]

Production de documents concernant la gestion de la circulation urbaine
Tableau de comptage / recensement (accidents, circulation...)
Elaboration des arrêtés puis amendements / commentaires / retours sur la mise en place des arrêtés
Rapports des commissions : examens / validation des conclusions des séances
Rapports divers, plus qualitatif, concernant un point de circulation particulier, l'ensemble des endroits problématiques de la circulation ou des éléments plus généraux ¹⁷⁶⁰
Dossiers de gestion par rues ¹⁷⁶¹

Hormis pour les questions de comptage et de statistiques, très importantes pour prendre la mesure quantitative du problème automobile, la plupart de ces documents s'inscrivent dans une formalisation plus qualitative du phénomène circulatorio. A travers ces rapports, il s'agit surtout de réagir face aux attentes de la population, de groupes organisés ou d'autres élus. Ils se construisent à partir d'une hiérarchie entre des mesures, des aménagements ou des dispositions particulières possibles, envisageables et surtout prioritaires ou non. Cette première classification est directement proposée et formulée à travers les rapports des services techniques et administratifs. Les priorités sont quant à elles en principe davantage définies par le niveau politique.

Suivons pour exemple une question qui traverse l'activité des services techniques de la Ville pendant toute la période que nous étudions, celle de la classification des voies urbaines. Dans de nombreux rapports, il s'agit en effet de savoir quelles sont les voies les plus fréquentées de la Ville ou les artères principales, par opposition aux routes secondaires, sans que ne soient toujours définies objectivement et de manière quantitative ces catégories. Dans une note du 29 novembre 1912¹⁷⁶² du service de la voie publique de la Ville de Lyon, plusieurs voies sont désignées comme les plus fréquentées de la Ville. On retrouve : « rue et place de la République, places des Cordeliers, de la Comédie, des Terreaux, place Bellecour, rues de la Barre, de l'Hôtel de Ville, Centrale, Grenette, Victor Hugo, Paul Cherrayant, quais de Retz, Saint-Antoine, de la Pêcherie, pont et place Morand, ponts Lafayette, de l'Hôtel-Dieu, de la Guillotière, cours Morand, Lafayette, Gambetta, Avenue de Saxe, etc. ». D'autres classifications permettent d'établir une première différenciation au niveau de la gestion administrative des routes¹⁷⁶³. Sont désignées classiquement les Routes Nationales, les Chemins de Grande communications, les Chemins de communication ordinaire, les chemins vicinaux, puis les chemins départementaux, la voirie urbaine...

¹⁷⁵⁸ Qui devient à partir de 1924 la Direction générale des travaux publics et de la voirie puis à partir de 1945 la Direction générale des services techniques.

¹⁷⁵⁹ Le Corps urbain des gardiens de la paix.

¹⁷⁶² Cf. AML 1140 WP 094.

¹⁷⁶³ Voir sur ce point Barles S. et Guillaume A., 2004, op. cit.

La question des voies secondaires ou principales est plus complexe. Dans une lettre du 29 août 1916 de l'ingénieur délégué au Maire de Lyon¹⁷⁶⁴, l'ingénieur délégué, représentant l'ingénieur en chef de la Ville, évoque cette distinction. En effet le Maire lui a transmis une demande du Capitaine Trouillet, Substitut du Rapporteur près le Conseil de Guerre du Gouverneur militaire de Lyon, qui « désire connaître d'après quelles règles les rues de Lyon sont considérées les unes par rapport aux autres comme voies principales ou secondaires du point de vue de la circulation automobile ». L'ingénieur répond que cette tâche est trop complexe et n'a pas encore été accomplie par son service puisqu'elle porte sur 1500 voies environ, travail considérable qui nécessite « de nombreuses constatations et vérifications ». Il ajoute qu'en ce moment il ne dispose pas de personnel nécessaire pour mener à bien et rapidement la classification dont il s'agit : « Mais comme ce travail peut présenter quelques intérêts, je vais néanmoins en faire établir les grandes lignes ; on commencera à recueillir les renseignements qui permettront plus tard une mise au point définitive ». Dans la foulée, en l'absence de classification établie, dans une lettre au Maire de Lyon du 20 septembre 1916¹⁷⁶⁵, l'ingénieur en chef de la Ville de Lyon, Camille Chalumeau, précise que l'usage et les pratiques circulatoires ont conduit les conducteurs à repérer dans Lyon les voies principales et celles secondaires :

« Un conducteur connaissant la Ville a acquis l'expérience qui lui permet de distinguer une voie principale d'une voie secondaire, dans tous les cas. Pour le conducteur étranger, cette distinction est évidemment plus difficile ; mais c'est le coup d'œil, l'observation, et surtout la prudence qui le guideront. Les largeurs des chaussées, l'intensité de la circulation sont des indices faciles à saisir et qui commandent le ralentissement de la vitesse aux intersections de rues. (...) il n'est pas possible d'établir a priori une classification des rues en voies principales et voies secondaires en ce qui concernent la circulation des voitures. Il s'agit d'un travail délicat, très long à établir, et qui pour être fait consciencieusement, exigera du temps et de nombreuses observations directes. ».

Camille Chalumeau évoque donc volontiers l'habitus et la pratique des conducteurs lyonnais. On remarque que la connaissance des conditions de circulation requiert déjà surtout de l'expérience et des observations directes. Ce travail de classification des voies urbaines n'est finalement entrepris en détail que dans les années cinquante¹⁷⁶⁶. Les études qui servent de prémices à l'établissement des plans de circulation en ville dans les années soixante et soixante-dix témoignent elles aussi de cette préoccupation de classer les voies par axes prioritaires en mettant en œuvre des aménagements et une signalisation adéquats. Dans ce sens, les études concernant le traitement d'un axe prioritaire Est-Ouest entre Villeurbanne et l'Hôtel de Ville sur la Presqu'île participe à cette volonté :

« (...) Depuis quelques temps déjà, nous avons examiné dans quelles conditions la circulation pourrait être améliorée dans certaines voies publiques. Pour bien faire, il faudrait établir un plan d'ensemble dans lequel on pourrait définir des

¹⁷⁶⁴ Cf. AML 1140 WP 094.

¹⁷⁶⁵ Idem.

¹⁷⁶⁶ Les études et les interventions spécifiques par rues seront mises en place à partir des années 1950, voir sur ce point aux AML les cartons 1068 WP 011 à 043, qui répertorient les dossiers de gestion par rues pour 1957-1969. Parallèlement sur le plan national est entrepris en 1962 un travail de classification des voies urbaines suivant leurs caractéristiques et leurs usages par le Comité technique de la vicinalité du Ministère de l'Intérieur. Cette importante enquête sera réalisée à partir des plus grandes villes françaises, voir AN 1980 0521 ART 5.

voies principales auxquelles l'on donnerait la plus grande priorité possible. En accord avec le Président de la Commission de Circulation, nous avons estimé qu'il serait indiqué de faire bénéficier de ces dispositions les cours Franklin Roosevelt et Vitton. (...) »¹⁷⁶⁷

Par ailleurs, une grande partie des rapports établis par les services techniques de la Ville de Lyon s'articulent autour des activités des commissions municipales, et notamment de la commission municipale de circulation. Dans un premier temps, ces commissions produisent leurs propres rapports présentés par un rapporteur et amendés, complétés par les membres de la commission. Les rapports généraux, produits à des moments charnières, lors de la mise en place d'une nouvelle commission, de la mise en œuvre d'une réglementation générale, ou lors de l'examen d'une question spécifique, témoignent surtout d'une nouvelle politique et d'une orientation qui se trouve ensuite déclinée en plusieurs opérations par les services techniques. A l'inverse, au cours de leurs séances mensuelles et de leurs activités quotidiennes, les commissions produisent des rapports plus circonscrits, plus routiniers et plus précis sur un thème ou une série de problèmes particuliers. Les services techniques jouent donc principalement le rôle de bureau d'études techniques à partir des rapports, des décisions et des avis pris par ces commissions. Ces rapports permettent principalement d'approfondir, de valider, ou d'écarter les solutions prises par ces instances. Ils ont donc une visée plus générale et qualitative. Une fois les décisions validées par le Conseil Municipal, les services techniques s'orientent vers une mise en œuvre plus opérationnelle des projets soulevés. Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur la construction, le contenu et les enjeux de ces rapports.

Parmi ces rapports, certains sont réalisés sous forme manuscrite, d'autres sous format dactylographique. Il faut également noter que ces textes circulent en interne, c'est-à-dire entre services, entre membres d'un même service, entre techniciens et élus, ou en externe, par exemple, entre la ville et la préfecture, le département du Rhône ou des services déconcentrés, ou entre villes. Ils sont donc assez souvent amendés, raturés, modifiés, commentés au fur et à mesure de leur élaboration. On peut ainsi parfois repérer plusieurs écritures, avec souvent différentes couleurs, synonymes d'amendements, de modifications, de reprises, ou de critiques, sur les documents qui sont présents dans les archives que nous avons consultées¹⁷⁶⁸. Les rapports du chef du service des voitures publiques, appelé aussi parfois service de la circulation, à la Ville de Lyon, Lagrion, témoignent bien de l'évolution des différentes versions des textes établis. On retrouve en effet au départ de nombreuses notes manuscrites, internes, non détaillées, prises rapidement, de manière quasi sténographique¹⁷⁶⁹. En voici un exemple :

« Arrêtés ignorés du public. Quai St Vincent angle Rue d'Algérie, plaque non aperçue en venant de Vaise, mal placée. Rue Constantine angle Place des Terreaux : plaques trop élevées cachées par étalage du Bazar. Rue Puits-Gaillot et Lafont entre quai Retz et Place de la Comédie arrêté du 16 novembre 1912 l'arrêté du 29 décembre 1873 existe, ignoré du public. 1 agent planté devant

¹⁷⁶⁷ Voir le rapport du Service Electromécanique (5 D 1 B) du 17 février 1966 de l'Ingénieur principal sur l'« Etablissement d'une circulation prioritaire Cours F. Roosevelt / Cours Vitton », cf. AML 1093 WP 55.

¹⁷⁶⁸ Par exemple, les modifications apposées par le Maire Herriot sur ces documents sont assez facilement repérables, à partir du crayon bleu dont l'écriture épaisse laissent des traces sur la marge de ces textes.

¹⁷⁶⁹ Il s'agit le plus souvent d'une succession de mots ou de consignes, avec parfois une énumération de certains acteurs : par exemple : « Voir l'ACR » ; « Carrefour Rue d'Algérie : reprendre sens circulation »...

Hôtel de Ville ou Place de la Comédie. Rue de la Ré, plaques arrêts tram peu visibles demander à l'OTL plaques apparentes et arrêts réguliers aux stations fixes. 5 ou 6 gardes pour appliquer arrêtés Angle Rue R Will et archers poser une plaque de l'OTL 1 garde Rue Will et place des Jacobins à Bellecour pour la droite et circulation au carrefour des archers. Av Saxe, Rue Lafont, Lafayette, Morand, Witton, rue Barre, Place Le Viste, Cordeliers, Ponts Guillotière, Serin, Lafayette, Morand ; plaques pour prendre la droite (Dans l'intérêt de la circu, prenez toujours la droite) 1 garde surveillance parfois. Piétons stationnement sur chaussées aux arrêts de tram notamment Rue de la Ré, Bazar, Américain, Publics. Pavage voies tram défectueuses Cours Gambetta entre Place du Pont et des ... Conclusions »¹⁷⁷⁰

Ce type de document évolue ensuite parfois vers un rapport plus poussé et argumenté, pour enfin, dans certains cas de figure, se décliner en programme d'action plus précis, si une suite est donnée aux premiers travaux engagés par le service. Les rapports du chef du bureau de la Voirie, Matthey, dans les années soixante, rappellent également ces évolutions dans les formes d'écriture et de restitution, allant des premiers comptes-rendus officiels et internes¹⁷⁷¹ jusqu'aux rapports officiels, plus détaillés et complets.

Enfin de leur côté, les commissaires de police produisent aussi des rapports très détaillés sur les problèmes de circulation. Dans une perspective très qualitative et empirique, ils cherchent le plus souvent à circonscrire un problème de circulation, de stationnement ou de sécurité concernant une voie ou un quartier particulier. Mais leur travail consiste parfois à proposer des améliorations de la circulation pouvant s'étendre sur l'ensemble du territoire de la Ville de Lyon ou de la proche banlieue, comme lors des moments de grandes réflexions sur les problèmes de circulation à Lyon en particulier entre 1920 et 1926¹⁷⁷². La plupart de ces rapports débouchent sur la mise en place de nombreux arrêtés municipaux de la circulation ou sur la modification des arrêtés déjà établis qui fournissent autant de repères pour encadrer les conduites automobiles.

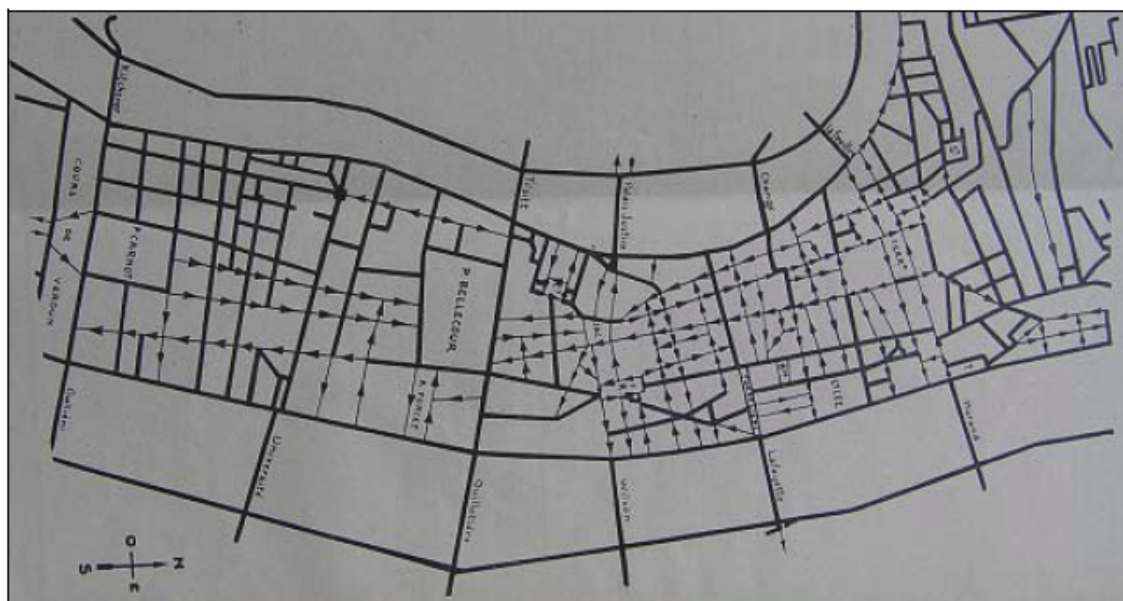
2) Les arrêtés et les règlements de circulation, nouveaux cadres des conduites automobiles

¹⁷⁷⁰ Extrait manuscrit du Rapport de M. Lagrion du 26 février 1919, cf. AML 1140 WP 094.

¹⁷⁷¹ On peut prendre pour exemple le compte-rendu de voyage que Matthey réalise à l'occasion de la Semaine internationale d'études de la technique de la circulation routière à Nice en 1960. On retrouve dans son rapport une écriture parfois directe, familière : « ces anglo-saxons avec leurs chiffres ; pas d'intérêt pour Lyon »....

¹⁷⁷² Voir notamment le Rapport du 16 octobre 1913 du Capitaine Débourbet, commandant provisoirement le Corps des gardiens de la Paix au sujet d'une pétition des entrepreneurs de transports de la Ville de Lyon adressée au Préfet ; le Rapport du 20 janvier 1922 de MM. Metgé, Brinau, Saurel, Myart, commissaires de police, et Bouillot, capitaine commandant la compagnie cycliste des gardiens de la paix, Bardet, capitaine commandant la 3^{ème} compagnie des gardiens de la paix, Bouillet, lieutenant commandant la Brigade de circulation, et Binet, lieutenant de la 3^{ème} compagnie des gardiens de la paix ; le Rapport du 21 janvier 1922 des Commissaires de police de Perrache, de Bellecour, de l'Hôtel de Ville, de la Bourse, et du Capitaine commandant la 4^{ème} Compagnie, de l'Officier de la 4^{ème} Compagnie, et du Capitaine commandant le cyclistes et l'Officier chargé de la circulation ; le Rapport du 22 janvier 1922 du commissaire de police du quartier de la Part-Dieu au sujet de la circulation ; le Rapport du 23 janvier 1922 présenté par MM. Barnaud, Menier, Saurel, Brun (commissaires de Police), et MM. Louvrier, Bouillot, Bouillet, Prost (Officiers de Paix) ; la lettre du 29 janvier 1922 du commissaire de police du quartier ; ou la Note (non datée) des commissaires de police des quartiers des Brotteaux et St Pothin et des officiers de paix adressée à M. le secrétaire général pour la Police cf. ADR 4 M 514.

Les arrêtés et règlements portant sur la circulation constituent l'une des premières formes d'intervention possibles des pouvoirs publics pour faire face à la question automobile. C'est donc dans ce cadre que se joue aussi largement la définition d'un problème public automobile. De sorte que progressivement, un langage et un système de régulation se construisent et s'imposent à travers les différentes mesures et règlements de circulation établis. Dans ce sens, à leur tour, les règlements de circulation produisent leur propre mise en forme de la question automobile. Cette formalisation a une résonance interne mais également externe aux pouvoirs urbains producteurs de cette réglementation. D'une part, ces mesures fournissent un cadre de référence et de travail aux services techniques et administratifs pour encadrer la question automobile. D'autre part, elles constituent le point de départ élémentaire de toutes nouvelles modifications des conditions de circulation. Dès qu'un nouvel arrêté est pris, il s'appuie nécessairement sur les règlements existants ou lorsqu'il modifie un article antérieur, il prend place dans un système de réglementation plus vaste et plus complexe, dans lequel il doit s'insérer. Pour chaque nouvelle mesure, les réglementations antérieures ou liées à ce changement sont alors systématiquement rappelées au préalable. En même temps, ces mesures servent de repères pour les usagers de l'automobile à Lyon, comme pour les structures référentes (ACR, syndicats de transports) pour réguler la question automobile. On assiste donc à la naissance d'un code, d'un langage commun¹⁷⁷³ à l'ensemble des utilisateurs d'automobiles à Lyon. Il contribue à forger la carte mentale des pratiquants, motorisés ou non, de la ville : comment se comporter sur la chaussée, face à d'autres automobilistes ou d'autres usagers de la voie publique, quelle rue prendre et dans quel sens, quel itinéraire emprunter..., autant de questions dont les réponses sont contenues dans ce système réglementaire urbain.



Les sens de circulation dans la Presqu'île (1951)

Source : Technica, juillet 1951

Prenons l'exemple de la réglementation de la circulation des poids lourds en ville. Sa mise en place soulève de nombreux problèmes relayés par différents protagonistes. Mais de manière schématique, il s'agit surtout au départ de savoir ce que l'on entend par poids

¹⁷⁷³ Cf. Courty Guillaume, « Le sens unique, La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, vol. 10-11, 1990, pp. 7-20.

lourds¹⁷⁷⁴, en fonction des dimensions propres aux véhicules mais également en fonction des matières transportées. C'est donc essentiellement la question de la définition de cette catégorie de véhicules qui pose problème¹⁷⁷⁵. Il s'agit aussi de préciser les caractéristiques techniques de ces véhicules¹⁷⁷⁶ et de réglementer l'usage des remorques. Une longue discussion s'engage sur ce point entre la Ville de Lyon, les professions intéressées, et les syndicats qui les représentent. Parfois des échanges s'organisent à partir des réglementations mises en place dans d'autres villes, des avis de tribunaux ou des articles de revues. En effet on a vu également que durant cette période, paraissent de nombreux articles sur les dangers des camions en ville, notamment dans la *Revue de l'ACR*...

Sur ce thème, les discussions sont houleuses et le débat s'engage à Lyon entre 1912 et 1923 alors que de nombreuses autres villes comme Marseille¹⁷⁷⁷ ou Toulouse¹⁷⁷⁸ ont déjà statué sur cette affaire avant la Première Guerre Mondiale. Concernant cette question, de nombreux rapports sont produits par les services techniques de la ville de Lyon¹⁷⁷⁹. Puis les études et réflexions semblent interrompues pendant la durée du conflit.

Depuis 1912, la ville de Lyon essaie en effet de mettre en place un arrêté concernant la circulation des camions. Il s'agit de réglementer essentiellement le dimensionnement des véhicules. De nombreux riverains, des sociétés immobilières, ou des concessionnaires de réseaux urbains (gaz, eaux, assainissement...) s'inquiètent du passage dans certaines voies d'engins, qui causent des trépidations (et donc des ébranlements) aux immeubles alentours ou à la rue en elle-même et aux réseaux qu'elle accueille. De leur côté, les transporteurs et les organisations qui les représentent s'organisent pour obtenir une réglementation en conformité avec le développement de leurs activités. Le Maire de Lyon choisit donc de soumettre les projets d'arrêtés aux représentants des camionneurs. Voici un exemple de retour sur le texte en lui-même du projet d'arrêté en question¹⁷⁸⁰ :

¹⁷⁷⁴ « Prière de vouloir bien faire connaître si dans l'arrêté en préparation, il n'est pas nécessaire de déterminer ce que l'on entend par véhicules dits de « poids lourds » », cf. Rapport du 24 février 1921 de l'ingénieur de la Voie Publique. Voir aussi la note manuscrite du 14 février 1921 du Service de la Voirie concernant la définition du véhicule de « poids lourds », AML 1140 WP 94.

¹⁷⁷⁵ Les industriels qui étaient montés au créneau à la suite du projet d'arrêté proposé en 1914 par la Ville de Lyon posaient notamment les questions suivantes : « 1° - Qu'appelle-t-on automobiles de « poids lourds » 2° - A partir de quelle charge utile ou de poids total ? 3° - Quelles preuves a-t-on du danger que présentent les vibrations à eux attribuées ? », cf. Rapport de l'ingénieur de la Voie publique (Service de la Voie Publique) du 16 avril 1914, AML 1140 WP 94.

¹⁷⁷⁶ Notamment d'autoriser ou non la circulation de véhicules à bandages plein ou à bandages caoutchouc.

¹⁷⁷⁷ « La circulation des automobiles, MARSEILLE montre l'exemple à LYON », *Bulletin de la Chambre syndicale des propriétaires de Paris*, 16 décembre 1912.

¹⁷⁷⁸ Extrait de la *Revue Municipale* sur la circulation des véhicules automobiles dits « de poids lourds » pour la Ville de Toulouse, 1^{er} au 15 janvier 1914.

¹⁷⁷⁹ A partir notamment du Rapport du 18 novembre 1913 de l'ingénieur de la Voie Publique sur la Circulation des véhicules dits « de poids lourds », et du rapport de Chalumeau du 16 avril 1914, cf. AML 1140 WP 94.

¹⁷⁸⁰ « Observations du Syndicat des entrepreneurs de transports de la région lyonnaise réuni en assemblée générale le jeudi 14 octobre 1920 sur le projet d'arrêté de M. le maire de Lyon réglementant la circulation des camions automobiles de poids lourds », cf. Lettre manuscrite du 14 octobre 1920 du Président du Syndicat des entrepreneurs de transports de la région lyonnaise, M. Bressaud. Il faut noter que la Chambre syndicale des négociants en automobiles de Lyon et de la région lyonnaise formule également de son côté des commentaires circonstanciés et argumentés sur chacun des articles de l'arrêté municipal concernant la circulation des poids lourds dans la Ville de Lyon, cf. Lettre du 18 octobre 1920 de la Chambre syndicale des négociants en automobiles de Lyon et de la région lyonnaise au Maire de Lyon, cf. AML 1140 WP 94.

[Exemple d'observations suscitées par l'étude d'un arrêté (1920)]

Exemple d'observations suscitées par l'étude d'un arrêté (1920)	
« Texte de l'arrêté	Observations
Art 1 ^{er} a) La circulation dans la Ville de Lyon des véhicules automobiles dit « de poids lourds » servant au transport des matériaux et des marchandises, est interdite, à moins que ces véhicules soient munis de ressorts empêchant les trépidations et que leurs roues ne soient pourvues de bandages amortisseurs en caoutchouc.	Ces prescriptions, dont la légalité paraît discutable, seront dans la pratique absolument inefficaces. Les trépidations auxquelles tendent à remédier ces prescriptions sont en effet causées principalement par le passage des véhicules sur les nombreuses fondrières qui garnissent toutes les voies publiques de Lyon. D'autre part, il ne faut pas oublier que la trépidation dont on se plaint est le plus souvent causée par la circulation des lourdes voitures de la Compagnie des tramways.
b) La vitesse de ces camions ne devra pas excéder 12 km à l'heure.	Accepté.
c) A partir de la date de publication du présent arrêté, et à titre transitoire, les véhicules automobiles de poids lourds, munis de bandage métalliques, pourront continuer à circuler pendant une période de six mois, mais à une allure modérée ne dépassant pas 6 km à l'heure.	L'interdiction des bandages paraît illégale. On ne peut, semble-t-il que réglementer spécialement la vitesse des véhicules munis de bandages métalliques.
Art 2 : L'emploi des remorques à 2 roues est interdit ; il ne pourra être attelé aux camions qu'une seule remorque à 4 roues.	Cette mesure est absolument illégale. Il n'est pas dans les pouvoirs d'un maire d'interdire un système de véhicule quelconque, en l'espèce à 2 roues plutôt qu'à 4 roues. D'ailleurs l'emploi de la remorque à 2 roues est très en usage dans l'armée. Cet article est à supprimer.
Art 3	Accepté.
Art 4 : Ces véhicules automobiles ne pourront, d'autre part, circuler dans la ville de Lyon que pourvus de pare-boue, disposés de façon à empêcher, autant que possible, toute projection d'éclaboussures.	Cette prescription sera tout à fait inefficace en raison du défaut d'entretien des rues et des fondrières qui s'y trouvent et qui provoquent « la projection d'éclaboussures » au passage de tout véhicule quel qu'il soit, de poids lourds ou non, automobile ou hippomobile.
Art 5 : La charge totale d'un camion, tare du véhicule y compris son chargement, ne pourra excéder 11 tonnes.	La charge normale d'un camion de poids lourd doit pouvoir atteindre 15 tonnes, plus la tare. Au dessus de ce poids la circulation restera soumise à une demande d'autorisation spéciale.
La tare devra être inscrite sur le camion ; les chiffres en seront peints et très visibles.	Accepté.
Art 6 (sans intérêt spécial)	
Art 7 (sans intérêt spécial) »	

Nous sommes ici dans le cadre d'une formalisation qualitative et contextualisée du problème posé par la circulation des camions en ville. Chacun argumente sur des détails et la précision des mesures à engager est contestée ou recherchée. L'affaire se

prolonge et certains représentants des intérêts des camionneurs saisissent le Conseil d'Etat¹⁷⁸¹. Pendant quelques années, le conseiller juridique spécial de la Ville de Lyon, Jean Appleton¹⁷⁸², suit cette affaire et réunit à plusieurs occasions la commission du contentieux de la Ville de Lyon pour statuer sur ce problème. Plusieurs arrêtés municipaux¹⁷⁸³, des extraits de décisions du Conseil d'Etat, de nombreuses jurisprudences, des textes juridiques¹⁷⁸⁴ sont mobilisés au cours de cette affaire. Ces enjeux de réglementations de la circulation des camions à Lyon dépassent donc le cadre de la ville et les différents protagonistes ont recours à des instances législatives nationales ou à des exemples pris dans d'autres villes pour argumenter dans le sens de leur position. On observe donc à la fois une diffusion des mesures prises dans les différentes villes pour réglementer la circulation des poids lourds en même temps qu'une harmonisation de ces mesures, permise par ces échanges d'arrêtés¹⁷⁸⁵. Finalement, après plusieurs tentatives et plusieurs échecs (annulation d'arrêtés par le Conseil d'Etat), la ville de Lyon établit le 17 octobre 1921 un arrêté municipal concernant le « Règlement de la circulation des véhicules dits « de poids lourds ». Il est une nouvelle fois sujet à de vives contestations de particuliers, et les débats sur cette question de la réglementation de la circulation des « poids lourds » en ville s'étalonnent jusqu'aux années trente.

Nous avons vu que plusieurs définitions et types de vocabulaire sont tour à tour véhiculés à travers les différents arrêtés, mesures et réglementations générales de la circulation à Lyon. La mise en œuvre des différents arrêtés municipaux relatifs à la réglementation de la circulation ou à certains petits aménagements de voirie répond dans un premier temps à des besoins de sécurité. En préambule, cette réglementation est mise en place dans « l'intérêt de la sécurité publique », dans « l'intérêt de la sécurité », « pour la commodité et la sécurité de la circulation », « dans l'intérêt du bon ordre, de la sécurité et de la facilité de la circulation », « pour faciliter la circulation et éviter les accidents », « pour des raisons de sécurité », à « cause de graves accidents », « afin d'éviter l'augmentation du nombre d'accidents », suivant les motifs invoqués¹⁷⁸⁶. Ces précautions participent à

¹⁷⁸¹ Lettre de Gautheron (Société de Transports Automobiles Rhône et Loire/Garage Lafayette) du 11 mai 1921 au Secrétaire Général de la Mairie centrale (M. Serlin) lui confirme que « notre Chambre syndicale a décidé de se pourvoir devant le Conseil d'Etat contre l'arrêté de M. Le Maire de Lyon, en date du 28 février 1921, prenant pour prétexte que les conséquences dudit arrêté seraient pour notre Commerce et notre Industrie la cause d'un préjudice important, que nous croyons pouvoir éviter en obtenant l'annulation de cet arrêté qui nous paraît inadmissible », cf. AML 1140 WP 94.

¹⁷⁸² Professeur de Droit à la Faculté de Droit de Lyon, proche de Edouard Herriot, il réalise des missions d'expert conseil juridique pour le compte de la Ville de Lyon. Il préside la commission du Contentieux de la Ville de Lyon.

¹⁷⁸³ La Chambre syndicale des propriétés immobilières de la Ville de Lyon et de sa banlieue fait notamment circuler à ce sujet les arrêtés des villes de Marseille (arrêté du 14 novembre 1912), Toulouse (décembre 1912), Paris (1^{er} août 1913), Ixelles (Belgique ; 14 mars 1914), Saint-Germain-en-Laye (mars 1915), Alger (septembre 1915) et Nancy (juillet 1913 et Septembre 1916), cf. Lettre de la Chambre syndicale des propriétés immobilières de la Ville de Lyon et de sa banlieue du 2 avril 1920 au Maire de Lyon, cf. AML 1140 WP 94.

¹⁷⁸⁴ Notamment « Dalloz – Recueil périodique 1921, p. 21 » communiqué par Maître Appleton à la Mairie de Lyon dans une note du 17 janvier 1922.

¹⁷⁸⁵ De manière générale, lors d'un projet d'arrêté, les services techniques de la Ville se renseignent assez systématiquement auprès des autres villes ou à partir de revues (*La Revue Municipale*, *La Vie départementale et communale* ou d'autres revues plus spécialisées) pour connaître les mesures qui ont pu être prises dans d'autres villes ou pour d'autres cas de figure.

¹⁷⁸⁶ Nous avons repris les justifications les plus fréquemment mobilisées lors de la mise en place d'arrêtés municipaux ou préfectoraux.

l'élaboration d'un langage commun que reprennent tour à tour les élus ou les techniciens des services techniques concernés.

En même temps, sont relayés diverses définitions et principes de réglementation qui échafaudent le système routier automobile lyonnais. On repère des personnes qui organisent et surveillent le respect de ces règles de circulation. La formule qui clôt systématiquement ces arrêtés est la suivante : « le secrétaire général de la Ville, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, l'ingénieur en chef de la Ville, le Commissaire central, le Commandant des Gardiens de la Paix, les commissaires de police intéressés et tous les agents de la force publique sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché ». Dans la première moitié du vingtième siècle, l'inspecteur principal des voitures publiques de la Ville de Lyon est également amené à contrôler, lui aussi avec son service, l'application des arrêtés de circulation mis en œuvre par le Maire. Parallèlement plusieurs catégories d'usagers de la route sont mises en avant (les piétons, les cyclistes, les camionneurs, les taxis...). Certaines actions sur la route se trouvent également définies, tantôt conseillées ou prohibées (rouler à droite, être prudent à l'approche des carrefours...). Plusieurs mesures se rajoutent, s'amendent les unes les autres, complexifient à leur tour les règles générales et particulières de circulation en ville et dans certaines voies. Les ponts, les tunnels, les montées, les descentes et les quais bénéficient la plupart du temps d'une réglementation spécifique, que ce soit au niveau de la possibilité d'y circuler ou non, de la vitesse, du dimensionnement ou du type de véhicules qui les empruntent. Certaines de ces mesures sont rappelées à plusieurs reprises au fur et à mesure du développement de la réglementation générale.

Enfin l'affichage et la diffusion de ces mesures, à certains endroits de la ville (entrée de ville, emplacements publics prévus à cet effet...), dans la presse, dans les journaux municipaux, dans le Bulletin Municipal officiel, puis à travers les réglementations générales¹⁷⁸⁷ participent également à conforter un langage et un système automobile qui devient par la même de plus en plus familier aux usagers de la ville¹⁷⁸⁸.

[Tableau de distribution des arrêtés municipaux]

¹⁷⁸⁷ Plusieurs Règlements généraux de la Circulation sont mis en place à partir du premier établi le 1^{er} février 1926, repris puis fondus dans celui du 25 février 1946, celui du 25 août 1956, celui du 21 février 1963, celui du 28 octobre 1964, ou celui du 3 avril 1967.

¹⁷⁸⁸ Cf. Note manuscrite du 2^{ème} bureau du 26 mars 1921, AML 1140 WP 94.

Tableau de distribution des arrêtés municipaux	
Affichage	260
2^{ème} Bureau de la Mairie Centrale	140
Préfecture de Police	20
Commandant des Gardiens de la Paix	70
Ponts et Chaussées	8
Voirie	15
Commissariats	30
Sapeurs-Pompiers	7
Voitures	14
Simple Police	4
Chambre syndicale des négociants automobiles	4
Syndicat lyonnais de transport	4
Syndicat des entrepreneurs de transports	4
Total	580

Au-delà de la mise en place des arrêtés municipaux et de l'élaboration de rapports sur la circulation, nous verrons que les services techniques et administratifs des instances en charge des problèmes de circulation routière construisent des outils pour encadrer le développement de l'automobile. Ces instruments conduisent à une mise en forme plus quantitative des enjeux de circulation urbaine. Ils permettent de mesurer à la fois les caractéristiques du phénomène automobile et son évolution, tout en donnant des indications sur son influence au niveau de l'activité des services concernés.

La mise en administration des problèmes de circulation urbaine s'effectue donc à travers l'activité des services techniques et administratifs municipaux, notamment dans le cadre de la construction de rapports et d'arrêtés réglementant la circulation. Par ailleurs, elle est renforcée par l'institutionnalisation et l'autonomisation d'une commission municipale de circulation, qui offre un espace de gestion de la circulation urbaine.

B) La commission municipale de circulation, un espace de gestion de la circulation urbaine

Au cours du chapitre quatre, nous avons décrit les processus d'institutionnalisation des différents organes de concertation, de réflexions, et de prise de décisions autour des questions automobiles. Ils éclairent la manière dont les pouvoirs urbains administrent la circulation urbaine. Nous allons à présent de revenir sur le fonctionnement de ces structures ainsi que sur leurs moyens d'action, qui rendent compte du gouvernement municipal de l'automobile.

1) Le fonctionnement « régulier » de la commission municipale de circulation

De manière schématique et dans un cadre qui deviendra de plus en plus routinier, le rôle de la commission de circulation consiste à donner des avis, produire des études, instruire des dossiers, établir des rapports et formuler des décisions et des projets sur les questions de circulation. Ces prises de positions, ces recommandations ou ces propositions sont ensuite examinées par le Conseil Municipal, qui peut les valider, les amender ou les rejeter. Leur travail se fait donc en étroite collaboration avec les services techniques municipaux,

les services départementaux de l'Etat (Ponts et chaussées, Préfecture), ainsi qu'avec l'ensemble des forces de l'ordre (commissariat central de la Ville et autres commissariat de quartier, gendarmerie, armée, sapeurs-pompiers) et organismes intéressés comme le souligne Paul Gsell dans son article de 1951 :

« Dans l'accomplissement de cette tâche, l'Administration est aidée par la Commission municipale de circulation, instituée par l'arrêté du 10 décembre 1945, où siègent, à côté de membres du Conseil Municipal et de fonctionnaires spécialisés, les représentants les plus qualifiés du Service des Ponts et Chaussées, de la Police, du Corps des Sapeurs-pompiers, de l'Automobile-Club, du Syndicat d'Initiative, de la Compagnie OTL, des voitures publiques, des organisations de cyclotourisme. Au sein de cette commission sont discutés les projets élaborés par les Services techniques, de même que sont étudiées très attentivement les demandes, réclamations ou suggestions soumises au Maire de toutes parts, car les embarras de la circulation ne manquent pas de provoquer dans la population une floraison d'idées, dont toutes ne sont malheureusement pas fécondes, ni même, trop souvent, inspirées par le souci de l'intérêt général »¹⁷⁸⁹.

Pour faire face au développement de la circulation automobile en ville, les commissions que nous avons vu se succéder, ont la tâche d'étudier les solutions à mettre en œuvre afin de résoudre les problèmes et les enjeux (congestion, sécurité, stationnement) induits par ce développement. Il s'agira donc de solliciter des avis, de recueillir des points de vue, de réunir des experts¹⁷⁹⁰, de produire des études et des rapports concernant une question générale (l'automobile), un thème (signalisation, stationnement...) et/ou un secteur géographique (quartier, voie, carrefours...) particuliers.

La production de ces documents nécessite en amont la préparation d'un dossier ou d'une enquête en lien avec le service de voirie. Plusieurs allers-retours entre élus, techniciens, fonctionnaires, experts extérieurs, associatifs, groupes organisés, riverains permettent de construire, de modifier, d'amender ou d'affiner ces opérations. Parfois un premier rapporteur est nommé pour présenter un dossier en séance de la commission et un autre rapporteur peut être désigné pour le défendre en Conseil Municipal. S'il y a validation du rapport ou des suggestions proposées, la commission, aidée par les services techniques municipaux, a la tâche d'en suivre l'application et d'en contrôler la réalisation.

La plupart du temps, la commission est le pilote central d'une étude ou d'un projet. C'est elle qui prend par exemple en charge la refonte du règlement général de circulation, modifié successivement à Lyon les 25 février 1946, 25 août 1956, 21 février 1963, 28 octobre 1964 et 3 avril 1967. Elle peut s'occuper directement de l'étude puis de la mise en place d'une mesure (par exemple le stationnement unilatéral alterné), ou d'un projet (comme l'aménagement ou la signalisation d'un carrefour). Mais sur d'autres affaires, elle a plutôt un rôle d'accompagnateur ou d'observateur d'un projet qui dépasse la sphère de ses missions ou celles des compétences de la Ville de Lyon. Certaines réalisations peuvent toutefois être étudiées dans le cadre de la commission. Ainsi lors des grands projets d'aménagement routier, la commission peut donner son avis pour les modifications à apporter aux dispositifs de circulation aux abords d'un tunnel routier ou d'une infrastructure routière. Dans cette

¹⁷⁸⁹ Cf. Gsell P., « Le problème de la circulation à Lyon », *Technica*, n° 138, juillet 1951, p. 11.

¹⁷⁹⁰ La commission municipale de circulation a recourt depuis les années cinquante, à des « experts-accidents », cf. note sur la réorganisation de la Commission Municipale de Circulation du 27 octobre 1959 cf. AML 1094 WP 0012.

perspective, la contribution de la commission ou de ses membres aux projets est plus périphérique. Elle peut se réduire à la diffusion de l'information donnée par les principales structures en charge de ces opérations (service des ponts et chaussées, service vicinal...), principalement dans le cadre de visites de chantiers ou de réunions de compte-rendu de projets¹⁷⁹¹. Dans ce cadre, la commission est simplement associée au projet étudié au même titre que d'autres partenaires institutionnels.

D'un point de vue pragmatique et organisationnel, ce système est axé sur la tenue de réunions à intervalles réguliers, en principe une fois par mois, avec le choix d'un jour fixe¹⁷⁹². Ces rencontres sont précédées de convocations, avec lesquelles les membres peuvent recevoir également des documents relatifs à l'examen des questions débattues en séances ou le compte-rendu des séances précédentes¹⁷⁹³.

En l'absence d'un bureau technique, d'un service spécial ou d'un secrétariat, l'activité administrative, quotidienne (courriers, avis, allers-retours des correspondances, comptes-rendus) et technique (réalisation de rapports, d'études) de la commission est à la charge des services et bureaux techniques et administratifs de la Ville de Lyon, principalement le 3^{ème} bureau de la 2^{ème} Division de la Mairie centrale. Par ailleurs, des échanges entre membres de la commission, souvent extérieurs à la municipalité mais aussi avec des personnes non membres, peuvent toutefois se dérouler en dehors de ce cadre administratif, parfois même de manière officieuse. Cela peut par exemple être le cas d'une discussion possible entre un membre de l'ACR et un élu lors d'un dîner organisé par le Club ou lors d'une rencontre amicale dans un cercle privé.

Les activités de la commission sont parfois rythmées par des visites de chantiers en cours ou des visites de quartiers pour vérifier sur le terrain les conditions de circulation. Ainsi, certaines réunions spéciales sont organisées et délocalisées en fonction des transformations de la ville ou de l'évolution de certains arrondissements.

Dans la majeure partie des cas, les réunions de la commission avaient lieu avant les séances du Conseil Municipal, dans lesquelles les propositions formulées par la commission se trouvaient examinées¹⁷⁹⁴. Les séances de la commission préparaient et encadraient donc les discussions et les décisions de l'assemblée élue sur le thème de la circulation urbaine. Dans cette perspective, la commission ne dérogeait pas aux règles de fonctionnement des autres commissions municipales, dont le calendrier des activités était organisé justement pour préparer au préalable les dossiers examinés ensuite en séance du Conseil Municipal.

Chaque séance qui a lieu dans l'une des salles de l'Hôtel de Ville, est présidée par le président de la commission, ou un membre désigné en cas d'absence de ce dernier.

¹⁷⁹¹ Les membres de la commission suivent activement les chantiers et les aménagements des tunnels de la Croix-Rousse et de Fourvière.

¹⁷⁹² En principe, le premier mercredi du mois. D'autres séances de la commission ont également lieu le samedi voire même le dimanche.

¹⁷⁹³ Après 1945, une tradition s'est mise en place lors des dernières réunions avant les vacances, en juillet, avec la tenue d'une séance de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon dans le cadre de l'Ecole d'agriculture municipale de Cibeins. Cette rencontre annuelle était accompagnée d'un repas auquel les conjointes des membres de la commission pouvaient se joindre. Cela donnait lieu également à une organisation très minutieuse des déplacements des acteurs de la commission vers cette école à l'Est de Lyon. Ainsi un système de covoiturage était mis en place chaque année pour permettre à tous de rejoindre cette dernière session plus estivale.

¹⁷⁹⁴ En principe dans la semaine précédant la tenue de la séance du Conseil Municipal.

Dans la plupart des commissions, c'est l'adjoint en charge des questions de circulation ou de police municipale qui monopolise cette fonction¹⁷⁹⁵. Par ailleurs, un secrétaire suit attentivement les débats pour les retranscrire fidèlement et ainsi établir le compte-rendu des séances diffusé à l'ensemble des membres de la commission¹⁷⁹⁶. La plupart du temps, ce dernier est un fonctionnaire du 3^{ème} bureau de la 2^{ème} Division de la Mairie centrale. A d'autres moments, dans le cas d'une commission instituée pour l'étude ou la production d'un rapport, un expert confirmé peut jouer le rôle de secrétaire de la commission. L'ingénieur en chef du service vicinal, Delaigue, est ainsi désigné comme secrétaire de la commission départementale de circulation qui fonctionne entre 1929 et 1930. Des rapporteurs sont la plupart du temps désignés pour produire, présenter ou défendre un rapport au sein de la commission, face à d'autres instances ou personnalités extérieures ou à l'occasion d'une séance d'une assemblée élue. Les membres de l'ACR, représentés dans la commission, sont ainsi plusieurs fois délégués à cette tâche.

Les séances sont organisées selon un ordre du jour précis et établi au préalable, parfois lors de la séance précédente, la plupart du temps par le président de la commission ou le fonctionnaire en charge de ce secteur. Elles se déroulent suivant l'examen successif des différents points abordés dans la séance. Les rapports sont en général produits en marge de la commission par les services techniques municipaux ou par un expert désigné. Les réunions servent alors surtout à les étudier, les amender, les discuter ou les compléter. Au cours des séances, les membres de la commission sont donc amenés à se prononcer sur plusieurs questions, afin de formuler des avis et des décisions. A la suite d'une discussion collective, le président qui contrôle et oriente les débats, arrête la position commune de la commission sur le sujet débattu. Les décisions et orientations décidées en commission sont ensuite soumises au Conseil Municipal, où les membres élus de la commission défendent les choix portés par cette dernière. La commission peut alors être invitée à réexaminer les projets en question. Si le projet est validé par le Conseil Municipal, la commission devra en suivre l'exécution et en contrôler la mise en œuvre. Si ce dernier est rejeté ou amendé, elle doit revoir sa copie sur ce point ou abandonner la réalisation projetée.

A partir de son fonctionnement régulier, la commission municipale de circulation participe à l'administration des questions de circulation urbaine. En développant ses activités, elle s'organise pour tenter de répondre aux difficultés posées par la régulation de ce secteur d'action publique.

2) Les activités développées par la commission municipale de circulation

Les activités de la commission municipale de circulation se construisent autour d'un programme d'action axé sur plusieurs thématiques identifiées. Pour faire face au problème de la circulation urbaine, il s'agit de mettre en place des aménagements de la circulation ou de mettre en œuvre des mesures de réglementation. Les solutions tendant à l'amélioration de la circulation sont de natures différentes, et la commission peut procéder à un classement par types d'opérations à engager. C'est le cas notamment lors des rapports faisant office de bilan sur les conditions de circulation dans la Ville de Lyon. Plusieurs documents permettent

¹⁷⁹⁵ On rejoint ici les analyses proposées par Olivier Borraz concernant le développement du rôle des adjoints et de leurs attributions dans les moyennes et grandes villes, principalement à partir des années cinquante, voir Borraz O., 1998, op. cit., pp. 138-141 ; et « Politique, société et administration : les adjoints au maire à Besançon », *Sociologie du travail*, n° 37, vol. 2, février 1995, pp. 221-248.

¹⁷⁹⁶ Suivant l'importance des thèmes abordés et la longueur des séances, les comptes-rendus font en moyenne trois à vingt pages dactylographiées.

ainsi de dresser un état des lieux des actions envisageables dans le cadre des attributions de la municipalité et donc de la commission pour améliorer ces conditions.

Dans une logique d'aménagement plus que de réglementation de la circulation, on retrouve le rapport du conseiller municipal Barboyon du 29 juillet 1931. Introduisant les travaux de la nouvelle commission municipale de circulation, il cible et budgétise plusieurs interventions possibles : « Arrêtés et mesures de police (Réglementation : du sens de circulation, des arrêts et stationnement des véhicules ; Disciplines des usagers, observations des mesures de police ; Restrictions apportées à l'utilisation du domaine public ; Étalages ; Terrasses de café) ; Travaux de voirie (Installation de signaux et plaques indicatrices ; Installation de refuges ; Rescindement des trottoirs ; Suppression ou déplacement de Monuments Publics) ; Modifications à apporter au réseau des Tramways »¹⁷⁹⁷.

Néanmoins, dans le cadre de budgets publics contraints, une hiérarchisation des besoins est établie à partir du moment où les bilans sur la circulation à Lyon sont soumis au Conseil Municipal¹⁷⁹⁸. Ainsi, seules les mesures d'urgence réalisables matériellement dans un délai relativement court sont programmées dans un premier temps. Ce classement peut s'effectuer autour de thèmes centraux tels que les règles générales de circulation et de stationnement ; les sens uniques et le stationnement ; les plaques indicatrices ; les flèches peintes et bornes de virage ; les bordures lumineuses ; les plots de signalisation ; les refuges, rescindements de trottoirs ; les dégagements de places, carrefours et passages ; le projet de la Compagnie O.T.L. en vue de la mise en souterrain de certaines lignes de Tramways ; les sens giratoires sur les places publiques ; les vœux divers émis par la Commission ; les sens de circulation sur les ponts¹⁷⁹⁹.

Au-delà de ces grands moments d'installation ou d'activation de la commission, la plupart des discussions quotidiennes qui l'animent s'articulent essentiellement autour de l'étude de la mise en œuvre d'arrêtés municipaux relatifs à la réglementation de la circulation ou de certains petits aménagements de voirie. Mais cette activité de suivi quotidienne de la réglementation et de l'aménagement de la circulation est parfois bouleversée par plusieurs chantiers ou dossiers plus importants qui modifient le fonctionnement de la commission en interne (mise en place ou refonte du règlement général de circulation, de plans de circulation, de voies à sens uniques...) ou de manière plus périodique (infrastructures routières, activités économiques ou événementielles de la Ville de Lyon).

Toutefois, que ce soit à travers les discussions quotidiennes ou au niveau des grands rapports produits dans l'entourage de la commission, plusieurs grandes questions reviennent avec une certaine récurrence dans les débats propres aux séances de la commission. Ainsi, deux problèmes centraux cristallisent de nombreux enjeux, notamment dans la première moitié du vingtième siècle. D'une part, c'est la réglementation du stationnement, qui stigmatise déjà¹⁸⁰⁰ de nombreuses difficultés¹⁸⁰¹ : « (...) la circulation

¹⁷⁹⁷ Rapport de Barboyon du 29 juillet 1931, p 5, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁷⁹⁸ En ce sens les discussions sont particulièrement animées au Conseil Municipal pour justifier les dépenses à engager, cf. séance du Conseil Municipal du 9 novembre 1931.

¹⁷⁹⁹ Cf. Rapport de Barboyon du 29 juillet 1931, p. 10, AML 1127 WP 054.

¹⁸⁰⁰ La situation n'a effectivement pas changé aujourd'hui et le stationnement reste l'enjeu majeur de la gestion urbaine par la régulation de la circulation, comme en témoignent les récents mouvements suite aux hausses des tarifs de stationnement des parcs gérés par Lyon Parc Auto ou lors de nouveaux aménagements de parcs de stationnement dans les programmes d'aménagement du Grand Lyon, comme pour le Projet « Les Berges du Rhône », cf. entretiens avec Pierre Grosjean (responsable des questions

dans Lyon devient de plus en plus difficile en raison de l'accroissement du nombre de voitures et surtout du stationnement (...) »¹⁸⁰². « (...) Le stationnement c'est l'ennemi de la circulation, si les véhicules pouvaient ne pas s'arrêter dans les rues le problème de la circulation serait solutionné dans la proportion des 9/10° (...) »¹⁸⁰³.

D'autre part, c'est la position du tramway¹⁸⁰⁴ qui est de plus en plus contestée¹⁸⁰⁵. La Compagnie O.T.L. se voit d'ailleurs contrainte de préparer un projet¹⁸⁰⁶ de mise en souterrain de certaines parties de lignes dès 1931¹⁸⁰⁷ car ce mode de transport est dénoncé comme étant trop lent, encombrant et dangereux¹⁸⁰⁸. Aussi à la fin des années trente¹⁸⁰⁹, une étude effectuée par les services de la police montre, photos et commentaires à l'appui, la gêne causée par les tramways pour la circulation automobile, en particulier aux intersections et lors de leurs arrêts¹⁸¹⁰. Sur un plan réglementaire, cette démarche sert surtout à dénoncer le problème de l'interdiction de doubler par la droite les tramways. Sur un plan matériel, les automobilistes se plaignent des infrastructures nécessaires au fonctionnement des lignes de tramways et qui rendent dangereuses la cohabitation avec les deux modes de transport : rails, stations, croisement de lignes, tête de lignes... A partir des itinéraires et des terminus des lignes de tramways¹⁸¹¹, on comprend l'existence de points problématiques de circulation causés par l'arrivée de plusieurs tramways sur certaines places (Cordeliers, Antonin-Poncet, Bellecour), devant certains lieux publics (Gare de Perrache) ou aux débouchés de certains ponts (Tilsitt, Mouton, Lafayette) et largement recensés dans les débats houleux sur les conditions de circulation à Lyon. Ce problème du tramway est entièrement résolu avec la disparition rapide et progressive de toutes les lignes de l'agglomération à partir des années

« Stationnement » pour la confédération d'associations DARLY, « se Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise » ; 03-11-04), et Christian Philip (actuel directeur de Lyon Parc Auto, ancien directeur du SYTRAL (Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise) et député du Rhône ; 16-12-04).

¹⁸⁰¹ Nous reviendrons plus largement sur le problème du stationnement à l'occasion de notre dernier chapitre.

¹⁸⁰² Cf. Rapport du Service des Travaux Publics et de la Voirie Municipale du 2 octobre 1933, p. 8, AML 1127 WP 054.

¹⁸⁰³ Cf. Rapport de Barboyon, op. cit. p. 5.

¹⁸⁰⁴ On a compté jusqu'à trente six lignes de Tramways à l'apogée du réseau (ouverture de la première ligne en 1880 ; électrification des lignes à partir de 1893) dans l'agglomération lyonnaise dans les années trente : trente quatre lignes + Lyon / Saint-Just - Vaugneray / Mornant et Lyon - Fontaines-sur-Saône / Neuville-sur-Saône, Voir Arrivet J., *Lyon, du tram au tram*, La Régordane, Chanac, 2001.

¹⁸⁰⁵ Voir sur ce point le rapport du 30 octobre 1931 de Paul Fevre : « Contribution aux travaux de la commission de la circulation » présenté au titre de la Section du Rhône de la Chambre nationale de commerce de l'automobile, cf. AML 1127 WP 054.

¹⁸⁰⁶ Qui devient le premier projet sérieux de « métro » à Lyon, après ceux du début du siècle, cf. Waldmann, R., *La grande Tréboule*, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 1991, p. 39.

¹⁸⁰⁷ Projet de « Mise en souterrain partielle des lignes n°3 – 18 – 23 – 24 – 25 pour la traversée de la Presqu'île » présenté au Maire de Lyon le 28 janvier 1931 par le Directeur de la Compagnie O.T.L., cf. AML 1127 WP 054.

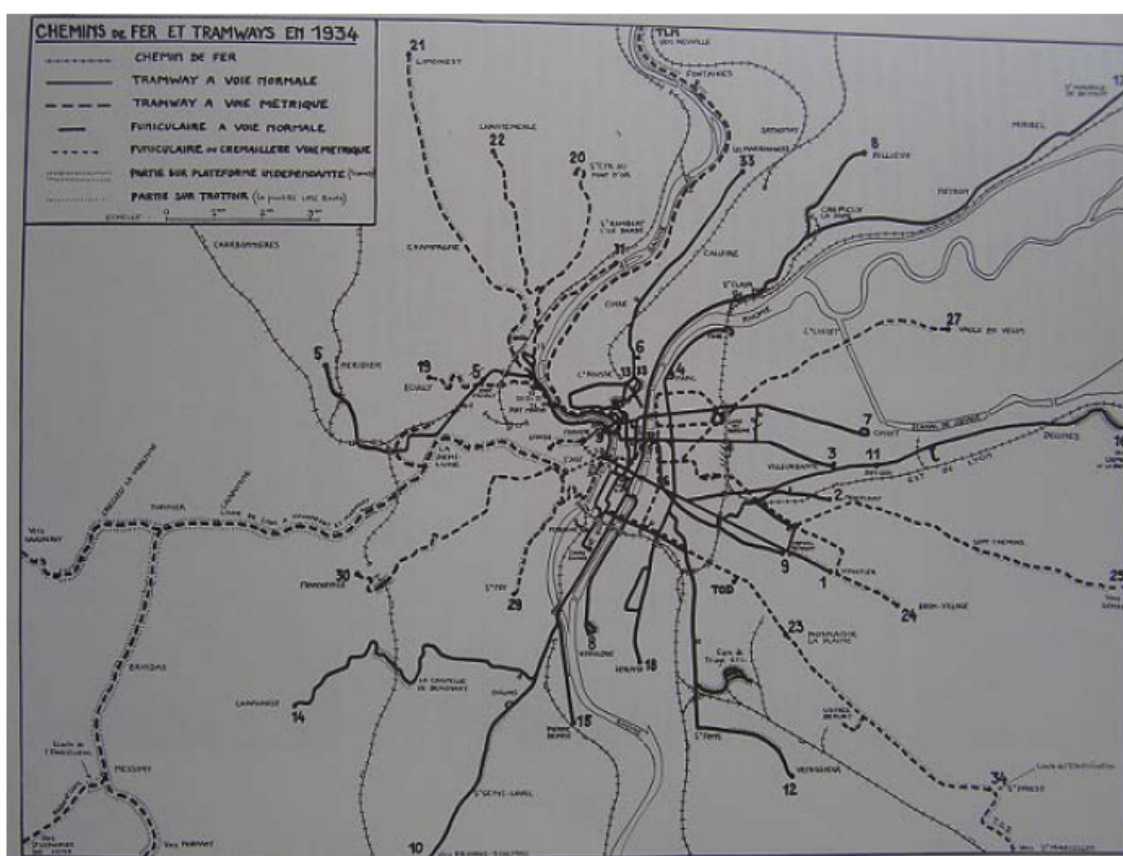
¹⁸⁰⁸ L'objectif étant de gagner de la place dans l'espace public pour l'automobile par rapport aux tramways. Depuis le Plan de Déplacement Urbain du Grand Lyon établi en 1997 (le premier établi dans une grande ville française), l'enjeu plus ou moins affiché est, à l'inverse, de reconquérir de l'espace public sur la voiture au profit du Tramway entre autres.

¹⁸⁰⁹ Sur la dénonciation du tramway en ville, voir aussi Guillaume A., « La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres », in Garçon A.-F., *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 1998, p. 124 et 125.

¹⁸¹⁰ Cf. AML 1267 WP 0111.

¹⁸¹¹ Voir en annexes, la présentation des différentes lignes de tramways ayant circulé à Lyon.

vingt et trente¹⁸¹². Il laisse place à un réseau de trolleybus particulièrement développé à Lyon dès les années trente et qui devient après la Seconde Guerre Mondiale le plus important d'Europe. Les bus et trolleybus permettent donc une cohabitation moins conflictuelle avec la circulation automobile. Puis on s'oriente à Lyon¹⁸¹³ vers une complémentarité encore plus marquée entre les transports en commun et l'automobile avec les études qui conduisent à la mise en place du métro vers la fin des années soixante-dix.



Chemins de fer et tramways à Lyon en 1934

Source : Arrivetz, Histoire des transports à Lyon, 1965, p. 43

Dans les années cinquante et soixante, de nouvelles questions sont débattues au sein de la commission municipale de circulation comme celle de la prise en compte du danger

¹⁸¹² La dernière ligne de tramway, le Train bleu reliant Lyon à Belleville rentrant définitivement au dépôt le 30 janvier 1956.

¹⁸¹³ Comme à Marseille, où dans ces deux villes, les premières lignes de métro sont inaugurées en 1978.

de la circulation aux abords des écoles¹⁸¹⁴. Ainsi, de nombreuses réunions, notamment entre 1955 et 1977¹⁸¹⁵, rassemblent des élus, des membres des services municipaux, des responsables académiques ou des membres des forces de police, sur ce problème. Elles débouchent sur des réflexions concernant la mise en place de patrouilles scolaires¹⁸¹⁶. Ce sujet est d'ailleurs fréquemment abordé à l'occasion des journées d'études ou des congrès auxquels des experts lyonnais assistent. Pourtant, malgré des premiers essais réalisés à l'initiative et avec le soutien de l'ACR, l'insuffisance des effectifs des forces de police ainsi que les réticences des parents d'élèves ne permettent pas de continuer l'expérience. Seule une politique de classement par dangerosité des abords des écoles est alors mise en œuvre. Ainsi les établissements les plus exposés au risque automobile bénéficient d'une plus grande surveillance de la part des forces de police.

Le problème des horaires de travail et son incidence sur les flux de circulation sont également abordés. En 1954, à l'initiative du Maire de Lyon, plusieurs réunions se tiennent à l'hôtel de Ville en vue de faciliter la circulation urbaine pour examiner le problème posé par la simultanéité des heures de sortie et de rentrée, à midi et à 14 heures¹⁸¹⁷. Ces réunions, auxquelles participent les représentants des diverses parties intéressées, aboutissent à la mise au point d'un programme, à titre d'essai, consistant à décaler de 10 minutes les horaires des établissements et services publics situés dans la Presqu'île :

« - le personnel des administrations, professions libérales et assurances sortiraient à 11h50, ainsi que les écoliers ; - les salariés des maisons de commerce en gros et des entreprises artisanales et industrielles termineraient à 12 heures ; - les banques et les commerces de détail fermeraient à 12h10. Le même décalage serait observé pour la reprise du travail à 14h. »

Plusieurs projets (patrouilles scolaires, aménagements des heures de travail, signalisation lumineuse, surveillance de la circulation, gardiennage des véhicules, plan de circulation...) sont donc entrepris et expérimentés à l'initiative ou sous contrôle de la commission municipale de circulation. Ce type de structure semble particulièrement adapté pour permettre d'étudier, d'accompagner et de nourrir ces démarches avant leur mise en place définitive. En ce sens, on peut dire que c'est un laboratoire d'idées largement approvisionné par son entourage proche, notamment les associations, et les experts qui gravitent autour. Toutefois, entre les essais et les discussions abordées en commission municipale et la mise en œuvre d'un projet ou d'une politique, la construction de l'action publique est souvent incertaine et aléatoire. C'est l'une des dimensions qui renforcent les critiques adressées à la commission. Les exemples fournis par les politiques de gestion du stationnement à Lyon, qui oscillent des années vingt aux années soixante entre restriction et réglementation du stationnement, mise en place de la zone bleue, gardiennage des voitures, mise en place de parcmètres, construction de parkings, montrent les difficultés de construction d'un secteur d'action publique cohérent et s'imposant véritablement aux groupements intéressés et aux utilisateurs d'automobiles.

¹⁸¹⁴ Ce problème est notamment abordé dans le cadre des journées d'études des commissions municipales de circulation ainsi que lors de certaines semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière.

¹⁸¹⁵ Voir AML 1093 WP 55.

¹⁸¹⁶ Elles consistent en la mise en place de parcours piétonniers sécurisés par des adultes (parents, associatifs, personnels de l'école ou de la mairie) permettant d'accompagner les enfants dans leurs trajets domicile/école. Aujourd'hui, on les appelle communément les « Pédibus ».

¹⁸¹⁷ Voir la séance de la CCL du 25 mars 1954 et le CR des travaux de la CCL pour l'année 1954, p. 363 et 364.

Pour produire du consensus dans le cadre du gouvernement du secteur de la circulation urbaine, les administrations locales et centrales ont recours à des instruments et des outils qui permettent une mise en forme quantitative des problèmes de circulation. Leurs services techniques et administratifs participent à cette formalisation pour maîtriser les conséquences du phénomène automobile sur leur activité. Ces différentes démarches offrent un cadre de compréhension des problématiques automobiles aux différents interlocuteurs politiques, administratifs ou techniques ainsi qu'aux organismes privés et aux usagers.

Section 2) La construction du consensus par des instruments d'action publique ?

On avait déjà pu repérer plusieurs tentatives de présentation quantitative du problème automobile dans les revues des associations automobiles et notamment dans les revues de l'ACR¹⁸¹⁸. Ces dernières diffusent en effet régulièrement des données chiffrées sur les transports en général et l'automobile en particulier. On retrouve des statistiques sur le nombre d'automobiles possédées ou construites par pays, ou par département, sur les accidents de la route, le stationnement en ville ou la circulation routière. Ces données proviennent le plus souvent de services administratifs ou d'autres revues¹⁸¹⁹ qui établissent des renseignements sur l'automobile¹⁸²⁰.

Concernant les rapports des services techniques produits par les instances publiques locales ou centrales, nous avons pour l'instant mis de côté les documents comportant des statistiques et des recensements concernant à la fois les conditions ou les caractéristiques de la circulation, le nombre de véhicules ou les caractéristiques des routes. Or ce nouveau type de production est central pour mesurer l'impact du phénomène automobile et son importance dans les débats politiques. La plupart des services concernés par les questions de circulation routière produisent en effet ces données, d'une part pour mieux appréhender et quantifier les pratiques automobiles et leurs conséquences sur leurs activités, d'autre part, pour porter à la connaissance des élus, l'incidence de ces nouvelles activités dans leurs services, mais aussi pour préparer la mise en œuvre de politiques publiques¹⁸²¹. A la Ville de Lyon, le service de voirie ou celui des voitures publiques établissent plusieurs tableaux sur les conditions de circulation ou les accidents de la route. En matière de circulation, sur le plan du nombre de véhicules en service ou au niveau de l'état des routes, le service vicinal et le service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône sont également de grands producteurs d'informations quantifiées. Les forces de l'ordre et les ministères concernés produisent à leur tour des données sur les flux de circulation ou sur les accidents automobiles.

Notre objectif sera de percevoir comment les services techniques et administratifs des autorités en charge des questions de transport administrent la question automobile en construisant des outils et des savoirs afin d'encadrer les problèmes de circulation urbaine. Nous verrons que ces instruments contribuent au gouvernement de ce secteur en

¹⁸¹⁸ Voir sur ce point notre chapitre un.

¹⁸¹⁹ *L'Argus*, créé en 1927, est la revue qui édite le plus grand nombre de statistiques automobiles.

¹⁸²⁰ Plusieurs de ces données sont reprises dans des tableaux en annexe.

¹⁸²¹ Philippe Bezes définit le pouvoir de mise en forme des fonctionnaires à la fois comme capacité de construction des textes réglementaires et comme capacité d'élaboration des politiques publiques, cf. Bezes P. « Administration » in Boussaguet et alii, 2004, op. cit., p. 34. Dans notre cas, ces deux aspects sont toujours intimement liés.

participant à la mise en administration de questions au départ techniques et extérieures aux prérogatives des pouvoirs publics.

A) Une formalisation quantitative à travers l'activité des services techniques

L'influence de l'automobile sur les services techniques est fonction des prérogatives dont ils ont la charge. Ainsi les services techniques municipaux s'occupent de la gestion d'une partie de la voirie urbaine. Dans ce cadre, ils construisent et entretiennent ce réseau tout en prévoyant certains aménagements (signalisation, caractéristiques des rues, aménagements/rescindements de trottoirs ou de refuges) pour faciliter ou sécuriser la circulation des usagers. A ce titre, ils sont amenés à établir des rapports plus techniques. Enfin, leurs prérogatives les conduisent à contrôler les activités du service municipal des voitures publiques ou d'entreprises qui fournissent un service public aux habitants de la Ville (taxis, transports en commun) liés aux transports et à l'automobile.

De leur côté, le service vicinal du Rhône et le service ordinaire des ponts et chaussées (SOPC) du Rhône ont en charge la construction et l'entretien du réseau routier départemental et urbain pour certaines voies. Le service vicinal¹⁸²² s'occupe plus précisément des chemins départementaux¹⁸²³ (de grande communication, d'intérêt commun ou vicinaux ordinaires) et le SOPC prend en charge les routes nationales (traversant ou non les zones urbanisées)¹⁸²⁴. Dans ce cadre, ils réalisent principalement des rapports concernant la construction ou la réfection de ces voies. Par ailleurs, ils sont également amenés à effectuer des opérations de comptage de la circulation et des rapports sur la circulation et les accidents de la route dans le département.

Nous verrons tout d'abord comment les enjeux routiers sont redéfinis à partir du développement du trafic automobile et parviennent à être mis en rapport par les services techniques départementaux. Puis nous reviendrons sur la manière dont les services techniques municipaux gèrent l'incidence du développement de l'automobile sur leurs activités.

1) Les enjeux routiers mis en rapport par les services techniques départementaux

La gestion des problèmes routiers est une activité régulière et ancienne à partir de laquelle se sont développés les services techniques départementaux, notamment au dix-neuvième siècle. Puis à partir de la fin de ce siècle, le développement de la circulation automobile bouleverse progressivement les pratiques techniques et administratives. Ainsi le service vicinal du Conseil Général du Rhône ou le service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône sont amenés à réaliser plusieurs types de rapports ou de tableaux reflétant principalement l'incidence de la question automobile sur leurs propres activités. Le développement de l'automobile dans le Rhône concourt particulièrement à l'augmentation de l'activité de leur service, ce que ne manquent pas de souligner les ingénieurs en chef rapporteurs de ces questions au sein des instances délibératives. Les rapports et tableaux qu'ils établissent portent à la fois sur l'état des routes mais également sur les statistiques de circulation automobile ou sur le nombre d'automobiles dans le département.

¹⁸²² Jusqu'en janvier 1942 et son incorporation dans le service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône.

¹⁸²³ Ainsi qu'à partir de 1928 du Boulevard de ceinture.

¹⁸²⁴ Principalement à Lyon, les RN 6, 7, 83, 84, 86, 89, 517, 518 et 433.

De 1894 à 1921¹⁸²⁵, ces documents tiennent compte de la circulation hippomobile, qui est comptabilisée par collier. Pour cette période, la plupart des rapports reproduisent les indications suivantes. Prenons l'exemple du rapport de 1894¹⁸²⁶ :

[Rapport SOPC 1894]

Rapport SOPC 1894		
227 km de routes nationales dans le département dont	204, 959 km en empierrement	22, 576 km en pavage
Fréquentation moyenne :	Circulation brute journalière	610, 5 colliers
	Circulation réduite journalière	492,1 colliers
	Tonnage journalier brut	882 tonnes
	Tonnage journalier utile	394 tonnes

A partir de 1922, les caractéristiques de la circulation sur routes ont changé. La circulation automobile a augmenté, il y a de plus en plus de camions sur les routes. Les premiers autocars font également leur apparition. Il n'est plus fait état de la circulation par collier ni du tonnage des marchandises transportées. L'attention se porte à présent sur les caractéristiques des routes. Le rapport de 1922¹⁸²⁷ est établi comme suit :

[Rapport SOPC 1922]

Rapport SOPC 1922			
	A l'état d'entretien	A l'état de viabilité	Total
Chemins de grande communication	1 146, 627 km	93, 053 km	1 244, 318 km
Chemins d'intérêt commun	636, 101 km	221, 411 km	880, 630 km
Chemins vicinaux ordinaires	1 198, 904 km	1 922, 169 km	4 349, 676 km

Par ailleurs, les rapports présentent la nature des revêtements qui dans la première moitié du vingtième siècle sont en pleine évolution. Ils mettent en avant les travaux d'entretiens ou de réfection des chaussées. On retrouve la répartition entre les chaussées empierrées, le goudronnage et le pavage. Le goudronnage prend de plus en plus d'importance même si les travaux de pavage de certaines rues sont poursuivis. Les tableaux suivants témoignent déjà de l'incidence de la nouvelle circulation automobile sur la réfection des routes et leurs caractéristiques. Ils sont suivis de commentaires. Ainsi l'ingénieur en chef Victor Varvier souligne l'augmentation de la circulation au voisinage de Lyon. Il constate également le fléchissement de la circulation hippomobile et l'incidence de la circulation automobile sur l'usure des routes :

« Cette modification de nos revêtements, surtout au voisinage de Lyon, est nécessaire pour que les routes nationales puissent résister à la circulation de plus en plus intense qui les emprunte : le recensement fait en 1921 a donné, pour

¹⁸²⁵ Pour cette période les rapports annuels sont faits successivement par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées du Rhône Jules Petit, Marcel Gros, Paul Dumas puis Victor Varvier.

¹⁸²⁶ Cf. rapport fait par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Jules Petit.

¹⁸²⁷ Cf. Discussion lors de la séance du 30 août 1923 du Conseil Général du Rhône.

cette circulation, des chiffres presque triples de ceux du recensement de 1913 et un comptage récent indique que, au cours de ces quatre dernières années, la circulation a encore doublé depuis 1921. »¹⁸²⁸

[Rapport SOPC 1926 (1)]

Rapport SOPC 1926 (1)			
Comparatif en terme de revêtement des RN ¹⁸²⁹			
Situation au	1 ^{er} janvier 1921	1 ^{er} janvier 1925	1 ^{er} janvier 1926
Empierrements ordinaires	204, 527 km	109, 098	52,076
Empierrements avec enduits superficiels (goudron, bitume)	0	70	120, 318
Revêtements modernes (Soliditit, Rhoubénite)	0	16, 487	20, 697
Pavages	23, 008	31, 650	34, 444
Totaux	227, 535	227,535	227,535

« Dans le département du Rhône, la circulation hippomobile a fléchi de plus d'un tiers de 1903 à 1920, ce département restant toujours second, c'est-à-dire après la Seine, dans la classification générale. Par contre, et comme partout ailleurs, la circulation des automobiles et des bicyclettes s'y est considérablement développée. Le tableau suivant précise l'importance de ce développement. »

[Rapport SOPC 1926 (2)]

Rapport SOPC 1926 (2)					
	1903	1913	1920	1922	1925
Vélocipèdes	30000	58000	68545	74555	99858
Autos de tourisme	500	2500	4339	6460	13663
Autos-camions	5	250	2523	3402	5592
Motos, cyclecars et sidecars	350	1700	2788	2507	4171

« D'après les résultats des comptages effectués en 1920-1921, sur les routes nationales de tous les départements, y compris celui de la Seine, le département du Rhône se classe deuxième pour la circulation générale et les autos-camions, troisième pour les autos de tourisme et quatrième pour les bicyclettes. Il ressort du tableau qui précède que, dans le département du Rhône, la circulation automobile (non compris les motocyclettes, cyclecars et sidecars), pendant l'année 1925, a été approximativement le sextuple de celle de 1913 et le triple de celle de 1920-1921. Cette proportion d'accroissement s'applique d'ailleurs à l'ensemble des véhicules automobiles circulant en France (...) la progression du

¹⁸²⁸ Idem.

nombre des véhicules automobiles s'est poursuivie régulièrement à raison de 24 % environ par an, cette moyenne générale pouvant s'appliquer au département du Rhône. Avec cet accroissement régulier, le nombre des véhicules automobiles double tous les ans et trois mois, de sorte que, s'il se maintient, on peut prévoir pour 1930, une circulation de 2 millions d'automobiles sur l'ensemble des départements, et de 50 000 environ dans le département du Rhône. »¹⁸³⁰

Au fur et à mesure de l'extension de leur activité du fait du développement de l'automobile dans le Rhône, les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées sont plus détaillés et se complexifient. Ils tiennent compte de l'évolution de la circulation automobile, de l'inflexion de la circulation hippomobile, de la nature des revêtements ou du nombre d'automobiles possédées. Ces rapports permettent donc aux ingénieurs de faire des prévisions sur les circulations futures d'automobiles dans le département du Rhône. Cela donne des indications sur les travaux à engager pour les années à venir, que ce soit en termes de création de voies ou d'entretien de routes existantes puisque « les questions routières sont d'ailleurs maintenant étroitement liées aux questions automobiles. »¹⁸³¹. Dans les années vingt ou trente, les conseillers généraux du Département du Rhône reprennent volontiers à leur compte ces informations et affirment très souvent, parfois à tort, dans plusieurs interventions, que le Rhône se classe deuxième parmi les départements français en termes de densité de la circulation, ce qui justifie pour certains l'amélioration des routes.

D'autres types de tableaux sont réalisés dans le cadre des rapports annuels du service vicinal ou du service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône. Ils tiennent compte de l'état du réseau routier, des caractéristiques du revêtement de ce réseau et des projets d'amélioration de ce réseau. Ils reviennent également sur le nombre de voitures possédées dans le département sur le recensement de la circulation. Dans ses rapports annuels, le service vicinal met en avant les caractéristiques des chemins départementaux en insistant sur leur état et sur leur entretien, comme le montre ce tableau de 1930¹⁸³² :

[Rapport Service Vicinal 1930]

Rapport Service Vicinal 1930					
Chemins	Longueur à l'état				Longueur totale
	D'entretien	De viabilité	De construction	De lacune	
Grande communication	1 147, 175 km	92, 568	1, 175	3,408	1 244, 326
Intérêt commun	633, 662	217, 552	4, 864	30, 823	886, 901
Vicinaux ordinaires	1 184, 951	1 926, 377	1 108, 584	118, 858	4 338, 770
Totaux	2 965, 788	2 236, 497	1 114, 623	153, 089	6 469, 997
Longueur totale à entretenir = 5 202, 285 km					

Tout comme les services de police de la Préfecture, le service ordinaire des ponts et chaussées établit lui aussi des comptages de la circulation automobile en certains points du département et principalement aux sorties de Lyon. Les recensements sont établis à partir de postes de comptage situés en rase campagne ou aux entrées et sorties de la ville de

¹⁸³⁰ *Idem.*

¹⁸³¹ Rapport du 3 juillet 1935 de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Victor Varvier.

¹⁸³² Rapport de l'ingénieur en chef du service vicinal du Rhône Claude Delaigue du 3 septembre 1930.

Lyon. En voici un exemplaire concernant les Routes Nationales 86, 7 et 83 présenté en septembre 1934¹⁸³³ :

[Rapport SOPC 1934]

Rapport SOPC 1934				
Moyenne d'un poste en rase campagne (RN 86) à Saint-Genis-Laval				
Automobiles				Motos
	particulières	A marchandises	Transport en commun	
1928	1 319	370	13	95
1934	1 180	532	252	82
Moyenne aux sorties de Lyon (RN 7) à Saint-Fons, montée des Clochettes				
1928	855	68	3	52
1934	2 392	799	273	294
Maximum aux sorties de Lyon (RN 83), Cours d'Herbouville				
1928	855	68	8	53
1934	3 996	1282	203	292

Ce tableau est l'occasion pour l'ingénieur en Varvier d'insister une fois de plus sur l'augmentation très importante du trafic dans la région lyonnaise :

« Les tableaux ci-dessous montrent d'une façon éloquente l'énorme accroissement de la circulation des véhicules de toutes catégories. En particulier il y a lieu de noter, dans cette majoration, la place prépondérante de la circulation lourde. Un décret du 30 juin 1934 vient heureusement de réglementer les dimensions et le poids des véhicules autorisés à circuler sur les voies publiques. (...) »¹⁸³⁴

Le service des contributions indirectes du Rhône fournit des statistiques intéressantes concernant le nombre de véhicules dans le département. Elles sont utilisées par les ingénieurs des ponts et chaussées dans leur rapport annuel sur l'état des routes, comme dans le cadre du rapport de 1935¹⁸³⁵ :

[Rapport SOPC 1935 (1)]

¹⁸³³ Rapport du 1^{er} septembre 1934 de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Victor Varvier.

¹⁸³⁴ *Idem.*

¹⁸³⁵ Rapport du 3 juillet 1935 de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Victor Varvier.

Rapport SOPC 1935 (1)			
	1932	1933	1934
Automobiles de tourisme et automobiles de transport public :	34597	37429	38764
Camions à marchandises :	10108	10645	13585 (y compris véhicules à gazogène)
Véhicules à gazogène :	54	47	
Cyclecars :	456	498	12531 (y compris motocyclettes et sidecars)
Motocyclettes et sidecars :	11667	11975	
Remorques		1341	

Les tableaux réalisés dans le cadre de ce rapport permettent de combiner à la fois les types de véhicules et l'intensité de la circulation sur les différentes routes nationales du département. Sur une période témoignant d'une forte progression de la circulation automobile, entre 1928 et 1934, les évolutions deviennent très importantes. Entre ces deux périodes, la circulation peut doubler pour certains véhicules, voire être multipliée par quatre, par exemple pour les camions à marchandises¹⁸³⁶.

[Rapport SOPC 1935 (2)]

¹⁸³⁶ Par ailleurs, dans son rapport de 1930, Varvier indique qu'en 1928 la circulation à traction animale ne représente qu'1/13^e de toute la circulation dans le Rhône, ce qui en fait un des départements les plus motorisés et les plus urbanisés. De plus pour cette année, il souligne qu'en France c'est dans le Rhône que la circulation de camions est la plus importante en France (elle y a triplé depuis 1920-1921) alors que la circulation animale a été divisée par cinq dans le Rhône entre 1928 et 1920, cf. Rapport du 13 août 1930 de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Victor Varvier.

Rapport SOPC 1935 (2)				
	Camions à marchandises	Automobiles de transport en commun	Voitures tourisme	Motocyclettes
RN 6				
1928	225	6	1045	110
1934	633	87	1828	158,9
RN 7				
1928	108	9	658,4	53
1934	462	83	1604	116,8
RN 83				
1928	393	19	1887	140
1934	1235	202	4538	319
RN 86				
1928	292	10	841,7	87,3
1934	519	126	966	89,9
RN 88				
1928	118	2	314	37
1934	343,4	16	274,9	37,5
RN 89				
1928	70	9	245	31,9
1934	163	18,6	459,4	56,7

On remarque une certaine complémentarité entre les rapports établis par le service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône et le service vicinal du Conseil Général du Rhône. Dans ce département, ces deux structures sont en effet suffisamment développées et autonomes pour fournir des renseignements utiles pour les élus, concernant les routes dont elles ont la charge.

A côté des caractéristiques de la circulation et des données concernant la réfection des routes, les accidents de la route font également l'objet d'une attention nouvelle à la fois qualitative et quantitative de la part des services techniques des collectivités locales ou des services de police. Des statistiques sont déjà publiées comme on l'a vu, notamment dans certains périodiques comme la *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*¹⁸³⁷ ou *L'Argus*¹⁸³⁸.

. Les services centraux de l'Etat vont mettre plus longtemps pour publier leurs propres statistiques notamment sur le plan national¹⁸³⁹. De plus, les accidents de la route ne font pas encore l'objet d'une attention plus spécifique et exclusive de la part de ces services. Toutefois comme on l'a déjà vu, certaines discussions en assemblée élue locale, tout comme les préoccupations des mondes automobiles témoignent que le sujet est devenu sensible. Néanmoins, les services techniques n'ont pas encore mis en œuvre d'outils spécifiques et

¹⁸³⁷ Qui publie fréquemment comme on l'a vu de nombreuses statistiques à partir d'articles recensés dans d'autres revues ou de données établies par les pouvoirs publics.

¹⁸³⁸ Qui, depuis son premier numéro en 1927, publie des statistiques très détaillées de la circulation, des accidents et du parc automobile français et international (nombre, production, caractéristiques des véhicules...), notamment à travers un numéro spécial annuel portant sur les chiffres de l'automobile.

¹⁸³⁹ En France, les premières statistiques nationales datent de 1938, sous l'injonction d'ailleurs des autorités internationales comme la SDN. Sur ce point, voir Bardet F. et Bernardin S., *Statistiques et expertises de la sécurité routière. Une comparaison France, Etats-Unis*, Rapport pour le compte du PREDIT, ENTPE, Vaulx-en-Velin, 2006 ; et Orselli J., 2009, op. cit.

de programme d'action pour enrayer les accidents de la route. Pour le Rhône, le premier grand rapport sur cette question émane du Cabinet du Préfet. Il porte sur la circulation routière et les accidents de la route. Il comprend une vingtaine de pages et est présenté en séance du Conseil Général le 27 avril 1938. Pour la première fois, une mise en forme graphique et statistique accompagne ce document, qui s'arrête également longuement sur les mesures à prendre, route par route, pour éviter que ne se reproduisent certains accidents. Le tableau fait ressortir de 1926 à 1937 la statistique des décès dus aux accidents provoqués par la circulation automobile :

[Rapport sur la circulation routière et les accidents de la route de 1938 (1)]

Rapport sur la circulation routière et les accidents de la route de 1938 (1)			
Années	Ville de Lyon et agglomération Lyonnaise	Département à l'exception de Lyon et de l'agglomération Lyonnaise	Total
1926	29	20	49
1927	21	22	43
1928	33	29	62
1929	41	51	92
1930	27	60	87
1931	34	37	71
1932	22	34	56
1933	36	46	82
1934	27	57	84
1935	20	42	62
1936	24	76	100
1937	25	68	93

A côté de ce tableau central, on retrouve dans ce rapport, de nombreux graphiques, courbes, tableaux et autres « camemberts » reprenant diversement ces chiffres. Prenons l'exemple du tableau du nombre des accidents mortels pour le département tout entier :

[Rapport sur la circulation routière et les accidents de la route de 1938 (2)]

Rapport sur la circulation routière et les accidents de la route de 1938 (2)												
	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Département sauf Lyon et agglomération Lyonnaise	19	22	28	51	60	37	34	45	51	41	71	66
Lyon et agglomération Lyonnaise	29	24	33	41	27	34	22	34	26	20	24	24
Total	48	43	61	92	87	71	56	79	77	61	95	90
Nombre de décès dus à ces accidents	49	43	62	92	87	71	56	82	84	62	100	93
1° Conducteurs et occupants de la voiture	17	5	23	35	37	27	21	26	34	30	43	68
2° Passants et autres	32	38	39	57	50	44	35	56	50	32	57	25

On remarque le souci du détail dans la collecte et la mise en forme de ces données qui constituent la première grande étude statistique et graphique concernant les accidents de la route dans le Rhône. C'est une première cartographie de l'accidentologie dans le département. Elle est d'autant plus novatrice que c'est également la première fois que les informations sur la géographie des accidents sont aussi précises, avec notamment les chiffres pour Lyon et son agglomération. Parallèlement aux premières statistiques nationales sur l'accidentologie des routes, elle témoigne donc déjà des prises en considération importantes des enjeux de sécurité routière de la part des élus et des services techniques du département et de leur volonté d'améliorer la sécurité des routes du département. La fin des années trente marque un tournant pour ce qui concerne la parution d'importants rapports sur la circulation routière dans le département. Le 19 septembre 1938, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, Antoine Thiollière, présente au Conseil Général du Rhône un rapport important et synthétique sur les conditions de circulation dans le Rhône. Il établit des moyennes quotidiennes au niveau de la circulation des véhicules ainsi qu'un comparatif avec la situation française :

[Rapport SOPC 1938]

Rapport SOPC 1938			
	Ensemble de la France	Département du Rhône	Rang du département du Rhône
Nombre quotidien de camions par km de routes	101,88	326,3	4 ^e
Nombre quotidien de véhicules de transport en commun par km de route	19,99	60,9	4 ^e
Nombre quotidien d'automobiles particulières par km de route	284	867,5	3 ^e
Nombre quotidien de véhicules à traction animale par km de route	29,8	32,7	41 ^e
Tonnage quotidien moyen par km	1 370 T	4 310 T	4 ^e
Situation des routes au point de vue des revêtements et de l'état des chaussées			
	Ensemble	Ancien réseau	Nouveau réseau
Empierrement simple	15 km	0	15 (1)
Empierrement revêtu	388,044	161,089	176,955
Chaussées bétonnées	30,529	29,329	1,200
Pavages	59,573	41,897	17,676 (2)
Total	443,146	232,315	210,831

(1) Contre 54 km environ au moment du classement dans la voirie nationale (2) Contre 12,652 km au moment du classement dans la voirie nationale.

Avec le classement par département, nous constatons une nouvelle fois que le Rhône est l'un des départements les plus urbains et les plus motorisés de France. En effet en 1938, il se classe au 3^{ème} ou au 4^{ème} rang pour la circulation de véhicules motorisés par kilomètre de route, alors qu'il ne se classe que 41^{ème} pour la circulation des véhicules à traction animale. Au 1^{er} janvier 1942, le service vicinal du Rhône est intégré au service ordinaire des ponts et chaussées. De même à partir de la Seconde Guerre Mondiale, le SOPC du Rhône ne réalise plus ce type de rapports et de tableaux statistiques sur l'état des routes et de la circulation routière, comme si la circulation routière était devenue plus visible. Présentés systématiquement en séance du Conseil Général par un rapporteur¹⁸⁴⁰, ces rapports permettent de montrer à l'ensemble des élus de l'assemblée l'accroissement du phénomène automobile et la mise en forme quantitative de ce problème par l'administration. Ils contribuent à envisager comment et dans quelle mesure une intervention publique est

¹⁸⁴⁰ Comme indiqué plus haut, Edouard Herriot et Antoine Gourju sont souvent rapporteurs de ces dossiers dans les années dix et vingt.

possible et souhaitable dans ce secteur. En quelque sorte, la question automobile est déjà encadrée dans ce type de présentation, même si d'autres préoccupations n'apparaissent pas encore dans ce genre de rapport, tels que la signalisation, le stationnement ou la sécurité routière¹⁸⁴¹. Ces questions se trouvent à leur tour davantage quantifiées et représentées graphiquement après 1945.

La construction de statistiques nationales s'appuie également sur des données concernant la circulation routière ou les caractéristiques des routes. Les ingénieurs des ponts et chaussées ou ceux du service vicinal produisent annuellement des données sur l'état du réseau routier dans leur département. De manière plus irrégulière, certains événements sont l'occasion de renouveler cette collecte statistique. Ainsi dans sa lettre du 5 juillet 1934 adressée aux Préfets¹⁸⁴², en vue de la participation du Gouvernement français¹⁸⁴³ à l'Exposition de la Circulation routière qui doit avoir lieu à Bruxelles en 1935, le Ministère de l'Intérieur leur demande plusieurs renseignements concernant l'état du réseau routier pour l'établissement de graphiques illustratifs :

« I – longueur totale de routes départementales, chemins de grande communication et d'intérêt commun refaite chaque année et pourvus d'un revêtement superficiel, pour toutes les années depuis 1918 jusqu'à 1933 ; II – liste des ponts reconstruits depuis 1920 avec indication de leur portée, de la dépense et de la date approximative de l'achèvement des travaux ; Il serait également intéressant de connaître les ponts consolidés ou élargis avec la dépense correspondante. 3) – les travaux annuels effectués conformément au programme de désenclavement et représentés soit par la dépense, soit par la longueur de route construite ; 4) – les dépenses annuelles totales faites sur les R.D – G.I.C. avec, si possible, la distinction entre les travaux neufs et les dépenses d'entretien ; 5) – les éléments que vous possédez en matière d'accidents d'automobiles dans votre département. En outre, vous voudrez bien me faire connaître si votre département ne pourrait pas envisager l'ouverture d'un léger crédit (de 500 à 1000 Frs) pour permettre d'établir des maquettes des ouvrages d'art les plus intéressants construits depuis la guerre. »

Ce type de demandes est fréquent lorsque sont organisées des manifestations nationales ou internationales. Les informations doivent nécessairement provenir de sources locales. Les collectivités locales peuvent ainsi être sollicitées dans deux cas de figure. D'une part lorsqu'un service central d'un ministre a besoin de collecter des données au niveau national. D'autre part, lorsqu'elles participent elles-mêmes à ces manifestations à travers l'envoi d'une délégation, apportant parfois des plans ou maquettes de projets routiers ou de données locales¹⁸⁴⁴. Des demandes d'information peuvent aussi provenir directement d'organisations internationales, pour les besoins de l'organisation d'un congrès, d'une

¹⁸⁴¹ Hormis pour l'important rapport de 1938.

¹⁸⁴² Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁸⁴³ C'est le Ministre de l'Intérieur du Gouvernement français qui est sollicité pour participer à cette exposition.

¹⁸⁴⁴ Ainsi ces manifestations sont l'occasion de demandes de subventions par les Ministères concernés auprès des assemblées locales pour l'établissement de maquettes de projets ou d'ouvrages locaux significatifs. Le Conseil Général du Rhône est ainsi souvent sollicité pour inscrire dans son budget ce type de réalisations.

exposition ou dans le cadre de travail de comités techniques. Une lettre du 12 avril 1934¹⁸⁴⁵ du Ministre des Travaux Publics¹⁸⁴⁶ adressée aux Préfets illustre bien cette demande :

« Pour donner suite à une décision prise par la dix-septième session de la Conférence Internationale du Travail, le Bureau International du Travail aurait besoin de données statistiques montrant, année par année, pour la période s'étendant de 1922 à 1932, le développement des services de transports par automobiles. A cet effet, le Bureau International du Travail a fait établir un questionnaire que je vous adresse ci-joint. Je vous prie de bien vouloir faire parvenir directement à M. le Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale (Direction du Travail, 3^{ème} Bureau), les renseignements dont il s'agit. »

Dans le cadre des recensements généraux de la circulation qu'il met en place, le Ministère des Travaux Publics oriente clairement le recueil des données locales par des consignes et une nomenclature très normalisée¹⁸⁴⁷. Effectués environ tous les dix ans (en 1903, 1913, 1921...), ils influencent la construction des rapports annuels réalisés par les services des ponts et chaussées et présentés aux Préfets et aux Conseillers Généraux. Naturellement, comme nous l'avons vu, d'autres recensements des données concernant la circulation sont effectués par les services déconcentrés, mais cette procédure¹⁸⁴⁸ reste le fil directeur des comptages et de l'analyse des données de circulation automobile.

Si l'activité des services techniques municipaux paraît plus éloignée des enjeux routiers que celle des services techniques départementaux, le développement de l'automobile a néanmoins une incidence importante sur leur fonctionnement.

2) Comment les services techniques municipaux gèrent le développement du phénomène automobile

Du côté des services techniques municipaux, la mise en forme quantitative du problème automobile ne s'effectue pas à partir des mêmes données que celles collectées par les services techniques départementaux. En effet, de nombreuses informations à la fois sur la circulation, les accidents, les infractions et l'état des routes, et concernant la ville de Lyon, leurs sont fournies directement par les services de police ou les services responsables de la gestion des routes. En même temps, les données dont a besoin le service de voirie municipale sont donc à la fois, plus fines, plus précises et plus qualitatives. La gestion de la voirie municipale s'organise en fonction des réseaux primaires et secondaires, constituant le domaine d'action de la Municipalité¹⁸⁴⁹. Elle bénéficie également d'une plus grande proximité et d'une meilleure connaissance de terrain, la Ville de Lyon étant à la fois moins étendue et plus dense que le département du Rhône. Il s'agit très concrètement en effet, d'aménager un carrefour, une portion de voie, une allée, un trottoir ou une place, en tenant compte, il est vrai, des trafics de transit mais surtout des caractéristiques locales. Cela

¹⁸⁴⁵ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁸⁴⁶ Représenté par le Conseiller d'Etat, Directeur des Chemins de fer et des Routes, Boutet.

¹⁸⁴⁷ Voir sur ce point Orselli J., 2009, op. cit., ainsi que Barles S., Jardel S. et Guillerme A., *Infrastructures de transports, parcs et trafics automobiles en France, 1900-1970 : étude exploratoire*, Rapports INRETS, TMU, septembre 2004.

¹⁸⁴⁸ Qui s'articule autour de l'établissement de circulaires très techniques et précises et la production de manuels.

¹⁸⁴⁹ Au niveau communal, il s'agit aussi de calibrer très sommairement les grandes dérivations routières et les boulevards circulaires prévues dans le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement. Ainsi la prévision des trafics routiers automobiles est « à l'époque un argument majeur pour réclamer des plans d'aménagement et d'extension », cf. Gaudin J.-P., 1985, op. cit., p. 152.

explique comme on l'a vu, la mise en place d'une gestion de la voirie et de la circulation à la fois par secteur géographique¹⁸⁵⁰, puis par arrondissement¹⁸⁵¹ et par rues¹⁸⁵².

Toutefois, un des signes de l'accroissement quantitatif de la gestion du problème automobile se matérialise à travers les informations mises en forme par les différents services municipaux responsables des voitures publiques, des taxis et autres formes de transports collectifs urbains. C'est un des domaines qui permet de montrer l'incidence de l'accroissement des déplacements motorisés sur le fonctionnement des services municipaux. Ainsi pour chaque année, l'inspecteur principal du service des voitures publiques (ou chef du bureau de la circulation) réalise un rapport dans lequel on retrouve les données suivantes¹⁸⁵³ :

[Activité du Service des voitures publiques (1932)]

¹⁸⁵⁰ Commission municipale de circulation organisée après 1945 par zones géographiques : Vaise ou Rive Droite de la Saône, Centre ou Presqu'île, Rive Gauche du Rhône.

¹⁸⁵¹ Mise en place au début des années 1960 par le nouveau secrétariat permanent de la commission municipale de circulation.

¹⁸⁵² Mise en place au milieu des années cinquante, en parallèle aux enquêtes nationales sur les caractéristiques des rues dans les villes françaises réalisées par le Comité technique de la voirie communale et départementale, cf. AN 1980 0521 ART 5.

¹⁸⁵³ Exemple de l'année 1932, cf. AML 1172 WP 6 / 1.

Activité du Service des voitures publiques (1932)			
Recettes = 513 300		Dépenses = 119 426, 90	
Etat du personnel			
1 inspecteur principal	1 vétérinaire inspecteur	1 carrossier-expert	5 contrôleurs
Fonctionnement du Service (Inspection et classement) :			
Voitures	Revues générales		
a) automobiles (auto-taxi)	Avril		Octobre
Voitures très bonnes	526	530	
Voitures bonnes	238	208	
Voitures passables	9	4	
Total	773	742	
b) Hippomobiles (fiacres)	Avril		Octobre
Voitures très bonnes	5	3	
Voitures bonnes	0	1	
Voitures passables	0	0	
Voitures refusées	0	0	
Total	5	4	
Chevaux très bons	3	2	
Chevaux bons	2	2	
Chevaux mauvais	0	4	
Total	5	4	
Nombre de voitures de place en circulation au 31 décembre 1932			
Automobiles de place (auto-taxi)	732		
Hipomobiles (fiacres)	4		
Permis de conduire des taxis			
Délivrés	56		
Nombre de permis de conduire retirés	14		
Nombre de PV de contraventions dressés en 1932	179		
Objets trouvés	NC		
Surveillance générale de la circulation des véhicules			
Nombre total d'infractions constatées	59		
Surveillance des voitures particulières			
Surveillance des emplacements réservés aux propriétaires de voitures particulières acquittant une taxe pour occupation du domaine public			
Nombre total de voitures surprises en infraction d'abandon et de stationnement prolongés sans nécessité	302		
Total des infractions constatées au 31 décembre 1932	171 (Sur ce nombre, il a été dressé 31 avertissements de PV à 31 particuliers)		
Sous contrat Creative Commons : Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Omnibus et Autocars			
Nombre de véhicules faisant le service des transports en commun dans l'intérieur de la Ville ou desservant des communes suburbaines autorisés à circuler par arrêtés préfectoraux (décret du 31 décembre 1922 - art 34 à 37) et bénéficiant d'une autorisation de stationnement	344		

Ces rapports annuels nous renseignent sur l'activité du Service municipal des voitures publiques, l'un des plus directement concernés par la circulation automobile. D'ailleurs dans la première moitié du vingtième siècle, sur certaines questions, ce dernier fait parfois office de bureau technique de la circulation au sein de la Mairie centrale, à côté du service de voirie en charge des principaux travaux municipaux. Avec ce tableau, on peut ici observer le travail de surveillance des transports collectifs (voitures hippomobiles/fiacres, voitures automobiles/taxis, omnibus et autocars....), qui est à sa charge tout comme le contrôle du stationnement et de la circulation en général des voitures particulières. D'ailleurs à la fin de chaque nouvelle réglementation mise en oeuvre, le service municipal des voitures publiques est mentionné comme l'un des responsables de l'application de l'arrêté en question. Comme cela avait été souligné au niveau des problèmes de surveillance de la circulation, c'est le seul service qui se trouve véritablement à disposition du Maire pour exercer « sommairement » une activité de surveillance de la circulation et éduquer les usagers, avant la mise en place de la Police Municipale. Si l'on suit plusieurs années de fonctionnement du service des voitures publiques¹⁸⁵⁴, on peut également mesurer les évolutions du parc des automobiles de transports collectifs :

[Parc automobile du Service des voitures publiques]

Parc automobile du Service des voitures publiques								
Année	Voitures hippomobiles		Automobiles de places / Voitures de taxis		Transports en commun ¹⁸⁵⁵	Permis délivrés		Nombre de lieux de Stationnement
	Petits Fiacres	Omnibus d'Hôtel	Taxis voyageurs	Taxis camionnette		Cochers	Chauffeurs	
1912	208	20	78		19	40	54	24
1913		14	304 (y compris fiacres)		14	142		24
1914	188	48	124		48	50	147	24
1915		12	160 (y compris fiacres)		12	10	40	24
1916		14	168 (y compris fiacres)			9	41	
1917		10	177 (y compris fiacres)			11	28	
1918		12	179 (y compris fiacres)			8	24	
1919		9	231 (y compris fiacres)			14	62	
1920	103		126		35	25	49	
1925	29		637		35 omnibus	1	331	40
1926	22		673		36 omnibus et autocars	1	213	
1930	10		847		130 omnibus et autocars	0	140	
1934	2		614		308 omnibus et autocars	0	38	
1935	1		591		285 autocars	0	12	
1939			474					
1946			500					
1953	1		326	40				
1960	2		408	40				

¹⁸⁵⁴ Cf. AML 1172 WP 6 / 1.

On peut observer la diminution très nette du nombre de fiacres et de voitures hippomobiles, encore important avant la Première Guerre Mondiale, mais qui régresse très sensiblement dans les années vingt pour devenir presque nul à la fin des années trente. Cette évolution est confirmée par le nombre de permis de cochers délivrés (il n'y en a plus à partir de 1928)¹⁸⁵⁶.

Parallèlement, en se développant, l'automobile permet aussi aux citoyens de s'émanciper des formes de transports collectifs¹⁸⁵⁷, même si dans un premier temps, elle contribue au contraire à renforcer les possibilités de déplacements collectifs car son essor est favorisé justement par ses capacités utilitaires, professionnelles et collectives¹⁸⁵⁸. On voit donc le nombre de permis pour automobiles délivrés augmenter dans de grandes proportions, surtout dans les années vingt. Concernant le parc des véhicules de transports en commun, on remarque aussi un certain nombre d'omnibus présents depuis le début du vingtième siècle (tout comme les omnibus d'hôtels), puis apparaissent les premiers autocars en 1926 et enfin les derniers omnibus disparaissent en 1935. Par ailleurs, près la Seconde Guerre Mondiale, l'utilisation des auto-taxis se diversifie (taxis voyageurs et taxis camionnettes).

Toujours au niveau de la Municipalité, il faut souligner le rôle du Service de la voirie transformé ensuite en Services Techniques de la Ville, qui réalise de nombreux rapports et collecte de nombreuses données sur la voirie, la circulation ou le stationnement. Néanmoins, ce travail apparaît plus empirique et qualitatif que les mises en forme opérées par les services de police ou ceux gestionnaires des routes. Il s'agit surtout de travailler à partir d'informations plus détaillées sur un aménagement, un carrefour ou une zone particulière. En même temps, ce service devient aussi progressivement le bureau d'études techniques des commissions de circulation. Il collecte donc de l'information en fonction des activités de ces commissions, des attentes des élus et des demandes des habitants et des organisations représentées.

Dans un autre registre, dans les années cinquante, les premières études sur les parkings en ville montrent aussi une première mise en forme du problème du stationnement. Quantitatives, réalisées sous forme d'enquêtes empiriques, avec la mise en avant de nombreux graphiques, formules, ou équations, elles permettent de mesurer les besoins en matière de stationnement, même s'il n'y a pas de véritable volonté modélisatrice¹⁸⁵⁹. Mais cette formalisation est nécessairement plus tardive car la mise en avant du lien entre flux de circulation/déplacement et capacités de stationnement est beaucoup plus lente à se dessiner, alors même que le stationnement est perçu très tôt comme un problème pour la circulation.

Complétant le travail des administrations locales et déconcentrées concernant la collecte de données automobiles, les représentants de l'Etat tentent d'imposer une mise en forme administrative centralisée et homogène, notamment au niveau de la collecte de données concernant les accidents de la route.

¹⁸⁵⁶ Pour complément voir le tableau en annexes sur le nombre de voitures publiques qui reproduit le détail de ces données pour les années 1912 à 1960.

¹⁸⁵⁷ En témoigne la chute de fréquentation des transports en commun et notamment des tramways à partir des années Trente, puis surtout après la Seconde Guerre Mondiale.

¹⁸⁵⁸ Voir notamment Flonneau M. 2005, op. cit., p. 102 et 103.

¹⁸⁵⁹ Voir sur ce point notre dernier chapitre.

B) Une mise en forme administrative au niveau de l'Etat

En lien avec l'activité des services déconcentrés ou de ceux des collectivités locales, les représentants de l'Etat proposent également une mise en administration du problème automobile. Dans ce sens, leur objectif est de favoriser la collecte de données et de statistiques sur la circulation et les accidents de la route. Il s'agit également en retour de diffuser les informations recensées pour renseigner les départements concernés des problèmes de circulation ou de sécurité routières rencontrés. Elles sont reprises dans des rapports sur la circulation ou les accidents, qui compilent des données recueillies dans plusieurs départements.

1) La construction de statistiques d'accidents

Au niveau des accidents de la route, la collecte des données statistiques est une démarche qui connaît plusieurs évolutions pour s'installer durablement dans les pratiques des administrations en charge de la gestion nationale et locale de la circulation routière¹⁸⁶⁰. C'est à du milieu des années vingt, qu'on repère les premières directives administratives visant à mettre en place des statistiques automobiles¹⁸⁶¹. Dans une lettre du 9 octobre 1933 aux Préfets¹⁸⁶², le Ministre de l'Intérieur¹⁸⁶³ revient sur l'une des procédures qu'avait essayé de mettre en place l'un de ses prédécesseurs. Après l'élaboration d'une circulaire en date du 20 juillet 1925, le Ministre de l'Intérieur avait demandé aux Préfets de lui adresser chaque année, en avril, la statistique des accidents mortels dus à la circulation automobile avec le recensement de leurs principales causes présumées. Ces données concernant la circulation parvenaient toutefois aux services centraux sans l'uniformisation qui aurait permis un recueil de données harmonisées, puisqu'aucune instruction précise n'avait été donnée pour l'établissement des tableaux correspondants. Or l'objectif est de faciliter la comparaison des chiffres donnés par les différentes préfectures pour tirer de leur étude des renseignements utiles à l'action publique. Il joint donc à sa lettre du 9 octobre 1933 un modèle de tableau pour permettre une meilleure collecte des données :

[Statistiques accidents par département]

¹⁸⁶⁰ Jusqu'à la fin des années trente, une grande partie des statistiques automobiles disponibles pour le grand public (circulation, accidents, construction automobile...) sont produites par les journaux, les revues ou les associations automobiles.

¹⁸⁶¹ Les années 1924 et 1925 marquent d'ailleurs un tournant dans la mise en place des premières statistiques automobiles administratives « fiables » au niveau local et au niveau central.

¹⁸⁶² Cf. AN 1994 0495 ART 21.

¹⁸⁶³ Représenté ici par le Directeur de la Sûreté Générale, G. Thomé.

Statistiques accidents par département	
Année	Département
Nombre d'accidents mortels dus à la circulation automobile	
Nombre de personnes tuées	
Soit : conducteurs et occupants des voitures	
Passants	
I – Accidents dus à la faute des conducteurs Excès de vitesse Inobservation des règlements Imprudence ou inexpérience Eclairage insuffisant Eclairage éblouissant Ivresse Autres causes	Décès
II – Accidents dus à la faute ou à l'imprudence des passants	Décès
III – Accidents dus au matériel	Décès
IV – Etat de la route et conditions atmosphériques Dérapage ou capotage Mauvaise visibilité Chemins de largeur insuffisante ou encombrée Tamponnements aux passages à niveaux Arbres plantés trop près de la chaussées Autres causes	Décès
V – Causes non précisées	Décès

La circulaire du 9 octobre 1933 permet aux services du Ministère de l'Intérieur de constituer un rapport essentiel sur les accidents de la circulation à partir des informations collectées dans l'ensemble des départements. En retour, le Directeur général de la Sûreté Nationale envoie donc ce rapport avec sa lettre du 18 juillet 1934 aux Préfets¹⁸⁶⁴. Il permet d'avoir une vue d'ensemble des causes des accidents pour l'année 1933 ainsi que de comparer les données pour cette année avec les chiffres obtenus pour les années 1924, 1927 et 1930.

« (...) De 1924 à 1933, le nombre des morts a presque triplé. L'examen des causes d'accidents appelle certaines observations : (...) vitesse, inobservation des règlements seraient, de beaucoup les causes les plus fréquentes. (...) un de mes prédécesseurs vous priait de recommander aux autorités et agents qui concourent à la police de la circulation routière d'intensifier l'activité de leur surveillance, non seulement aux abords et dans la traversée des agglomérations, mais aussi en rase campagne (...). Je ne saurais trop insister, (...) sur la nécessité d'obtenir une application générale et rigoureuse des dispositions du Code de la route. De nombreux accidents seraient également imputables à l'inexpérience et l'imprudence des conducteurs. M. le Ministre des Travaux Publics, (...) a recommandé à l'Union Nationale des associations de tourisme de soumettre les candidats au permis de conduire à des épreuves sévères pour éliminer tous ceux qui ne connaîtront pas le maniement de leur véhicule et les règles de la circulation d'une façon établissant que leur présence sur la route ne constituera pas un danger public. (...) J'attire tout spécialement votre attention sur le nombre particulièrement élevé des accidents dûs à la faute

¹⁸⁶⁴ Cf. AN 1994 0495 ART 21.

des passants (...). Trop de piétons ou de cyclistes sont coutumiers de graves imprudences, (...). Je ne saurais trop vous recommander de vouloir bien, par tous les moyens dont vous disposez : avis dans la presse locales, recommandations par voie d'affiches, distribution de tracts, signalisation spéciale, des points les plus dangereux, enseignement du Code de la route dans les écoles, ... rappeler au public que les conditions actuelles de la circulation, notamment sur les routes à grand trafic, nécessitent non seulement la bonne volonté de tous les usagers à se soumettre aux exigences réglementaires, mais aussi leur attention constante. A ce point de vue, l'éducation des piétons, des cyclistes et des conducteurs de voitures à chevaux est à faire tout autant que celle des conducteurs d'automobiles, de motocyclettes, de camions et de véhicules de transport en commun ; les associations de tourisme, les syndicats d'initiatives, les groupements automobiles et motocyclistes, les clubs régionaux et locaux, les compagnies d'assurances, les commissions de sécurité routière prévues par la circulaire du 28 mars 1933, - si vous avez jugé opportun d'en créer dans votre département, - ne manqueront pas de vous apporter tout leur concours. (...) La circulaire précitée vous avait recommandé de prendre toutes mesures propres à l'amélioration des conditions matérielles de sécurité de la circulation (...). Certaines des mesures projetées font partie d'un plan d'ensemble dont les travaux s'échelonnent sur plusieurs exercices budgétaires ; d'autres, tels que l'élagage des haies, le blanchissement des arbres, peuvent semble-t-il, être réalisées à peu de frais. (...) Diverses mesures (renforcement des sanctions contre les conducteurs qui conduisent sans permis ou alors que leur permis a été retiré, suspension jusqu'à décision judiciaire et, dans certains cas, retrait du permis des conducteurs qui conduisent en état d'ivresse) sont actuellement à l'étude ; (...). Mais toutes les mesures législatives ou réglementaires, (...) risquent d'être vaines si, d'une part, les usagers de la route, (...) n'acceptent de se plier à une discipline librement consentie qui, seule, peut faciliter à tous, piétons cyclistes, conducteurs de voitures quelconques, la circulation sur les voies publiques ; - si, d'autre part, les infractions volontaires au Code de la route ne sont pas strictement réprimées. (...) Les municipalités, les services placés sous vos ordres, la presse, les associations sportives et touristiques seconderont volontiers, je n'en doute pas, vos efforts dans cette œuvre d'éducation, si nécessaire, des usagers de la route ; il vous appartient, d'autre part, de donner aux maires, à la gendarmerie et aux fonctionnaires chargés de la police de la circulation les instructions utiles pour assurer l'exacte application des dispositions que vous aurez prises. »

L'analyse de l'augmentation des accidents de la circulation est précisée notamment en fonction de leurs causes. Le Directeur général de la Sûreté Nationale insiste d'ailleurs sur la nécessité d'utiliser ces données pour des actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité de la circulation, en collaboration avec les services des administrations déconcentrées, ceux des autorités locales, les associations automobilistes et la presse. A la suite de ces premières initiatives, le Ministère des Travaux Publics crée le 1^{er} mars 1937 une Section permanente de la sécurité routière chargée de « fixer les modalités d'établissement des statistiques d'accidents et en tirer les conclusions pratiques en vue de l'amélioration

de la sécurité routière »¹⁸⁶⁵. La Fédération nationale des Clubs-Automobiles de France s'y trouve représentée par l'intermédiaire de son Président. Un des premiers travaux de cette section consiste à établir un formulaire à remettre aux gendarmes et agents de la circulation : « formulaire sur lequel sont portées les principales mentions suivantes : Localité et heure où s'est produit l'accident ; Personnes tuées ou blessées ; Renseignements sur la nature des véhicules impliqués ; Nature de l'accident ; Circonstances ; Causes présumées ou apparentes. A ce formulaire est jointe une notice assez détaillée sur les différentes causes possibles d'accidents sur laquelle l'agent n'aura qu'à cocher l'indication qu'il juge convenable. Ces fiches seront ensuite centralisées au Ministère des travaux publics où elles seront dépouillées. La commission en tirera alors les statistiques et les enseignements utiles. Le crédit nécessaire a été voté pour l'achat de différent matériel indispensable pour ce service de statistique et de documentation »¹⁸⁶⁶. La collecte de statistiques concernant les accidents automobiles s'institutionnalise donc vers la fin des années trente¹⁸⁶⁷, avec des répercussions comme on l'a vu au niveau des rapports produits par les collectivités locales¹⁸⁶⁸. De même, cette période voit le Ministère des Travaux Publics se positionner comme l'un des acteurs incontournables dans ce domaine¹⁸⁶⁹. Il doit toutefois composer avec l'activité des services des Ministères de l'Intérieur et de la Défense, dont l'organisation locale permet aussi une collecte de données concernant la gestion des flux routiers ou les accidents de la circulation.

2) L'activité routière des services de police

A la Préfecture du Rhône, le corps des gardiens de la paix constitue lui aussi ses propres données sur le recensement de la circulation principalement sur le territoire de Lyon. Au niveau du Département, les services de gendarmerie produisent leurs propres tableaux des conditions de circulation. Ainsi de leur côté, les services de police de la Préfecture s'occupent principalement du contrôle des règlements de circulation. Ils gèrent également les accidents de la circulation. Ils ont donc à établir des rapports en lien avec ces interventions. Ils peuvent par ailleurs effectuer des opérations de comptage de la circulation et établir ainsi des statistiques sur cette circulation tout comme sur les accidents de la circulation.

A plusieurs reprises du côté de la Préfecture, le Corps des gardiens de la paix produit des statistiques sur la circulation des véhicules en des points très fréquentés de la Ville de Lyon, à des heures et des dates différentes¹⁸⁷⁰. Voici un premier exemple de tableau de comptage de la circulation :

¹⁸⁶⁵ Cf. Orselli J., 2009, op. cit., Partie II, p. 58.

¹⁸⁶⁶ Cf. *Revue de l'ACR* n° 12 décembre 1937, p. 414.

¹⁸⁶⁷ En lien notamment avec l'avancée des travaux des comités techniques de la SdN sur ce sujet (notamment les activités entre 1936 et 1938 du Comité pour l'unification des statistiques relatives aux accidents de la circulation routière), qui poussent le gouvernement français à développer la mise en place de statistiques des accidents automobiles, cf. A SDN R 4303. Voir aussi sur ce point Orselli J., 2009, op. cit. et Bardet F. et Bernardin, 2006, op. cit.

¹⁸⁶⁸ Voir le rapport présenté lors de la séance du Conseil Général du Rhône du 27 avril 1938 sur la circulation routière et les accidents de la route.

¹⁸⁶⁹ Cf. Decreton S., « Archéologie d'une politique publique, Le cas de la sécurité routière », *Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 11, décembre 1992-janvier 1993, pp. 225-245.

¹⁸⁷⁰ Cf. AML 1140 WP 094.

[Comptage de la circulation]

Comptage de la circulation					
Date du recensement	Points où le recensement a été fait	Voitures automobiles de tourisme passées de...			
		6 h à 12 h	12 h à 18 h	18 h à 24 h	Total
1 ^{er} février 1924	Place des Terreaux, angle rue d'Algérie	417	834	558	1839
...	...	...	...	...	...

Il s'agit donc d'un premier tableau de comptage du passage des véhicules dans certains secteurs de la Ville. Cela peut permettre notamment de mesurer les besoins en matière de surveillance de la circulation par des agents de police pour certaines heures et certains carrefours. Avec le développement de la circulation automobile, les outils et les techniques qui permettent d'appréhender son évolution changent. D'autres procédures pour collecter des données sont donc mises en oeuvre par les services de police. Elles peuvent ainsi concerner le nombre et les caractéristiques des infractions à Lyon. Établies toutes les une à trois semaines par le district de police de l'agglomération lyonnaise (Voie publique, de la Direction générale de la sûreté nationale, Ministère de l'Intérieur), elles sont ensuite soumises pour information au secrétariat général de la mairie et au 3^{ème} Bureau de la 2^{ème} Division de la Mairie de Lyon ainsi qu'à l'adjoint en charge des questions de circulation. Les infractions aux arrêtés municipaux sont répertoriées comme suit¹⁸⁷¹ :

[Infractions aux arrêtés municipaux]

Infractions aux arrêtés municipaux			
1 - Règlement général de la circulation (A.M. du 03-04-1967)	Circulation	Franchissement carrefours au feu rouge	Nombre
		Franchissement bandes jaunes continues	Nombre
		Autres infractions à la circulation	Nombre
	Stationnement	Zone bleue	Nombre
		Autres lieux	Nombre
2 - Règlement sanitaire (A.M. du 11-07-1942)	Nombre		
3 - Affichage sur les édifices publics (A.M. du 09-09-1920)	Nombre ¹⁸⁷²		

Avec les chiffres présentés régulièrement dans ce type de tableau, on se rend compte qu'à la fin des années soixante, les infractions les plus importantes concernent le stationnement. Par ailleurs, le Commissaire Divisionnaire du District de l'agglomération

¹⁸⁷¹ Cf. AML 1065 WP 0083.

lyonnaise¹⁸⁷³ fait établir par le Commissariat Central de l'Agglomération lyonnaise (Corps des gardiens de la paix) des statistiques sur les accidents de la circulation. Il les transmet au Procureur de la République de Lyon et au Maire de Lyon (Secrétariat général de la Mairie). On retrouve ainsi pour la période 1958-1970 les statistiques du nombre d'accidents, de morts et de blessés par mois. Le tableau est fourni un mois après le mois écoulé et présenté comme suit¹⁸⁷⁴ :

[Accidents dans l'agglomération lyonnaise]

Accidents dans l'agglomération lyonnaise							
C A U S E S	Nombre d'accidents						T O T A L
	Entre véhicules autos	Entre autos et deux roues	Entre engins à deux roues	Autos seules	Engins à deux roues seuls	Engins à deux roues et piétons	
Inobservation des signaux d'arrêt et de priorité							
Excès de vitesse							
Doublage et dépassement							
Changement de direction sans les précautions nécessaires							
Manœuvre en marche arrière							
Accidents survenus avec piétons							
Conduite en état d'ivresse							
Divers							

On peut remarquer le détail dans la présentation des différentes causes d'accidents, répertoriées en huit catégories et au niveau des véhicules impliqués (avec six combinaisons possibles). Cette classification permet d'établir un premier panorama des caractéristiques des accidents dans l'agglomération lyonnaise. Au-delà des fichiers statistiques détaillés propres aux différents services gestionnaires de la route, elle offre ainsi un bilan régulier de l'accidentologie routière aux différents responsables de la circulation à Lyon. Cela permet déjà de repérer les enjeux à partir desquelles une action publique en faveur de la sécurité routière peut être mise en œuvre. Au-delà des données produites et des outils mis en place par les services de police, les questions routières sont également sujettes à une mise en forme quantitative de la part des services techniques départementaux.

La mise en forme administrative à laquelle participent les services techniques et administratifs des autorités centrales et locales débouche dans certains cas sur une véritable cartographie des problèmes automobiles. Il s'agit alors de proposer un nouveau

¹⁸⁷³ District de police de l'agglomération lyonnaise, Secrétariat général pour la police, Ministère de l'Intérieur.

¹⁸⁷⁴ Cf. AML 1065 WP 0101.

cadre de compréhension des problématiques routières, de circulation ou d'accidents de la circulation.

C) Vers une cartographie des problèmes automobiles

A partir des années vingt et surtout après la Seconde Guerre Mondiale, les services techniques de la Ville ou du Département ont recours à la représentation cartographique pour repérer les problèmes de circulation et les accidents de la route¹⁸⁷⁵. Des cartes sont progressivement insérées dans les rapports établis sur la circulation, l'état des routes ou les accidents de la route. Plusieurs types de cartes seront produits par les services de police, le service ordinaire des ponts et chaussées ou les services techniques des collectivités locales :

[Production de cartes]

Production de cartes
des cartes routières, les plus fréquentes, produites principalement par le service ordinaire des ponts et chaussées ou les services techniques de la ville
des cartes de signalisation
des cartes de projets ou de circuits (ponts, rues, routes, boulevards, auto-routes, tunnels...)
des cartes des aménagements de la circulation (carrefours, refuges, stationnement, sens uniques, signalisation lumineuse...)
des cartes de points problématiques pour la circulation (intensité des flux, congestion...)
des cartes avec une représentation graphique des données sur la circulation, produites à partir des années cinquante
des cartes représentant les points noirs concernant les accidents de la circulation, produites à partir des années cinquante ¹⁸⁷⁶
des cartes représentant les rues (réseau primaire et secondaire), les sites, les établissements et les monuments principaux de la ville ¹⁸⁷⁷

L'ensemble de ces cartes participe ainsi largement à la représentation mentale que les élus comme les techniciens se font de la ville et de ses problèmes routiers. Les usagers de la ville (piétons, conducteurs, transporteurs, professionnels) développent également un habitus à partir de leur pratique de la ville¹⁸⁷⁸ (identification de sites, de lieux éventuels de stationnement), de ses potentialités circulatoires (raccourcis, impasses...), comme de ses embouteillages¹⁸⁷⁹.

Dans les revues de l'ACR, les membres du comité de rédaction ou les auteurs des articles ont fréquemment recours à l'utilisation de cartes ou de représentations graphiques pour présenter les voyages automobiles, un événement ou un projet¹⁸⁸⁰. En parallèle de

¹⁸⁷⁵ Voir Gardon S., « Cartographier le problème automobile en ville (Lyon, 1920-1973) », International Conference *Descriptio Urbis. Measuring and representing the modern and contemporary city*, Rome, 27-29 Mars 2008.

¹⁸⁷⁸ Voir sur ce point Saunier P.-Y., « La ville en quartiers : découpages de la ville en histoire urbaine », *Genèses*, n° 15, mars 1995, pp. 103-114.

¹⁸⁷⁹ Voir sur ce point Flonneau M., op. cit., 2005, p. 60 et 61.

¹⁸⁸⁰ Voir Faugier E. et Gardon S., « Le spectacle de transports sur papier, Les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme », in Flonneau M. et Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, Etat des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009.

nombreuses initiatives d'associations, comme le Touring-Club de France, l'Automobile-Club de France, l'Automobile-Club du Rhône ou le Syndicat d'initiative du Rhône, favorisent le développement du tourisme principalement par l'information à destination des touristes. De même, plusieurs sociétés privées produisent également des cartes routières, comme l'entreprise Michelin. Ces dernières entrent parfois en contact avec les pouvoirs publics. En séance du Conseil Municipal de la Ville de Lyon du 23 janvier 1933, un projet d'installation de plans routiers à divers endroits de la ville, élaboré par le Service de voirie, en collaboration avec l'ACR et le Syndicat d'initiative, est débattu. Dans ce cadre, des géomètres ou des entreprises peuvent solliciter directement la Mairie pour proposer d'établir ou de reproduire des plans de la circulation à Lyon, qu'ils soient sous forme de brochures, d'affiches ou de panneaux. Lors de la séance du 21 février 1938¹⁸⁸¹, le Conseil Municipal approuve le transfert des plans posés sur la voie publique par la Société des Plans Routiers¹⁸⁸² à la Société Générale des Plans Indicateurs¹⁸⁸³. Certaines cartes de la ville accompagnent différents outils d'information locale, tels que les annuaires Henry ou Fournier, la presse, ou les périodiques. Elles peuvent répondre à plusieurs objectifs, comme la représentation des industries¹⁸⁸⁴, la localisation d'activités ou de loisirs¹⁸⁸⁵. Les services techniques de la Mairie éditent également leur propre carte routière¹⁸⁸⁶. Dans la première moitié du vingtième siècle, se développe donc un marché des cartes, notamment urbaines, qui accompagne le développement de l'automobile et de ses usages.

Au niveau des services techniques de la ville, du service ordinaire des ponts et chaussées et des services de police, la réalisation de cartes participe au développement d'un savoir et d'une expertise sur la circulation routière, le stationnement ou les accidents. Utilisé volontairement ou non en tant qu'outil de gouvernement, c'est un instrument de connaissances qui permet d'attirer l'attention sur un problème public à résoudre ou de proposer un programme d'action publique à mettre en œuvre¹⁸⁸⁷. Les projets routiers exposés par les ingénieurs sont largement étayés par le recours à la présentation cartographique, si bien que lorsque l'on consulte aux archives les dossiers concernant certains projets routiers, 90 % des documents sont constitués de plans. Il s'agit de montrer comment les projets en question relient un point A à un point B, se connectent à d'autres points de circulation, s'insèrent dans un environnement donné, et de représenter les

¹⁸⁸¹ A cette occasion, il est également fait référence à la convention passée le 3 juin 1930 avec la Société des Plans indicateurs permettant l'augmentation du nombre d'appareils.

¹⁸⁸² Cf. Convention acceptée par délibération du Conseil municipal du 23 janvier 1933, et approuvée par le Préfet du Rhône le 8 mars 1933.

¹⁸⁸³ Cf. lettre du 2 février 1938, la Société Générale des Plans indicateurs (15, rue Jasmin, à Paris).

¹⁸⁸⁴ Les annuaires reproduisent souvent des cartes de situation des zones industrielles ou d'activité. Voir notamment la carte industrielle de la ville de Lyon réalisée en 1932 par la Société de documentation industrielle (Paris, VIIIe), cf. Delfante C., Pelletier J., *1350-2015 Plans de Lyon, Portraits d'un ville*, Editions Stéphane Bachès, Lyon, 2006, p. 118 et 119.

¹⁸⁸⁵ Voir sur ce point Archives Municipales de Lyon, *Forma Urbis, Les Plans généraux de Lyon XVIe-XXe siècles*, Lyon, 1997 ; Delfante C., Pelletier J., *Atlas historique du Grand Lyon, Formes urbaines et paysages au fil du temps*, Editions Xavier Lejeune, Paris, 2004 ; Delfante C., Pelletier J., 2006, op. cit.

¹⁸⁸⁶ Voir les cartes éditées par les services techniques municipaux (cf. Agence d'urbanisme de Lyon, Musée de l'automobile. ...)

¹⁸⁸⁷ Voir sur ce point la contribution de Jean-Pierre Le Bourhis : « Quadriller le territoire. La cartographie au service de l'action publique contre les risques naturels », in Ihl O., Kaluszynski M. et Pollet G. (dir.), *Les sciences de gouvernement*, Economica, Paris, 2003, pp. 157-167 ; l'article de Emmanuel Martinais, « La cartographie au service de l'action publique », *EspacesTemps.net*, Textuel, 13.11.2007 ; ou le dossier de *Genèses* de septembre 2007 (n° 68) dirigé par Pierre Lascombes sur « Gouverner par les cartes ».

obstacles ou la construction d'infrastructures sur les parcours traversés (ponts, tunnels, virages, bordures...). Avec les cartes, les programmes dessinés sont ici directement accessibles à partir d'une représentation graphique qui matérialise et concrétise leur contenu et leurs objectifs. Mais dans d'autres cas de figure, comme dans celui de la gestion de la sécurité routière ou des études en matière de stationnement, on remarque au contraire, jusqu'à une période plus récente, une absence quasi-totale de cartes réalisées pour soutenir les programmes d'action publique engagés. Ainsi, la question des emplacements, de la localisation ou celle de la représentation spatiale apparaissent moins importantes. Dans ce sens, les projets s'inscrivent dans une logique de localisation plus simple, comme dans le cas d'un parc de stationnement, ou immatérielle lorsqu'il s'agit de favoriser l'éducation de certains comportements routiers ou au contraire d'en prohiber d'autres plus dangereux. Dans ces secteurs, en l'absence de cartes, l'action publique peut apparaître moins directement opérationnelle et nécessite une moins grande représentation matérielle que les projets routiers classiques. De manière générale, en termes de valorisation professionnelle et d'évolution du métier d'ingénieur, la construction des routes est historiquement beaucoup plus noble et plus importante que la construction de parkings, la gestion du stationnement ou celle de la sécurité routière¹⁸⁸⁸. De fait, les outils développés sont moins importants et surtout plus récents, notamment sur le plan de la modélisation ou de la représentation cartographique ou graphique.

Concernant les conditions de circulation, après l'adoption de réglementations générales dans la plupart des grandes villes françaises dans les années vingt¹⁸⁸⁹, il s'agit progressivement après la Seconde Guerre Mondiale d'élaborer des plans généraux de circulation¹⁸⁹⁰. La plupart des études réalisées dans les années soixante converge vers ce programme. A Lyon, la procédure de mise en place d'un plan général de circulation, accompagné de couloirs de bus en site propre, d'axes prioritaires à sens unique¹⁸⁹¹ puis plus tard de voies piétonnes, s'étale entre 1966 et 1978¹⁸⁹². De leur côté, les études conduites par les services centraux du Ministère de l'Équipement permettent également l'élaboration d'une méthodologie sur les plans de circulation dans les villes à partir de 1971¹⁸⁹³. Ce rapatriement de l'expertise au niveau étatique se confirme plus tard avec la mise en place des Plans de Déplacements Urbains à partir des années quatre-vingt¹⁸⁹⁴.

¹⁸⁸⁸ Voir sur ce point Picon A., *L'invention de l'ingénieur moderne, L'Ecole des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1992 ; et Guillaume A., *Corps à corps sur la route, Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIXème siècle*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1984.

¹⁸⁸⁹ A Lyon le 1^{er} février 1926. Voir sur ce point notre chapitre deux.

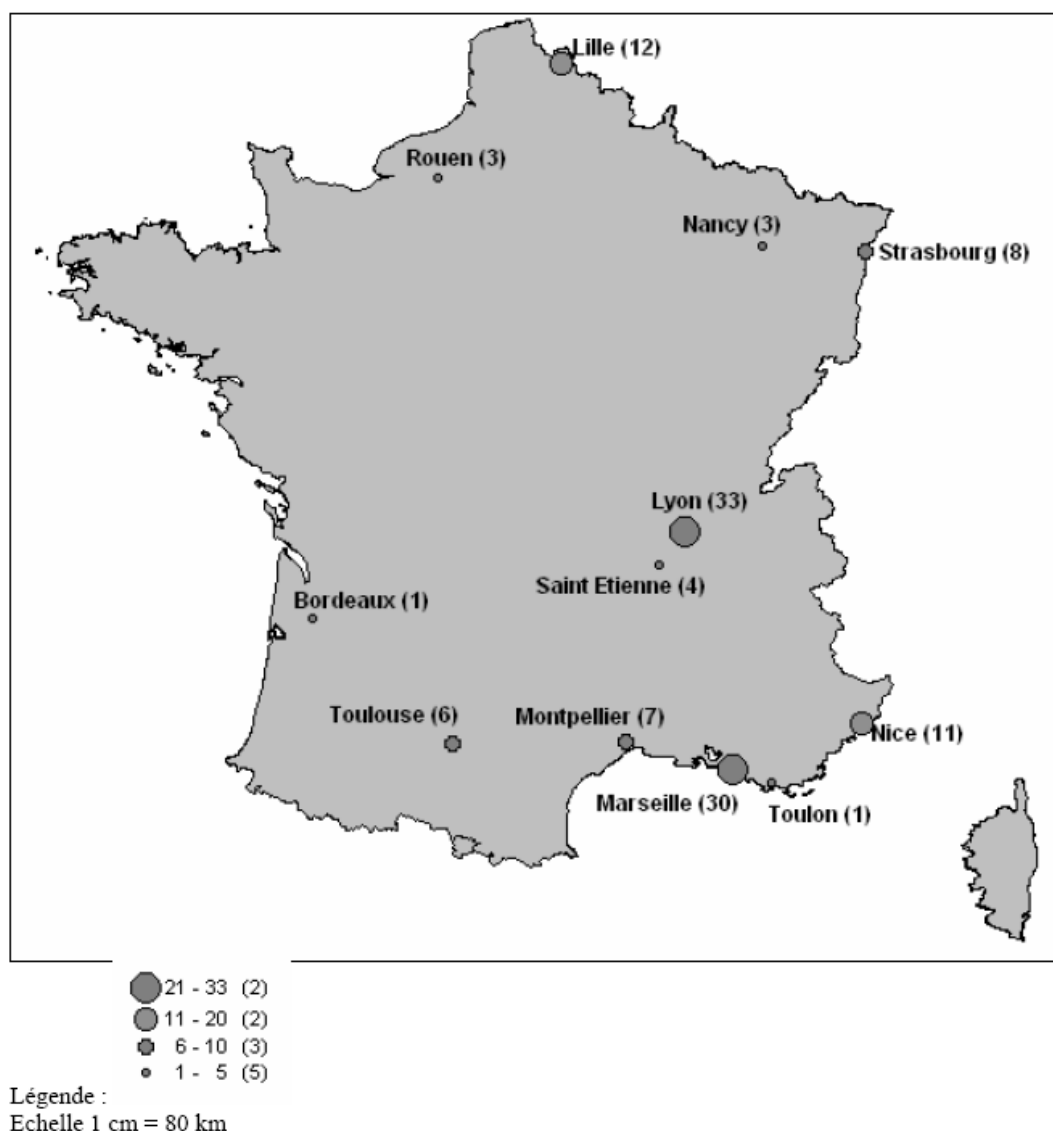
¹⁸⁹⁰ Voir sur ce point Flonneau M., « Redonner de l'avenir à une centenaire, Paris, sa circulation et ses automobiles au cours des années soixante-dix », *Pour mémoire*, n° 2, avril 2007, pp. 56-68.

¹⁸⁹¹ Voir les études produites entre 1966 et 1968, dont certaines par Henri Vaté, sur l'axe Vitton-Roosevelt, AML 1093 WP 55.

¹⁸⁹² Janvier 1972 : date de mise en service des premiers « couloirs prioritaires » (Rue du Président E. Herriot, Mentionné dans une lettre du groupement des commerçants de la rue du Président Edouard Herriot du 19 mai 72 à Pradel (cf. 1094 WP 001 2). Avril 1973 : Mise en place du plan général de circulation (grands axes et ponts à sens unique avec couloirs de bus à contre sens). 1978 : Mise en place des rues piétonnes (République et Victor Hugo) après l'ouverture du Métro Ligne A.

¹⁸⁹³ Cf. Circulaire interministérielle n° 71.230 du 16 avril 1971 qui établit la procédure « plan de circulation » Faivre d'Arcier, B., Offner, J.-M. et Bieber, A., *Les plans de circulation : évolution d'une procédure technique*, Rapport de recherche pour le compte du Ministère de l'Équipement, Institut de Recherche sur les Transports. Arcueil, 1979.

¹⁸⁹⁴ Voir sur ce point Lassave P., *L'expérience des plans de déplacements urbains (1983-1986)*, CETUR, juillet 1987.



Nombre de couloirs du bus par ville en 1973

Parallèlement, l'imagerie mentale peut se développer à partir de l'utilisation de photos. Ainsi certaines études peuvent être étayées par des photos représentant certains endroits critiques de la circulation. A partir des années vingt et trente, comme on l'a vu, le tramway est de plus en plus contesté. Ce mode de transport est jugé trop lent, encombrant et dangereux¹⁸⁹⁵. Pour relayer l'impression que les tramways gênent la circulation des automobiles, notamment à certains carrefours, des photos de la circulation en temps réel peuvent être utilisées. Ainsi à la fin des années trente, une étude effectuée par les services de la police montre la gêne causée par les tramways pour la circulation automobile en particulier aux intersections et à l'occasion de leurs arrêts¹⁸⁹⁶. Le principal écueil fait à l'encontre de la présence des tramways dans les rues réside dans la disposition des règlements de la circulation qui interdit de les doubler par la droite. Des photos, explicites et

¹⁸⁹⁵ Cf. Marlot G., *Politique urbaine et congestion, Le politicien, l'ingénieur et l'usager*, Mémoire de DEA de Sciences Économiques, Université Lyon 2, 1995, pp. 104-105.

¹⁸⁹⁶ Voir AML 1267 WP 0111.

spécialement choisies, de véhicules immobilisés dans des rues suffisamment larges, sont commentées et participent à cette « dénonciation ».

Par ailleurs pour présenter certains projets routiers, les ingénieurs se servent de dessins, de maquettes ou de croquis (profil en travers, inscription schématique du projet et du mouvement des véhicules sur une carte existante...). Cette démarche est particulièrement affichée dans les années vingt et trente à l'occasion des premiers projets lyonnais d'autoroutes (Boulevard de ceinture, Autoroute des bas-ports du Rhône, Autoroute Lyon - Evian, Autostrade Lyon - Saint-Étienne, Tunnel de la Croix-Rousse...). Cette perspective confère un certain avant-gardisme à ces projets que l'on peut juger très novateurs pour l'époque. Elle est particulièrement usitée dans les revues, la presse ou à l'occasion de conférences présentant ces projets. De la même manière, des photos suggestives sont utilisées pour présenter des projets de parcs de stationnement. Dès les années cinquante et soixante, les entreprises privées qui se développent dans ce secteur ont recours à des photographies de parcs réalisées pour illustrer les brochures qu'elles font parvenir aux collectivités locales. Ces photos mettent en avant les parcmètres, les barrières d'accès aux parcs de stationnement et, bien sûr, les étages de voitures garées très efficacement¹⁸⁹⁷. Avec le même effet recherché, pour ce qui concerne les projets d'ouvrages routiers ou les infrastructures qui les accompagnent (stationnement, tunnels, ponts, échangeurs, trémies...), on peut repérer à partir des années cinquante le recours à la présentation de photos de maquettes des réalisations projetées. Ces représentations photographiques illustrent les avant-projets sommaires et les avant-projets détaillés réalisés par les ingénieurs et se retrouvent la plupart du temps reproduites dans la presse ou dans certains périodiques spécialisés (comme *Technica*, *Travaux*, *Arts et Manufactures* ou la *Revue des Ingénieurs des Villes de France*...).

Nous avons cherché à montrer l'incidence des nouvelles pratiques automobiles sur l'activité des services techniques et administratifs. Cette préoccupation nous a permis d'analyser une mise en forme administrative et technique du problème automobile à travers la réalisation de rapports, de comptages et de statistiques. Ce travail à la fois quantitatif et qualitatif participe à une première cartographie du problème automobile. Il renforce la mise sur agenda politique de ce nouvel enjeu urbain, facilite la production d'expertises utiles à l'action publique et conduit à la mise en œuvre de politiques.

Au niveau national comme au niveau local, la prise en compte des enjeux de circulation urbaine amène à repenser l'architecture organisationnelle du Ministère des Travaux Publics, qui est l'un des ministères le plus directement affecté par le développement de la circulation des automobiles. Cette restructuration se matérialise par la mise en place de nouvelles structures d'études et de recherche, qui s'inscrivent dans une série d'évolutions institutionnelles et intellectuelles propres aux services centraux et déconcentrés du ministère.

Section 3) La progressive mise en place de structures d'études et de recherches

Dans les années cinquante et soixante, s'ouvre une période importante de réflexions et de réformes concernant les services centraux et déconcentrés du Ministère des Travaux

¹⁸⁹⁷ Voir sur ce point la brochure de la Société d'Etudes et d'Equipements d'Entreprises (SEEE) qui comprend des graphiques sur des études de stationnement et montre des exemples de réalisations de parcs réalisés ou en cours de réalisation à Paris, Lille, Aix-en-Provence, Saint-Étienne, cf. AN 770 444 ART 7.

Publics. Il s'agit de repenser le mode de production des études, la programmation des politiques à engager ainsi que leur mise en oeuvre locale. Dans ce contexte, plusieurs structures se positionnent à la fois sur le domaine des transports et sur celui des questions urbaines, anticipant ainsi la réorganisation du ministère en 1966.

A) Le Service des Etudes et Recherches sur la Circulation ou l'ouverture sur les questions urbaines

Sur un plan national, la prise en compte des problèmes urbains dans le cadre d'une administration restée pendant longtemps orientée du côté des enjeux ruraux et routiers, se matérialise par la mise en place de services d'études et de recherches sur les questions urbaines et la circulation. Au-delà de la restructuration des services techniques centraux du Ministère des Travaux Publics¹⁸⁹⁸, la mise en place en 1955 du Service d'études et recherches sur la circulation (SERC) au sein de la Direction des Routes du Ministère des Travaux Publics participe à ces dynamiques¹⁸⁹⁹. Il s'agit de se doter d'un service compétent et performant permettant de programmer et de planifier le développement des transports en anticipant sur les besoins et en orientant les choix à partir du coût des alternatives proposées. Le SERC est « chargé de recueillir les données statistiques, de procéder à l'exploitation des résultats, tant dans le domaine urbain que pour les routes de rase campagne, de collaborer à la formation de spécialistes de la circulation et à l'information des usagers, enfin d'étudier des cas concrets concernant, par exemple, telle autoroute ou telle grande ville »¹⁹⁰⁰. Il s'appuie également sur l'ambition de développer des capacités modélisatrices à partir de l'existant, des évolutions futures ou en tenant compte des données induites par le développement de projets de transport. Dans cette optique, afin de rapatrier des Etats-Unis la science de la circulation qui s'est développée depuis les années vingt¹⁹⁰¹, les responsables de la Direction des Routes s'orientent vers l'importation de modèles déjà éprouvés à partir de voyages d'études ou du suivi de formation aux Etats-Unis¹⁹⁰², même si les résultats n'étaient pas directement applicables : « Il ne suffisait pas de construire des routes, il fallait aussi organiser l'utilisation du réseau : ce besoin avait fait naître aux Etats-Unis le « traffic engineering » ; mais les résultats obtenus outre-Atlantique n'étaient pas transposables à la circulation européenne de caractère et de composition très différents »¹⁹⁰³.

Une autre des missions des responsables du SERC consiste à repérer localement des initiatives, des expériences ou des savoirs innovants en matière de circulation pour les soutenir, les approfondir, ou les étendre à d'autres territoires. A partir d'enquêtes ou de relations nouées avec certains ingénieurs bien implantés localement, les services centraux cherchent à faciliter la collecte des données, des problèmes et des solutions en matière

¹⁸⁹⁸ Il faudrait ici parallèlement revenir sur la mise en place du Service Central d'Etudes Techniques (SCET), créé en 1918 et réorganisé en 1936, du Service Spécial des Autoroutes, créé en 1949 (héritier du Service d'étude de l'autoroute du Nord de la France mis en place en 1942), voir sur ces points en annexes l'historique de l'organigramme des services techniques centraux et déconcentrés du Ministère des Travaux Publics.

¹⁸⁹⁹ Sur la mise en place du SERC, voir Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit., pp. 630-632.

¹⁹⁰⁰ Cf. Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit., p. 630.

¹⁹⁰¹ Voir sur ce point Bardet F. et Bernardin S., 2006, op. cit., p. 116.

¹⁹⁰² Voir sur ce point, Dupuy G., 1975, op. cit.

¹⁹⁰³ Cf. Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit., p. 630.

de circulation¹⁹⁰⁴. L'ambition est de parvenir à une centralisation des savoirs qui permet de déboucher, en retour, sur la production de notes d'études ou de synthèses assurant une diffusion des bonnes pratiques ou des savoir-faire en matière de compréhension des enjeux de circulation.

Le contexte des années cinquante et soixante se présente en faveur des tenants des défenseurs de ce programme. Avec le développement de l'automobile et la croissance urbaine, les ingénieurs n'ont plus à démontrer qu'il faut adapter la ville à l'automobile. L'urgence des besoins, l'urbanisation croissante conduisent à un consensus technique et politique assez large. Des solutions radicales se dégagent, il s'agit progressivement de repenser l'organisation de l'aménagement urbain.

« Que s'est-il passé ? Les villes, qui se sont bâties et formées lentement au cours des siècles, n'ont évidemment jamais été conçues pour l'automobile. (...) Puis le réseau s'est trouvé saturé. L'amélioration procurée par quelques aménagements de détail : réduction des trottoirs, aménagement de feux, utilisation des quais de rivière ont entretenu longtemps, et dans beaucoup d'esprits jusqu'à présent encore, l'illusion que l'on pouvait adapter, tant bien que mal, nos vieilles villes à ce phénomène nouveau. Mais maintenant, ces solutions de fortune sont épuisées, il faut se rendre à l'évidence que les centres des agglomérations actuelles ne pourront plus supporter les besoins qui se font jour, si on ne trouve pas des solutions radicales et coûteuses –autoroutes urbaines, parcs de stationnement à plusieurs niveaux, moyens de transports en commun souterrains ou aériens. Il faudra procéder à un remodelage complet, se livrer à des opérations chirurgicales pour sauvegarder l'essentiel. L'anarchie qui a présidé à la croissance des villes n'est pas possible. Il faut désormais maîtriser le développement urbain (...) Assurer convenablement les circulations est devenu le souci majeur de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (...) Devant ce phénomène nouveau, des solutions nouvelles s'imposent, comme : déplacement de tout ou partie du centre d'affaires hors du centre historique devenu trop exigu (exemple de la Défense à Paris ou du projet de la Part-Dieu à Lyon) urbanisme discontinu, c'est-à-dire création de noyaux denses ou mêmes de villes nouvelles à proximité de la ville ancienne, reliée à celle-ci par des moyens de transports en commun puissants et une autoroute importante mais séparée d'elle par une ceinture verte. Les pays étrangers sont déjà venus à ce genre de solutions (Angleterre, Suède, Allemagne). La France est très en retard dans ce domaine, les esprits ne sont pas encore formés. (...) »¹⁹⁰⁵

Deux solutions mises en œuvre dans les années soixante dans les agglomérations parisiennes et lyonnaises sont soulevées : le déplacement des centres d'affaires en dehors du centre historique et le développement de villes nouvelles. Mais au-delà des constats urgentistes ou alarmistes concernant les problèmes de développement urbain au cours des années cinquante et soixante, il s'agit surtout d'étudier et de comprendre comment mieux aménager les villes. Dans ce cadre la référence à la situation américaine revient de manière récurrente :

¹⁹⁰⁴ Cette perspective sera particulièrement à l'œuvre dans le cadre du développement de savoirs sur le stationnement.

¹⁹⁰⁵ Note de 8 pages du SERC modifiée par Frybourg et Gerondeau et retournée à Deschenes, OTR Lyon, le 28 décembre 1965, cf. AN 1977 0444 ART 4.

« (...) Mais pour maîtriser ce phénomène nouveau, il faut avant tout l'étudier. (...) Les Etats-Unis les premiers, du fait de leur mode de vie bien avancé sur le nôtre, ont vu apparaître les premiers les difficultés et ont imaginé une nouvelle science qu'ils ont appelé le Traffic Engineering à laquelle se consacrent maintenant plus de 1500 Ingénieurs. Des millions de dollars sont investis pour l'étude de chacune des agglomérations importantes. Les crédits d'équipement ne sont octroyés que si les villes possèdent un plan de transport. Les pays européens sont venus progressivement aux mêmes méthodes au fur et à mesure que les besoins se sont faits jour. (...) »

Dans le contexte français des années cinquante et soixante, tout semble à faire dans ce nouveau secteur d'études et de recherches. Sans impliquer une redéfinition politique et sociale des enjeux automobiles comme celle que nous avons entrevue dans la première moitié du vingtième siècle, ce sont cette fois-ci les enjeux techniques qui mobilisent l'attention. Mais avant d'entrevoir les possibilités de réalisation d'études concrètes et opérationnelles, plusieurs documents reviennent sur des problèmes de définition et de terminologie qui sont au cœur de ce secteur en pleine expansion. Une Note sur les « Définitions relatives au trafic » produite par le SERC¹⁹⁰⁶ comprend de manière très détaillée sur neuf pages plusieurs sections de présentation de ce domaine de connaissance. En introduction, il est rappelé la définition du terme américain « traffic », qui « caractérise l'ensemble de tous les véhicules (y compris leur chargement éventuel) qui utilise les voies de terre en vue d'un déplacement ou d'un transport ». Puis chaque section détaille les comptages de circulation (Généralités, Classification de base), les postes et sections de comptage, la nature des comptages, la nature des compteurs, les enquêtes de circulation (Groupes de véhicules, Enquêtes sur routes ; Classes de trafic ; Enquêtes à domicile ; Habitat ; Exploitation des enquêtes), la vitesse, la manœuvre des véhicules, ou les volumes et capacité (Volume de circulation, Densité, Capacité).

Dans cette même perspective, d'autres notes relaient ce travail de définition. Une Note réalisée par l'ingénieur Boiron pour le SERC¹⁹⁰⁷ revient sur les « Définitions relatives à la route » et présente successivement les Généralités, la Classification fonctionnelle, le Sens de circulation, les Eléments du profil en travers, les Types de profil en travers, le Nombre de pistes. Puis dans un second temps, elle aborde les « Définitions relatives aux dispositifs de contrôle de la circulation » en présentant les Dispositifs de contrôle de la circulation, les Marques sur la chaussée, les Panneaux de signalisation et les Signaux de circulation. Une autre Note du SERC réalisée par Christian Gerondeau¹⁹⁰⁸ le 1^{er} décembre 1963 revient

¹⁹⁰⁶ Note du SERC non datée, cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁰⁷ Note non datée de 9 pages pour le SERC, cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁰⁸ Né en 1938, Christian Gerondeau, ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1962) est un acteur incontournable du Ministère de l'Equipeement depuis les années soixante. Il commence sa carrière au Service d'Etudes et de Recherches sur la Circulation routière en 1962, puis il rejoint la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme en 1966 en accompagnant la création du Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme en 1967. Il devient ensuite conseiller technique au cabinet de Pierre Dumas, secrétaire d'Etat aux affaires sociales (1968-1969), puis de Chaban-Delmas (1969-1972). Il est nommé le 5 juillet 1972 délégué à la Sécurité routière auprès du Premier ministre, ce qui lui vaudra le surnom de « Monsieur Sécurité Routière ». En avril 1975, il devient directeur de la Protection civile au Ministère de l'Intérieur et continue à s'occuper de sécurité routière comme secrétaire général du Comité interministériel de la Sécurité routière jusqu'en 1982, puis comme président du Comité de la sécurité routière de la Conférence européenne des ministres des transports. Enfin il est aussi président de l'Union Routière de France de 1992 à 2003 puis président de la Fédération française des clubs automobiles. Sa carrière est jalonnée de plusieurs ouvrages et articles concernant le fonctionnement des transports, l'urbanisme, ou la sécurité routière, voir notamment Orselli J., 2009, op. cit., Partie III, p. 203.

sur la définition et les caractéristiques des radiales et des rocares¹⁹⁰⁹. Puis une Note du SERC du 16 juin 1964 revient sur les sens uniques¹⁹¹⁰ : « En section courante le sens unique présente les avantages connus de la séparation des sens de circulation (sécurité, débits etc...). Aux carrefours il présente l'intérêt de réduire le nombre de points de conflits. Son emploi permet un meilleur rendement de la signalisation lumineuse. Un système de sens uniques bien conçu permet dans ces conditions d'accroître de façon considérable les débits (30 %) et les vitesses de parcours. Cependant certains inconvénients et certaines difficultés d'installations peuvent réduire ces chiffres et même rendre l'opération négative ». Les définitions et les terminologies au service d'une méthodologie de comptage et de compréhension des phénomènes circulatoires et routiers urbains s'élaborent à mi-chemin entre les avancées américaines et les caractéristiques urbaines et routières propres aux villes françaises.

Si le repositionnement des administrations centrales en faveur des études concernant les transports et l'urbain est synonyme d'un certain dynamisme, il a pour conséquence le développement de logiques concurrentielles entre les nouvelles structures mises en place. Les enjeux de clarification des compétences et de coordination des missions sont donc au cœur des réflexions et des tentatives de réorganisation du Ministère des Travaux Publics puis du Ministère de l'Équipement.

1) Concurrence entre structures et enjeux de coordination

La réorganisation des services centraux du Ministère des Travaux Publics face aux enjeux de transports urbains pose des problèmes de coordination entre les acteurs et les structures qui se positionnent sur la prise en charge de ces nouvelles questions¹⁹¹¹. La plupart des structures récemment créées dans l'entourage de ce ministère ont en effet toutes vocation à s'intéresser aux questions urbaines et aux transports. En témoigne un conflit entre le SERC et le Service des Affaires Économiques et Internationales (SAEI), créé en 1960, qui conduit les responsables de ces services à clarifier leurs missions respectives. Une Note du 21 juin 1965¹⁹¹² de Claude Bozon du SAEI pour Roger Coquand de la Direction des Routes revient sur la distinction entre les missions du SAEI et celles du SERC :

**« Objet : Etudes des transports urbains Coordination entre le SERC et le SAEI
1° - Le SERC fait office de bureau d'études au Service de la Direction des Routes et de la Direction des Transports Terrestres pour toutes les études de transports urbains ; il devrait être obligatoirement consulté avant tout appel éventuellement fait à d'autres bureaux d'études. 2° - Le SAEI a un double rôle en tant que Conseiller du ministre pour les grands problèmes d'investissements ou de tarification (ou tout autre problème ayant des implications économiques), le SAEI peut également être demandeur d'études de transports. Il s'adresse alors normalement au SERC en mettant les deux directions au courant. En tant que bureau d'études économiques, le SAEI est également à la disposition des deux Directions pour effectuer des études à la demande, dans le domaine qui lui est propre (de préférence également à tout autre bureau d'études). Il peut**

¹⁹⁰⁹ Cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹¹⁰ Idem.

¹⁹¹¹ Voir sur ce point Aubert, *Les transports et l'aménagement du territoire*, Rapport pour le compte de la DATAR, Paris, Juillet 1964.

¹⁹¹² Cf. AN 1977 0444 ART 6.

être appelé, à ce titre, à travailler en étroite collaboration avec le SERC. En particulier, la méthodologie des affectations de trafic, ainsi que les hypothèses tarifaires à prendre en compte dans les études de transport, devraient être étudiées d'un commun accord entre le SERC et le SAEI (le SERC étant plutôt, en la matière, un organisme d'application et le SAEI l'organisation qui approfondit la théorie économique, en étroite liaison également avec les économistes des deux directions). Pour faciliter ces contacts, je crois qu'il serait bien que le SERC ait lui-même un économiste, particulièrement spécialisé dans l'étude de la demande de trafic. (...). »

On voit que si le SAEI semble au-dessus du SERC et peut être amené à lui confier des études, il peut par ailleurs lui-même faire office de bureau d'études sur des questions principalement d'économie des transports et se situer ainsi au même niveau que le SERC. Pour les responsables de l'époque il s'agit de favoriser les liens entre les deux structures, si possible par la présence d'économistes. En effet, au milieu des compétences expertes jusqu'alors traditionnellement mobilisées au sein du Ministère des Travaux Publics, on voit que l'économie devient un champ d'études important. Le même jour, une Note de Christian Gerondeau pour Michel Frybourg¹⁹¹³ du 21 juin 1965¹⁹¹⁴ tente à son tour de clarifier les missions du SAEI¹⁹¹⁵ face à celles du SERC en revenant sur les questions de moyens de ces structures :

« (...) Le SAEI estime que, pour juger des problèmes urbains et formuler un avis valable au Ministère, il lui faut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, et participer à des Etudes Pilotes. Il a raison. Le chiffre de deux Ingénieurs ne me paraît pas excessif. Il faudrait seulement que les responsables de la technique des transports (le SERC) puissent également disposer des moyens nécessaires. Or, la Division des Etudes Urbaines du SERC (qui dispose de deux Ingénieurs des Ponts et Chaussées) est actuellement chargée de multiples tâches. (...) De multiples autres missions doivent être abandonnées (Exploitation du réseau, Caractéristiques géométriques de la voirie, Contacts avec les Services de l'urbanisme, etc.). Il paraît donc que, dans le différent qui oppose, le SERC au SAEI, les deux services ont raison. Le SAEI est conscient de ses missions et des moyens qui lui sont nécessaires pour les remplir. Le SERC qui, seul dispose de l'infrastructure centrale et locale, ne peut abandonner la direction d'une étude globale à un service essentiellement d'état-major. Mais en l'état actuel des choses, les moyens du SERC sont dramatiquement insuffisants et ce dernier ne peut pas convenablement remplir les missions qui sont les siennes, et ne pourrait pas assurer valablement le leadership de l'Etude envisagée sur LYON. Un renforcement considérable des moyens de la Division des Etudes Urbaines, en particulier par la nomination de deux Ingénieurs des Ponts et Chaussées est nécessaire. (...) On peut alors se demander (...) s'il ne conviendrait pas de regrouper les moyens consacrés aux études urbaines

¹⁹¹³ Né en 1927, Michel Frybourg est polytechnicien et ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1951). Il dirige le SERC puis l'ONSER à partir de 1965. Il part ensuite en 1972 à l'Institut de Recherches sur les Transports dont il est à l'origine de la création en 1970. En 1982, il rejoint le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

¹⁹¹⁴ Cf. AN 1977 0444 ART 6.

¹⁹¹⁵ Voir les nombreux organigrammes sur le fonctionnement du SAEI présenté dans le carton AN 1977 0444 ART 13.

au sein d'un même Organisme, quel qu'il soit. Il convient, de toute manière, d'insister sur l'insuffisance catastrophique des moyens consacrés aux études urbaines, lorsque l'on compare la situation française à celle d'autres pays (Angleterre, Suède, Allemagne, USA, etc.). »

Le problème des moyens affectés aux études urbaines et de transports est au centre du conflit d'attribution des personnels qui oppose le SERC et le SAEI en 1965¹⁹¹⁶. Par ailleurs, ce problème d'affectation du personnel se double d'un enjeu de compétence car si elles traversent plusieurs services centraux et locaux, les études urbaines se situent au croisement de plusieurs disciplines : urbanisme, économie, transports : « Les études globales urbaines associent trois disciplines importantes : Urbanisme - Transport – Economie. La frontière entre ces trois disciplines est fluctuante et peut même apparaître comme fictive, car il est impossible par définition d'aborder le problème partiellement »¹⁹¹⁷. On pourrait également ajouter la sociologie dont les apports sont progressivement mobilisés par les travaux sur les questions urbaines. L'organisation d'une Division urbaine inter-services ou au-dessus des services est donc soulevée une nouvelle fois¹⁹¹⁸.

Mais l'année 1965 est surtout déterminante pour réorienter les activités du SAEI. Il est à présent organisé en cinq divisions (Divisions des études urbaines ; des études de structure des marchés ; des programmes ; des études particulières ; de la prospective) et deux bureaux centraux (Bureau d'analyse des prix de revient et Bureau Central de Statistiques). C'est à partir de cette nouvelle répartition que se jouent les arbitrages budgétaires¹⁹¹⁹ et les attributions de personnel¹⁹²⁰. Ainsi au sein du SAEI un programme de travail ambitieux est mis en place pour 1966¹⁹²¹ :

« Le programme de travail du Service des Affaires Economiques et Internationales pour 1966 comprend d'une part, des actions qui s'inscrivent dans le prolongement de ses activités antérieures et, d'autre part, des inflexions

¹⁹¹⁶ Cette note propose un nouvel organigramme : « Usine à Etudes ; Recherche en nature de transport. Mise au point de modèles, interprétation des enquêtes, Recherche sur les facteurs de choix, etc. ; Recherche en matière d'urbanisme. Etudes simplifiées – Comparaison avec les expériences étrangères – Etudes du type « LYON » - Conseils aux services extérieurs. ; Exploitation du réseau – Caractéristiques géométriques (les deux activités devraient être dissociées ultérieurement) ». Puis elle indique qu'un « Ingénieur pourrait utilement se consacrer à plein temps à l'étude du stationnement ».

¹⁹¹⁷ Cf. Note de Christian Gerondeau pour Michel Frybourg du 21 juin 1965, AN 1977 0444 ART 6.

¹⁹¹⁸ Dans les faits cette possibilité ne sera jamais réalisée, même lors de la création du CETUR (Centre d'Etudes des Transports Urbains) en 1976, puisque chaque institution centrale (SETRA, IRT, SAEI) ou locale (CETE) garde en son sein une division urbaine ou du personnel affecté à ce type de mission.

¹⁹¹⁹ Il est lui-même directement connecté aux problèmes de programmation des choix budgétaires du SAEI, voir sur ce point les projets de budget répartis au sein du SAEI entre la Division des Etudes urbaines, la Division de la prospective, la Division des programmes, le Bureau Central de Statistiques, la Division Etude de la demande, la Division Etudes de Structure des marchés, et la Division des études particulières, cf. AN 1977 0444 ART 13.

¹⁹²⁰ En 1966, les besoins additionnels de personnel pour le SAEI s'expriment par différentes divisions selon cette répartition : Division des études urbaines (1 ingénieur TPE ; 1 calculateur) ; Division Etudes de structure des marchés (1 administrateur ; 1 calculateur) ; Bureau d'analyse des prix de revient (1 calculateur) ; Division des programmes (3 économistes ; 1 calculateur programmeur) ; Division des études particulières (2 économistes ; 1 calculateur) ; Bureau Central de Statistiques (2 agents statisticiens) ; Division de la prospective (1 économiste ; 1 sociologue ; 1 architecte) ; Budgets, comptes économiques (1 ingénieur TPE), cf. AN 1977 0444 ART 13.

¹⁹²¹ Voir la Note de présentation du SAEI du 6 décembre 1965 portant sur le « Programme de travail du SAEI pour 1966 », cf. AN 1977 0444 ART 13.

profondes des travaux concernant certains acteurs. (...) Devant l'ampleur de la tâche, le SAEI est conduit à développer ses moyens, à modifier ses structures, et à choisir des lignes d'action prioritaires. L'organisation nouvelle est illustrée par l'organigramme ci-joint : Cinq Divisions ont été définies à partir de critères fonctionnels : les équipes ainsi créées développeront leur spécialisation dans un certain type de réflexion et d'analyse des problèmes. Le Bureau central de Statistiques et le Bureau d'Analyse des prix de revient alimenteront en données chiffrées les Divisions du service, mais aussi toutes les Directions intéressées du Ministère. (...) Les études économiques en milieu urbain répondent également à des besoins pressants, ne serait-ce qu'en raison des imprécisions qui subsistent dans le Ve Plan sur les projets d'investissement dans les transports en commun de Paris, Lyon et Marseille. Mais, étant donné l'existence d'autres organismes spécialisés dans les études appliquées, le SAEI doit fournir un effort spécial de réflexion méthodologique appliquée à court terme au choix des investissements. ».

D'autres notes précisent à leur tour le programme des activités du SAEI pour 1966¹⁹²² en distinguant les activités de formation et d'information¹⁹²³ de celles d'études et travaux. Une autre Note revient en détail sur l'« Orientation des travaux des divisions »¹⁹²⁴ en présentant les activités de chacune des directions du SAEI. A ce stade, le rôle de la Division des études urbaines « est d'apporter des préoccupations économiques dans le domaine des études urbaines, et en particulier d'essayer de calculer la rentabilité des investissements de transport (routes et transports en commun) en milieu urbain et d'étudier leur tarification. Il s'agit là d'une tâche difficile et de longue haleine car les problèmes urbains sont encore mal connus et font appel à des spécialistes de disciplines différentes. Bien qu'il soit souhaitable d'aborder le problème dans son ensemble, c'est-à-dire de tenir compte des aspects actuellement difficilement chiffrables comme l'esthétique ou l'influence des nouvelles infrastructures de transport sur l'urbanisation future, il paraît nécessaire de se limiter dans un premier stade à un objectif moins studieux. (...) ». Cette note précise également que « la cellule recherche qui vient d'être mise en place servira de support méthodologique pour les autres divisions ». Dans ce cadre, à côté des études parisiennes (RER, Aéroport Orly, Autoroute de l'Ouest), sont également programmées pour 1966 les études de transport pour Lyon et Marseille ainsi qu'une étude économique sur la tarification du stationnement payant. Au passage, une autre division au sein du SAEI a été créée : la Division des études générales et internationales, qui prend notamment en charge spécifiquement les études de l'implication de l'accord du 22 juin 1965 concernant la politique européenne des transports, à côté des études liées à la régionalisation et la productivité.

Face aux évolutions propres au SAEI, le SERC, en tant que prestataire de missions et d'études pour d'autres partenaires, voit également ses activités être redéfinies de manière récurrente, pour répondre à l'urgence et à l'évolution des questions urbaines à traiter.

¹⁹²² Voir la Note « Résumé du programme d'activité du SAEI pour 1966 », cf. AN 1977 0444 ART 13.

¹⁹²³ 1- Recherche : reprise des activités du Séminaire de théorie économique qui avaient été ralenties par les travaux du Vème Plan et discussion des problèmes rencontrés pour l'étude des tarifications optimales ; 2- Participation aux études du ministère et du Plan (avenir à long terme, recherche scientifique et technique) ; 3- Organisation des stages de formation et de recyclage des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Ingénieurs des Travaux de l'Etat ; 4- Diffusion des notes bibliographiques, notes d'information, publications statistiques.

¹⁹²⁴ Cf. AN 1977 0444 ART 13.

L'année 1966 est largement consacrée à une réorientation de ses missions. Une Note du SERC du 9 décembre 1966 revient sur ces enjeux¹⁹²⁵ en explicitant les missions du service¹⁹²⁶ et ses domaines d'intervention :

« (...) MISSION DU SERVICE. S'affirmant en prestataire de services, efficace et uni, le SERC ajuste ses objectifs à ses moyens et définit des priorités tenant compte des besoins exprimés ou prévisibles. Les bénéficiaires sont : Les Services Départementaux et régionaux du Ministère de l'Équipement Les Directions Centrales du Ministère (Direction des Routes en particulier) Le Ministère de l'Intérieur Les Services Techniques des Villes. Les domaines d'intervention actuels (...) peuvent être regroupés en : I – Demande de transport et conception des réseaux a) Domaine interurbain (automobile seulement) b) Domaine urbain (automobile + transports en commun + demande de stationnement) II – Capacité des Routes et des Réseaux – Dimensionnement (Niveaux de services – Caractéristiques des routes) III – Exploitation des Routes et des Réseaux IV – Statistiques générales (Recensements – Indices de situation) V – Stationnement (Exploitation) VI – Appareils (Régulation - Mesure) VII - Etudes théoriques – Recherches opérationnelle – Informatique (...) »

Cette note revient plus loin sur les méthodes de travail du SERC ainsi que sur l'organisation du service qui doit être en capacité de répondre aux priorités définies en interne :

« METHODES DE TRAVAIL Les représentants du SERC désignent un responsable pour chaque dossier pilote retenu. (...) Les Divisions Centrales sont chargées, en propre, de la coordination des statistiques et opérations sur le terrain, la recherche fondamentale, les relations avec les Services Centraux. Les Agences, en relation directe avec les Services Territoriaux, gèrent les dossiers pilotes. L'élaboration des dossiers pilotes et leur amélioration, le perfectionnement des outils et méthodes de travail, les recherches (très sélectives) en vue du développement des domaines d'intervention sont dirigées indifféremment par un Chef de Division ou par un Chef d'Agence et ne réunissent qu'un nombre restreint de participants. PRIORITES La liste des priorités ne sera établie qu'après une confrontation de tous les Chefs de Division et Agences sous la direction du Chef de Service (ceci, dans le but d'assurer la solidarité de l'équipe). Actuellement, on peut estimer que les questions suivantes doivent faire l'objet d'un examen particulier : 1°) Dossiers-pilotes Test des schémas des structures Indices de situation en agglomération Capacité et fonctionnement des Autoroutes Etudes sur modèles de trafic interurbain 2°) Action concertée dans les domaines suivants : Affectation de trafic Exploitation (...) »

Progressivement, les missions du SERC se précisent et son champ d'action se développe. Ses activités s'orientent de plus en plus du côté d'une prise en compte des enjeux urbains. D'un organisme embryonnaire au milieu des années cinquante, il devient un organisme plus central en perpétuelle extension au milieu des années soixante. Mais il faut noter, comme on l'a vu face au positionnement avec le SAEI, que le SERC a toujours lutté pour gagner

¹⁹²⁵ Note qui porte sur les Conclusions du rapport du « Comité Scientifique », destinée aux Chefs d'Agence, et aux Chefs de Division, et envoyée également à Deschesnes, Poulit, Ailleret, Gerondeau, Frybourg, Frébault, cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹²⁶ Dont la production se présente sous forme de « dossiers pilotes », « indices de situation ou résultats de recensements », « comptes-rendus d'études » ou « projets de circulaires ».

son autonomie et conquérir son institutionnalisation. En effet, les liens devenus de plus en plus évidents entre aménagement foncier, urbanisme et transports obligent la mise en place de nouveaux services. Une Note du SERC réalisée par Christian Gerondeau en novembre 1966 revient sur la possibilité d'organiser un centre technique d'aménagement foncier et d'urbanisme¹⁹²⁷ :

« Le centre technique pourrait être composé d'un certain nombre de sections traitant chacune un des aspects des problèmes urbains et composées des spécialistes nécessaires. La coordination et la synthèse des travaux de chacune des sections seraient assurées par l'intermédiaire d'un groupe de synthèse réunissant le chef de chacune d'entre elles. Ce groupe disposerait d'un instrument de travail constitué par une section de synthèse qui aurait pour mission la définition et l'étude de l'approche globale du problème urbain. Les différentes sections spécialisées pourraient être les suivantes : 1°) Section amont (...) 2°) Section équipements principaux (...) 3°) Section réseaux (...) 4°) Section transport Cette section travaillerait en liaison très étroite avec les services de la Direction des Routes : Services des Etudes et Recherches sur la Circulation Routière et Service Spécial des Autoroutes. Elle serait formée au sein du CTAFU d'ingénieurs, d'économistes et d'architectes. 5°) Section d'aménagement de quartiers (...) Ces différentes sections et tout spécialement les quatre premières d'entre elles participeraient, par l'intermédiaire de leurs chefs, aux travaux d'un groupe de synthèse qui disposerait comme instrument de travail d'une section dite « des schémas de structure » dont la mission a été définie précédemment. Cette section comprendrait essentiellement des ingénieurs, des économistes et des architectes. »

A travers la présentation des missions et de la composition de ces différentes sections, on retrouve les différentes dimensions des études urbaines. Au sein du Ministère de l'Équipement, un Service Technique Central d'Aménagement d'Urbanisme (STCAU) est effectivement créé en 1967 et vers lequel migre Christian Gerondeau. Cette création contribue à fragiliser le SERC qui après le SAEI, retrouve un nouveau concurrent sur les études urbaines étant donné notamment que le champ des transports est également pris en charge par ce nouveau service. Par ailleurs, il faut avoir en tête que les activités du SERC sont très personnalisées. Après le départ de Joseph Elkouby¹⁹²⁸ à la fin des années cinquante, le SERC perd à présent l'un de ses principaux animateurs en la personne de Christian Gerondeau.

De plus, à la fin des années soixante, la redéfinition de la prise en charge à la fois des questions autoroutières et routières conduit à une mutation plus profonde. La branche opérationnelle du SERC part avec le Service Spécial des Autoroutes qui devient en 1967 le SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes), et qui comprend une Division Urbaine. Puis en 1970 est mis en place l'Institut de Recherches sur les transports

¹⁹²⁷ Cf. AN 1977 0444 ART4.

¹⁹²⁸ Joseph Elkouby est ingénieur des ponts et chaussées (promotion : 1950). Il suit le Master Transportation à l'Université de Yale (Etats-Unis) en 1952-1953 avant de rejoindre le SERC à sa création en 1955. Entre 1955 et 1965, il participe à de nombreuses manifestations nationales et internationales sur les thématiques de la circulation et du stationnement (voir en annexes sa participation à ces manifestations). Il est membre de la Commission permanente de signalisation du Ministère des Travaux Publics et participe aux travaux de la Commission de l'équipement urbain du CGP.

(IRT) qui rassemble la branche recherche du SERC. Au-delà de la réorganisation des services centraux, une nouvelle implantation territoriale des services de l'Etat se dessine.

2) Une nouvelle implantation territoriale des services de l'Etat ?

Comme nous venons de le voir, les problématiques routières poussent les agents du Ministère des Travaux Publics à s'intéresser aux enjeux urbains. Plusieurs réunions sur les « Problèmes routiers aux abords des villes » sont organisées en ce sens au Ministère de la construction (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme) auxquelles participent des ingénieurs de la Direction des Routes et du Service d'Etudes et Recherches sur la Circulation (SERC). L'une d'entre elles se tient le 5 juin 1964¹⁹²⁹. Elle porte plus précisément sur les problèmes rencontrés par la Ville de Toulon avec l'examen de projets d'autoroutes urbaines¹⁹³⁰. Les problèmes routiers touchant d'autres villes, comme Beauvais, Châteauroux et Bourges, sont également présentés. André Laure, de la Direction des Routes, souhaite que soit mis à l'ordre du jour la question de l'élaboration de programmes d'études dans les agglomérations de Lyon et Aix-Marseille. Deux réunions se tiennent effectivement sur ce sujet à Lyon les 10 juin et le 15 juin 1964. Une autre réunion est organisée le 23 juin 1964 pour examiner la question de l'aménagement de la vallée de la Seine.

Ces réunions s'inscrivent dans une période de transformation importante des services des ponts et chaussées¹⁹³¹. Dans une Note du 25 novembre 1964 pour le directeur de la Direction des Routes et de la Circulation Routière¹⁹³², André Laure¹⁹³³ revient sur les étapes de la réforme des services des ponts et chaussées concernant la Direction des Routes. Il s'agit « de préciser ce que pourrait être l'organisation des services centraux et régionaux

¹⁹²⁹ Voir le compte-rendu daté du 5 juin 1964 et réalisé par F. Chanau, cf. AN 1985 0111 ART 4.

¹⁹³⁰ Les urbanistes de la S.E.T.A.P. (MM. Coulon, SALP et Lagneau, M. Salp), qui avaient réalisé un rapport et un dossier concernant les problèmes de circulation de Toulon, profitent également de cette occasion pour solliciter l'avis des services des ponts et chaussées sur ces questions.

¹⁹³¹ Voir également la Note du 10 novembre 1964 du Service Spécial des Autoroutes, Agence du Sud-Est sur les « Méthodes modernes de programmation et leurs applications possibles dans l'administration » qui affirme que « Le métier qui consiste à programmer, projeter, construire et entretenir le réseau routier a cessé d'être une tâche relativement simple pour devenir une tâche complexe demandant l'emploi coordonné de tous les moyens disponibles. L'augmentation déjà sensible des crédits routiers et celle beaucoup plus importante qu'il est permis d'espérer dans un avenir très proche vont créer des situations jusqu'alors inconnues et rendre très difficile la solution de problèmes jusqu'à présent aisés. Notre Administration doit faire rapidement et sur une grande échelle l'effort nécessaire pour tirer le meilleur parti de ses moyens. Elle y parviendra d'autant mieux qu'elle aura à sa disposition des outils modernes et efficaces pour programmer et contrôler son action dans les domaines techniques et administratifs. (...) ». L'arrêté du 27 octobre 1967 du Ministre des Travaux Publics nomme ainsi Raymond Le Quelec, Inspecteur général des Transports et des Travaux Publics, chargé de la mission d'inspection des effectifs et du fonctionnement des bureaux dans les services des ponts et chaussées, cf. Note d'information de Thiébault (Service Spécial des Autoroutes) du 2 décembre 1964 envoyée à tous les ingénieurs du SSA (Paris, Orly, Macon, et Aix-en-Provence), cf. AN 1977 0444 ART 9.

¹⁹³² Cf. AN 1985 0111 ART 9.

¹⁹³³ André Laure est ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1948). Il participe aux réflexions sur les problématiques urbaines au sein du Ministère des Travaux Publics et dirige le Service Urbain du Commissariat Général au Plan qui a été créé en 1959 et qui est à l'origine de la Commission de l'équipement urbain du CGP, cf. Claude V., *Faire la Ville, Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Parenthèses, Marseille, 2006, p. 123.

à la fin du Ve Plan »¹⁹³⁴. En effet, devant l'ampleur des crédits routiers, le Ministère des Travaux Publics doit organiser un « renforcement sensible » de ses services centraux et un « développement considérable » de ses moyens régionaux. Dans cette perspective, « renforcer les organismes régionaux signifie, non seulement accroître leurs effectifs et donner à ses effectifs des avantages matériels suffisants, mais aussi accroître leur position morale et leurs possibilités d'action directe ». Cette politique de développement de pôles régionaux se traduit par une attention marquée pour les métropoles régionales¹⁹³⁵. Le rassemblement des moyens régionaux s'inscrit ainsi au profit de ces métropoles : Lille, Metz, Nancy, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes¹⁹³⁶. A long terme, chacune d'elles doit être « dotée de toutes les spécialités intervenant dans la programmation, la construction de l'exploitation des routes ». Dès la fin du Ve Plan, elles doivent disposer d'une cellule « SERC », notamment pour le développement des études de transport. « Cette implantation est également indispensable pour entamer, dans les meilleures conditions possibles pour le Ministère des Travaux Publics, le dialogue avec les services de la Construction et les urbanistes ». Cette réorganisation a également des implications sur le fonctionnement du Service Spécial des Autoroutes. Au niveau des problèmes urbains¹⁹³⁷, l'étude des projets d'autoroutes et voies express urbaines est placée sous la direction de l'ingénieur local « compte tenu des incessants contacts à maintenir sur place avec les collectivités locales, les urbanistes, les intérêts privés... »¹⁹³⁸. Dans ce cadre, le rôle des cellules régionales se limite à des conseils et à l'apport de moyens techniques spécialisés¹⁹³⁹. Comme pour le SERC, André Laure insiste sur « le besoin d'une cellule régionale SSA [qui] se fera sentir dans toutes les régions, qu'elles soient à prédominance urbaine ou rurale. Dans celles à prédominance rurale, le rôle de la cellule devrait être plus orienté vers l'action directe que vers le conseil ; dans les régions à prédominance urbaine, ce serait l'inverse ». Dans cette note, André Laure revient également sur le rôle du Service Central d'Etudes Techniques (SCET), « dont la Direction des Routes est la principale utilisatrice [et qui] a été jusqu'à présent considéré comme le Service spécialisé dans les ouvrages d'art délicats et importants ». D'après lui, « deux conséquences regrettables en ont résulté, qui ont marqué la physionomie de ce service : un certain esprit artisanal (la méfiance de certains éléments du SCET à l'encontre du calcul électronique des ponts est significative) ; des

¹⁹³⁴ Pour compléter les premières estimations faites par l'Ingénieur Général Baudet sur les besoins en personnel découlant de l'application de la deuxième étape de la réforme.

¹⁹³⁵ Voir sur ce point la Note d'André Laure du 9 février 1964 relative aux conséquences à tirer de la politique des métropoles régionales.

¹⁹³⁶ Il est mentionné que « Strasbourg est trop proche de Nancy et Metz pour justifier une implantation spéciale ».

¹⁹³⁷ Le rôle du SSA est également décliné au niveau des problèmes interurbains pour ce qui concerne les autoroutes de liaison et les grandes liaisons primaires « sur lesquelles les travaux importants devront être faits et des réglementations spéciales de limitation d'accès appliquées ».

¹⁹³⁸ Mais pour la région parisienne « les conclusions qui précèdent ne sont pas valables : en effet cette région couvre une agglomération composée de plusieurs départements, alors qu'en Province ce sont les départements qui couvrent plusieurs agglomérations. Dans ces conditions le rôle de maître d'œuvre des études doit normalement appartenir à l'agence, les services locaux étant, bien entendu, associés ».

¹⁹³⁹ Dans ce sens il est précisé que cette assistance peut revêtir plusieurs formes : « a) conseil en matière de tracé et de caractéristiques géométriques ; b) étude détaillée de certains complexes, comme les échangeurs, avec l'aide de modèles réduits (système EUREQUIP ou mieux encore système SSA, mis en œuvre à Orly et à l'Agence d'Aix) et de perspectographes (non pas tant par souci de confort visuel), très accessoire en ville, mais pour déceler les fautes graves de tracé) ; c) aide du calcul électronique, pour les ouvrages d'art et l'étude de tracés ».

contacts peu confiants avec les services locaux, les Ingénieurs du SCET ayant tendance à considérer les camarades des services locaux comme des amateurs incompetents et ceux-ci les Ingénieurs du SCET comme des sommités inaccessibles et insensibles aux contraintes de l'action journalière (notamment aux délais) ». Même si, selon lui, la situation s'est améliorée depuis quelques années, il convient de poser explicitement le principe selon lequel le SCET s'occupe des ouvrages d'art en général, des plus petits aux plus grands : « son mode d'intervention pouvant aller, bien entendu, selon la nature du projet, de l'étude directe au contrôle, et comportant en outre la vue d'ensemble sur l'activité d'étude des ouvrages d'art, la mise au point de normes, de projets types, de cahiers des charges, de modèles de marchés, etc... ». Ces enjeux posent la question de la fusion de la division des ouvrages d'art du SSA avec le SCET, qu'André Laure ne juge « pas opportune pour le moment », à condition d'accroître les échanges entre ces deux organismes. Au niveau déconcentré, cette coopération étroite entre le SCET et l'ensemble des services locaux doit conduire à la création de cellules d'études d'ouvrages d'art. Il suggère qu'un ou deux essais soient mis en oeuvre pour le Ve Plan, en citant les cas notamment de Marseille (Aix-en-Provence) et Bordeaux.

Mais l'auteur de cette note va encore plus loin. Etant donné que la Direction des Routes sera selon ses prévisions et ses espoirs, l' « un des tout premiers maîtres d'ouvrages de France – à égalité avec EDF et l'Education Nationale », il propose « la mise sur pied d'un service technique des routes ». Ce dernier aurait pour mission d' « améliorer les techniques et abaisser les prix de revient » et de « faciliter, grâce à des normes, des cahiers des charges-types, des projets-types, le travail des ingénieurs locaux ». Dans ce cadre aussi, la bonne coordination de ce nouveau service avec les services locaux justifie comme pour le SCET et les autres services, l'établissement de structures régionales. André Laure suggère que ces dernières soient composées d'un ingénieur des ponts et chaussées¹⁹⁴⁰, d'un « super-laboratoire » régional¹⁹⁴¹ qu'il dirigerait, et des ingénieurs des travaux publics de l'Etat qui pourraient être détachés dans les départements pour suivre ou même diriger certains travaux délicats. Dans le cadre du Ve Plan, il propose la mise en place de ce type de structures à Lyon, Nancy, Marseille, Bordeaux et Nantes¹⁹⁴².

Un bilan des propositions formulées par André Laure mentionne le besoin d'implanter d'ici la fin du Ve Plan, dans chacune des sept métropoles régionales, une cellule « SERC » et une cellule « SSA », puis dans cinq d'entre elles, une cellule « technique routière » et dans deux d'entre elles, une cellule spéciale « ouvrages d'art ». Il laisse en outre la porte ouverte à deux possibilités : soit « grouper dans chaque métropole, les cellules dans le cadre d'un service technique régional » ; soit « laisser aux différentes cellules leur pleine autonomie, en s'efforçant toutefois de les implanter à proximité immédiate les unes des autres, si possible dans les mêmes locaux ». Sa préférence porte sur la première solution qui « permet le maximum de coordination entre les différentes cellules et assurer l'unicité de la représentation technique de la Direction des Routes (ou du Ministère des Travaux Publics) dans chaque région ». Mais il souligne qu' « en pratique, il peut être difficile – au

¹⁹⁴⁰ L'ingénieur en question aurait ainsi, d'après lui, non seulement un rôle de conseil et d'assistance technique, mais aussi la direction effective d'une « affaire ».

¹⁹⁴¹ Dans ce cadre, les « super-laboratoires » auraient un rôle de direction technique vis-à-vis des laboratoires régionaux actuels et surtout ils pourraient se spécialiser dans certaines recherches, selon un programme mis au point par le LCPC.

¹⁹⁴² Il ajoute que Lille est proche de Paris et que Toulouse peut être aisément couverte par Bordeaux et Marseille. De plus, selon lui, « par la route, et encore plus le fer, Bordeaux et Nantes sont beaucoup plus éloignées l'une de l'autre en temps de parcours, que Bordeaux et Toulouse ».

moins dans l'état actuel des choses – de trouver beaucoup d'hommes compétents à la fois dans toutes les spécialités qui viennent d'être évoquées »¹⁹⁴³.

Ce document est surtout l'occasion d'insister une nouvelle fois sur les enjeux routiers urbains qui touchent le Ministère des Travaux Publics. Au niveau de la Direction des Routes, « compte tenu d'une part de l'augmentation considérable du chiffre d'affaires espéré en 1970, d'autre part de la complexité croissante des procédures de planification, de coordination, de consultation, etc..., [André Laure suggère] que l'effectif des Ingénieurs s'occupant des problèmes urbains passe de 1 à 3, et celui s'occupant de la rase campagne de 1 à 2, ce qui suppose une augmentation d'effectifs de trois éléments, auxquels il faut ajouter l'Ingénieur prenant le service opérationnel : d'où une augmentation totale de quatre éléments, au niveau Ingénieur en Chef + Ingénieurs. ». Cette note est révélatrice des réflexions et changements qui affectent le Ministère des Travaux Publics et la Direction des Routes au milieu des années soixante¹⁹⁴⁴.

André Laure conclut son travail en indiquant que les principes qu'il a exposés ne sont que « de simples suggestions qui mériteraient sans doute une large discussion, à laquelle devraient participer les principaux intéressés ». Il envisage donc « une première série de discussions internes à la Direction des Routes sur la base d'études demandées au SSA, au SERC et au SCET ». A certaines des réunions, il invite M. Delaporte de la Direction du personnel et G. Pebereau, responsable de l'Association PCM. Dans un second temps, il propose « une discussion plus large, qui pouvait être menée au sein du PCM ». En effet, afin d'éviter, « de donner aux services locaux l'impression qu'ils vont être dépouillés au profit des organes régionaux », il est important pour lui d'obtenir « le consensus de l'ensemble du Corps sur les réformes envisagées ».

Comme le montre le travail d'André Laure, le lien avec les services locaux est donc central. En effet, les logiques d'institutionnalisation et d'autonomisation du SERC conduisent à mettre les ingénieurs, qui travaillent dans ce service, en situation de produire des connaissances et de les diffuser. Pour soutenir cet objectif, il doit s'appuyer sur des ressources et des réseaux locaux afin de mener à bien des enquêtes sur la circulation en ville. Dans ce cadre, les Laboratoires Régionaux des Ponts et Chaussées (LRPC)¹⁹⁴⁵, et les Bureaux Régionaux de circulation (BRC)¹⁹⁴⁶ constituent les antennes locales du SERC puis du SETRA¹⁹⁴⁷. Durant la même période, un projet de création de Groupes Régionaux de la Circulation (GREC) est établi au sein du SERC. Une Note du SERC du 3 septembre 1964 revient sur la composition et le rôle de ces groupes régionaux de la circulation (GREC)¹⁹⁴⁸ :

¹⁹⁴³ Il suggère donc d'adopter une position très pragmatique et d'assurer les regroupements en tenant compte de la personnalité des hommes qui seraient placés dans ces échelons locaux. Toutefois, il suggère qu'un regroupement des cellules SERC et SSA soit tenté dans chaque région, les préoccupations de ces deux services notamment en matière urbaine, étant voisines l'une de l'autre (il souligne qu'ils sont en effet amenés à adresser les projets des services relatifs aux villes pour « avis conjoint SERC – SSA »). Il ajoute que c'est ce qui se passe déjà pratiquement à Aix-en-Provence, où l'ingénieur Godin joue le rôle de pilote vis-à-vis de la cellule SERC.

¹⁹⁴⁴ Une note réalisée en annexe revient en détail sur la structuration des services propres au Ministère des Travaux Publics puis à l'Équipement au niveau central comme au niveau local.

¹⁹⁴⁵ Douze sont mis en place entre 1952 et 1965 dont un à Lyon.

¹⁹⁴⁶ Le Bureau du trafic routier de Lyon est installé aux côtés du LRPC en 1956, il devient le BRC en 1959.

¹⁹⁴⁷ Avant le SETRA, le Service Spécial des Autoroutes avait également des antennes locales à Bordeaux, Aix-en-Provence, Lille et Macon. Lors de la mise en place du CETE de Lyon, implanté à Bron, cette situation explique qu'une partie de cette unité soit restée à Macon.

¹⁹⁴⁸ Destinée à MM. Baudet, Arquié, Ramel, Laure, Frybourg, et la 1^{ère} Division, cf. AN 1977 0444 ART 4.

« Le GREC est un groupe de travail comprenant : le Directeur du Bureau Régional de Circulation (BRC) qui actuellement peut être soit le Directeur de l'Organe Technique Régional (OTR) lorsqu'il existe, soit l'Ingénieur en chef du département siège du BRC. Le Directeur du BRC est Président du GREC, L'Ingénieur en Chef du Département intéressé, Le Directeur Départemental de la Construction ou son représentant, Le Directeur Général des Services Techniques Municipaux intéressés ou son représentant, L'Ingénieur des Ponts et Chaussées, chef de l'agence du SERC, L'Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de l'Arrondissement territorial intéressé, Le représentant des organismes d'études et Urbanistes travaillant sous contrat pour le compte du Ministère de la Construction (DAFU), Le Directeur de l'Atelier d'Urbanisme de l'Agglomération lorsqu'il existe, Le Secrétariat du GREC est assuré par la Section « Etudes Urbaines » du BRC. La mission du GREC est d'orienter l'activité de la section « Etudes Urbaines » du BRC. Section « Etudes urbaines » des BRC Cette section est chargée des Etudes de transports urbains nécessaires à l'établissement du schéma de voirie primaire et du Plan de transports des agglomérations du ressort du BRC.

Par ailleurs, certaines grandes agglomérations françaises servent de laboratoire pour des grandes études de transports. A Lyon notamment, une grande enquête réalisée en 1964 a servi de test grandeur nature pour la mise en œuvre des connaissances produites par le SERC et a permis d'alimenter en exemples concrets les brochures élaborées par le service. « En France, depuis quelques années, le Ministère des Travaux Publics a créé un service spécialisé : le Service d'Etude et Recherche de la Circulation Routière, plus particulièrement chargé des problèmes urbains. En 1964, le Bureau de Circulation de Lyon, représentant local de ce service, a entrepris une étude de transport de personnes pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. C'est de cette étude que commence la diffusion de la présente brochure »¹⁹⁴⁹. De nombreux partenaires ont été sollicités pour la réalisation de cette enquête : « tous ceux qui collaborent avec nous dans notre travail et principalement le Service Ordinaire des Ponts et Chaussées du Rhône et le Syndicat des Transports en commun de la Région Lyonnaise qui nous ont fourni à la fois aide matérielle et aide de leurs conseils, et de leur expérience, le Service de la Construction du Département du Rhône et Monsieur Delfante, urbaniste, chargé de l'établissement du Plan d'Urbanisme de la Région Lyonnaise dont les avis et les travaux sont fondamentaux pour notre étude. Nous espérons que bien d'autres services ou personnalités pourront s'associer à nous dans l'avenir car l'aménagement futur de l'agglomération ne peut laisser personne indifférent »¹⁹⁵⁰.

Cette première grande étude réalisée à Lyon est le point de départ d'un programme d'enquêtes ambitieux pour l'agglomération lyonnaise¹⁹⁵¹. La Division Régionale et Urbaine du Commissariat Général au Plan propose ainsi d'appliquer à l'agglomération lyonnaise le modèle simplifié de développement urbain¹⁹⁵². Cette grande étude du plan de développement urbain organisée à Lyon laisse une grande place à l'analyse du réseau

¹⁹⁴⁹ Note de 8 pages du SERC modifiée par Frybourg et Gerondeau et retournée à Deschenes, OTR Lyon, le 28 décembre 1965, cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁵⁰ Idem.

¹⁹⁵¹ D'autres enquêtes qui portent plus spécifiquement sur le stationnement sont organisées à Lyon dès les années cinquante en partenariat avec les services centraux du Ministère des Travaux Publics. Voir notre chapitre deux.

¹⁹⁵² Note du 11 août 1965, cf. ADR MR 79105.

de transport existant et aux développements des déplacements urbains. Ces différentes enquêtes sur Lyon sont recensées dans une Note sur l'état d'avancement des études urbaines à Lyon à la fin de l'année 1965¹⁹⁵³ :

[Calendrier des enquêtes de circulation à Lyon (1965)]

Calendrier des enquêtes de circulation à Lyon (1965)	
Enquêtes	Calendrier
Comptages manuels sur ligne-écran	Effectuée en 1964
Comptages automatiques sur l'ensemble du réseau	Effectuée en 1964
Mesures de vitesse	Effectuées en 1965
Déplacements Domicile-Travail, Questionnaires T 2	Exploitation du T2 terminées
Enquêtes à domicile	Enquête dans deux grands ensembles terminée ; enquête sur l'ensemble de l'agglomération en cours de dépouillement
Enquêtes sur routes	Enquête cordon réalisée en 1965 en cours de dépouillement
Enquêtes stationnement	Inventaire des places et enquête sur la rotation des véhicules, effectuées en 1964
Reconstitution du trafic existant	Prévue en 1966
Enquête poids lourds	Néant

En point d'orgue, à la fin de notre période, se situe la réalisation d'une première Enquête Ménage Déplacement (EMD) à Lyon, qui donne lieu à la publication des résultats de ce travail en trois tomes entre 1968 et 1969¹⁹⁵⁴. Ce travail constitue le premier fait d'arme d'une jeune équipe, arrivée à l'OTR de Lyon et placée sous la direction de Jean Deschenes¹⁹⁵⁵, dont la dynamique se poursuit au sein du nouveau CETE¹⁹⁵⁶.

Les métropoles régionales se trouvent donc au centre des enjeux de production d'études en matière d'aménagement urbain et de transports. Cette situation confirme une tendance générale de prise en compte des enjeux urbains, au sein du Ministère des Travaux Publics puis du Ministère de l'Équipement.

B) Vers une prise en compte de l'urbain

Les problématiques urbaines sont de plus intégrées dans les organigrammes du Ministère des Travaux Publics ainsi que dans les préoccupations des ingénieurs. Si le développement des études urbaines s'impose comme un impératif qui conduit à un certain dynamisme dans ce secteur, la difficulté de connecter les enjeux de transports aux questions urbaines révèle par contre les difficultés pour les représentants de l'État de maîtriser l'expansion des villes.

1) Le développement des études urbaines, comme impératif

¹⁹⁵³ Cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁵⁴ Organe Technique Régional, Circulation, et Transports dans l'agglomération Lyonnaise (enquête réalisée par Jean Deschenes et Maurice Abeille).

¹⁹⁵⁵ ENPC 1962.

¹⁹⁵⁶ Cf. entretien avec Maurice Abeille (18-12-07).

Au-delà des restructurations nécessaires pour faire face au développement de la construction routière, cette dynamique s'inscrit dans une reconnaissance de l'importance des études urbaines au sein du Ministère des Travaux Publics. La réorganisation des services, l'évolution des parcours d'experts et les questions débattues au sein des principaux cercles de discussion des enjeux automobiles témoignent d'une volonté d'accéder à une meilleure compréhension des problématiques urbaines¹⁹⁵⁷. Néanmoins, les enjeux ruraux ne sont pas nécessairement mis de côté, notamment dans un contexte politique mettant en avant parallèlement l'importance grandissante de la problématique de l'aménagement du territoire et de l'équilibre des espaces territoriaux¹⁹⁵⁸. Mais le partage et le transfert des différentes Divisions d'études urbaines entre plusieurs services et institutions illustrent à la fois la conquête des enjeux urbains et en même temps la difficulté de cette conquête. Depuis la longue note prospective de André Laure¹⁹⁵⁹, l'année 1965 a conduit à la préparation de la mise en place du Ministère de l'Equipement, qui est officiellement créé au début de l'année 1966¹⁹⁶⁰. Avec la création de ce « super » Ministère, l'orientation devient véritablement politique et il s'agit de restructurer massivement son activité en direction des problématiques urbaines¹⁹⁶¹. Cet enjeu implique une mobilisation du nouveau Ministre de l'Equipement, Edgard Pisani¹⁹⁶² :

« En vue d'amorcer le renforcement des moyens d'action du Ministère de l'Equipement en matière d'études urbaines, M. Laure, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est chargé auprès du Directeur de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme d'une mission temporaire qui aura pour objet : 1°) d'étudier et de préciser les méthodes d'élaboration et de mise au point des différents documents de planification urbaine (schémas directeurs d'aménagement des aires métropolitaines ; schémas des structures et des transports ; plan d'utilisation des sols). 2°) d'apporter, notamment par la diffusion de normes et de méthodes d'études et par l'organisation de colloques, une assistance technique aux services régionaux du Ministère de l'Equipement et aux agences d'aires métropolitaines ou d'agglomération que ces services animeront ou contrôleront. 3°) de définir les moyens d'étude nécessaires, au niveau de l'administration centrale, pour remplir les missions définies ci-dessus et pour exécuter directement certaines études de caractère inter-régional. (...) »

A la suite des réflexions entreprises depuis plusieurs mois par André Laure, c'est tout naturellement qu'Edgard Pisani lui confie cette mission. En parallèle, cette nouvelle orientation de l'administration de l'Equipement apparaît déjà en germe dans un rapport important réalisé en avril 1966 par Emile Bideau et Jacques Foch sur « Une organisation générale des études d'urbanisme/Modalités d'intervention des Collectivités locales et de

¹⁹⁵⁷ Emile Bideau parle de « Le choc urbain », cf. Bideau E., *Des Travaux Publics et Transports à l'Equipement, Souvenirs d'une transfiguration (1948-1978)*, Août 1991, p. 3.

¹⁹⁵⁸ Voir sur ce point les travaux de Gilles Massardier, 1996, op. cit.

¹⁹⁵⁹ Cf. Note d'André Laure du 25 novembre 1964, AN 1985 0111 ART 9.

¹⁹⁶⁰ Voir sur ce point : 1966 : création du ministère de l'Equipement, *Actes de la Journée d'études de l'Association Blaise Pascal*, mai 2000, 146 p.

¹⁹⁶¹ Voir Thoenig J.-C., 1987, op. cit., pp. 113-132 et 151-165 ; et Bardet F. et Jouve B., 2008-2009, op. cit., pp. 53-64.

¹⁹⁶² Décision relative aux moyens d'action en matière d'études urbaines, signée par Pisani le 15 avril 1966, cf. AN 1977 0444 ART 4.

l'Etat (Administration de l'Equipeement) »¹⁹⁶³. Ils commencent précisément par présenter les objectifs de leur travail : « L'énorme poussée du développement urbain n'a que tout récemment provoqué une prise de conscience désormais assez répandue de la nécessité de perfectionner et d'étendre les études d'urbanisme à l'ensemble du pays. Cette double action suppose une organisation générale convenable de ces études. La présente note se propose de montrer comment la constitution des services extérieurs du nouveau ministère de l'Equipeement peut y contribuer ». Il s'agit pour eux de montrer qu'à partir des décisions prises ou des orientations proposées « une cohérence d'ensemble peut s'établir compte tenu de l'organisation nouvelle des services extérieurs de l'Equipeement ». Leur programme de travail les conduit ensuite à définir les études d'urbanisme¹⁹⁶⁴ en insistant sur ce qui les différencie de « celles traditionnellement conduites par les services de l'Etat ou les collectivités locales, maîtres d'œuvre techniques des équipements collectifs » :

« - elles sont pluri-disciplinaires au sens le plus large¹⁹⁶⁵ ; - elles intéressent plusieurs maîtres d'ouvrage, très souvent plusieurs Collectivités locales, - et aussi l'Etat ; - dans un périmètre parfois mouvant, elles posent dans toute son ampleur le problème foncier ; - plus riches et complexes que les études techniques d'équipement, elles laissent aux participants plus de liberté d'expression ; - toujours sujettes à révision dès qu'elles cherchent à dessiner le visage urbain au-delà de cinq ans, elles n'aboutissent pas par elles-mêmes à des « projets » exécutoires. (...) »

Emile Bideau et Jacques Foch présentent ensuite les principes d'organisation qui doivent permettre de faciliter la réalisation de tels projets. Les auteurs dégagent dès lors quatre grands principes :

« 1 - Ces études doivent associer, dès leur origine, les Collectivités locales et l'Etat, - les premières y étant intéressées au premier chef. 2 – Dans cette association, l'Etat est évidemment représenté aux deux niveaux (local, s'il y a lieu : régional) par le préfet assisté en permanence par le chef du service extérieur de l'Equipeement et occasionnellement par tel ou tel autre chef de service. 3 – Ces études doivent faire appel à des hommes de formation et de tempéraments très divers – les uns, plus imaginatifs, apportent leur art de la composition, - les autres plus rationalistes, (du sociologue à l'ingénieur-constructeur en passant par l'économiste) contribuent à l'œuvre commune par leurs techniques. Entre les uns et les autres, un rapprochement effectif doit créer l'échange constant des informations et des idées. (...) L'organisation envisagée, notamment pour les services de l'Equipeement, doit prévoir les « lieux de rencontre » nécessaires. 4 – Du fait de leur vocation traditionnelle, les ingénieurs de l'Equipeement sont aujourd'hui les plus qualifiés pour apporter leur concours aux études d'urbanisme dans les domaines de leur compétence. »

Ils proposent ensuite une redéfinition du terme de « service » au sein de l'administration de l'Equipeement qui sera pris dans son acception administrative la plus étroite, c'est-à-dire « une unité de gestion dont le chef par les pouvoirs qui lui sont délégués, peut

¹⁹⁶³ Cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁶⁴ Ces études « ouvrent la voie à une nouvelle forme d'urbanisme, quantitatif et non plus seulement qualitatif, pluridisciplinaire et non plus seulement individuel », cf. Aubert, *Les transports et l'aménagement du territoire*, DATAR, Juillet 1964, p. 74.

¹⁹⁶⁵ **Ils soulignent par ailleurs que les disciplines associées à ces missions ne sont pas exclusivement techniques.**

engager l'autorité et les finances publiques ». Dans cette perspective, ils considèrent que les directions, ainsi que les services régionaux et départementaux du Ministère de l'Équipement constituent des services¹⁹⁶⁶. Ils désignent enfin à l'intérieur de l'administration les organes administratifs d'études qui exercent des activités d'études ou de conseils techniques pour le compte des « services » et peuvent aussi exercer facultativement pour le compte d'autres autorités ou organismes publics¹⁹⁶⁷. Ces différents organes administratifs d'études peuvent être mis en place dans chaque service départemental sous forme de « groupe d'études et de programmation urbaine », ainsi que dans certaines métropoles d'équilibre en tant que « Centres administratifs d'Études Techniques d'Urbanisme et d'Équipement » (CETUE)¹⁹⁶⁸ placés directement sous la tutelle de l'administration centrale. Ils suggèrent pour terminer l'implantation dans les agglomérations importantes (100 000 habitants et plus) d'une agence d'urbanisme¹⁹⁶⁹, « organe d'études d'urbanisme associant les Collectivités locales et l'État », dont l'organisation répond à celle des organismes mis en place dans les aires urbaines¹⁹⁷⁰, avec un conseil d'administration (organe d'orientation rassemblant les représentants des collectivités locales et de l'État), un comité technique (préparant les travaux du conseil à partir de la participation d'un architecte-urbaniste et de quelques techniciens de l'État et de l'agglomération) et une cellule permanente d'études (qui programme et suit les études techniques confiées par l'agence aux personnes ou organismes publics ou privés)¹⁹⁷¹.

Si pour ces auteurs l'organisation des études urbaines peut paraître complexe, cette « complexité apparente de l'organisation répond à celle des problèmes posés par l'urbanisation du territoire » car « la recherche des solutions aux problèmes de développement des villes impose des associations d'hommes et des associations de collectivités qui ne peuvent plus s'accommoder des structures simples parce que cloisonnées, de l'administration française traditionnelle » et la combinaison d' « un même

¹⁹⁶⁶ A l'inverse d'après eux, « le « service spécial d'autoroutes » par exemple n'est pas un véritable « service », mais un organe d'études et de contrôle ».

¹⁹⁶⁷ A ce titre, ils n'assurent aucune gestion administrative ou financière, autre, éventuellement que leur propre gestion interne.

¹⁹⁶⁸ Voir également la Note « Essai de définition d'un CETUE » de Juin 1965 et le rapport de Bideau-Foch sur Les CETE de mars 1966 mentionnés par Emile Bideau, 1991, op. cit.

¹⁹⁶⁹ Voir en annexes les dates de création des premières agences d'urbanisme en France. Sur les agences d'urbanisme voir Prévot M., Bentayou G., Chatelan O., Desage F., Gardon S., Linossier R., Meillerand M.-C. et Verdeil E., « Les agences d'urbanisme en France, Perspectives de recherches pluridisciplinaires et premiers résultats autour d'un nouvel objet », *Métropoles*, n° 3, septembre 2008, pp. 140-180.

¹⁹⁷⁰ En effet en février 1966, la DATAR vient à peine de définir les « organismes d'études des aires urbaines », dont l'objectif est d'établir les « schémas directeurs » des aires urbaines métropolitaines à l'image du schéma directeur de la région parisienne. Ils comprennent : une commission de coordination présidée par le préfet de région et associant les principales personnalités locales aux études ; un comité technique présidé par le préfet de région ou, par délégation, par le chef du service régional de l'Équipement ; et un groupe permanent d'études dont le rôle essentiel étant de faire la synthèse des études d'aménagement de l'aire urbaine.

¹⁹⁷¹ Selon E. Bideau et J. Foch, dans la plupart des agglomérations (moins de 100 000 habitants par exemple), le « Groupe d'études et de programmation urbaine » du service départemental de l'Équipement « pourrait, en s'adjoignant les compétences nécessaires en accord avec les municipalités intéressées, remplir le rôle de la cellule permanente d'études du Comité technique défini ci-dessus », cf. Rapport de E. Bideau et J. Foch sur « Une organisation générale des études d'urbanisme / Modalités d'intervention des Collectivités locales et de l'État (Administration de l'Équipement) », avril 1966, AN 1977 0444 ART 4.

creuset un humanisme raisonné, une imagination créatrice puissante et une technicité très diversifiée »¹⁹⁷².

Ce cadre fonctionnel de redéploiement des services du nouveau Ministère de l'Équipement vient préciser l'organisation de la production des études urbaines et accompagne la mise en place des nouvelles structures déconcentrées : Direction Départementale de l'Équipement, Agences d'urbanisme, Centre d'Études Techniques de l'Équipement... Au-delà, un autre enjeu vient donner encore plus d'importance à la création de ces organismes : comment connecter les problématiques de transport à celles d'urbanisme étant donné que « la circulation automobile constitue désormais une donnée fondamentale de toute réflexion sur la structure et l'organisation des villes de toute taille »¹⁹⁷³ ?

2) Connecter les problématiques de transport à celles d'urbanisme

Avec la Note d'Emile Bideau et Jacques Foch¹⁹⁷⁴, on peut saisir le repositionnement des acteurs et des institutions du nouveau Ministère de l'Équipement¹⁹⁷⁵. La prise en compte de la spécificité et de la complexité des phénomènes urbains apparaît clairement. Les auteurs reviennent ainsi précisément sur les objectifs de collaboration entre divers acteurs et niveaux d'intervention. Au milieu de ces discours et autres « envolées » proches du lyrisme sur l'avenir des villes, ces évolutions légitiment surtout la mise en place d'un « super » Ministère de l'Équipement adapté à l'évolution d'une société étroitement liée aux mutations urbaines :

« L'Histoire de l'homme est indissociable de celle de la ville. L'homme est un animal bâtisseur de villes. L'Histoire universelle est celle du citoyen. Peuples, Etats et Religions, tous les Arts, toutes les Sciences, reposent sur un phénomène fondamental et unique de l'existence humaine : LA VILLE Il n'existe point de civilisation qui n'ait atteint son apogée dans un centre dont le nom ne soit devenu un symbole : Babylone et Thèbes, Athènes et Rome, Florence et Paris, et bientôt peut-être New-York ou Moscou »¹⁹⁷⁶.

Au-delà du constat mettant en évidence l'importance du phénomène urbain, les villes apparaissent façonnées par le système de transports qui en oriente le développement. Il s'agit donc de connecter le phénomène urbain aux enjeux de transports :

« Les premiers transports en commun permirent l'apparition des villes millénaires : Londres, Paris, etc. suivis de près de deux cents autres. Les constructions étaient encore denses, groupées autour des arrêts et des gares. On a pu dire que le réseau de métro a façonné Paris et l'homme de Underground

¹⁹⁷² « Une organisation générale des études d'urbanisme / Modalités d'intervention des Collectivités locales et de l'Etat (Administration de l'Équipement) », avril 1966, cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁷³ Cf. Aubert, 1964, op. cit., p. 74.

¹⁹⁷⁴ Cf. « Une organisation générale des études d'urbanisme / Modalités d'intervention des Collectivités locales et de l'Etat (Administration de l'Équipement) », avril 1966, cf. AN 1977 0444 ART 4.

¹⁹⁷⁵ Voir aussi les autres rapports de ces deux auteurs réalisés dans le cadre de leur mission sur l'organisation du Ministère de l'Équipement : les lettres ministérielles à Bideau et Foch du 12 février 1966 et du 25 septembre 1967 sur l'Organisation des services extérieurs ; la Directive Bideau-Foch de avril 1966 sur l'Organisation des services départementaux, le Rapport Bideau-Foch sur Les CETE de mars 1968, mentionnés par Emile Bideau, 1991, op. cit.

¹⁹⁷⁶ Note de Christian Gerondeau (SERC) non datée sur « Les villes et les transports », cf. AN 1977 0444 ART 4.

de Londres, la capitale britannique. Les structures des deux cités ne sont-elles pas, en effet, le reflet de celles de leurs réseaux de transport »¹⁹⁷⁷.

Mais depuis le début du vingtième siècle, un autre moyen de transport révolutionne la ville dans des dimensions jusque là incomparables¹⁹⁷⁸ et bouleverse au sein de celle-ci les relations entre l'espace et le temps :

« un autre moyen de transport est apparu d'un attrait et d'une commodité telle qu'il constitue, à la fois, un outil de libération et de progrès humain unique et un risque d'anarchie sans précédent pour nos villes : Il s'agit de l'AUTOMOBILE Les relations entre l'espace et le temps étaient à nouveau bouleversées. Des emplacements situés à des kilomètres de la ville ancienne devenaient facilement accessibles sans que cette accessibilité soit limitée comme c'était le cas pour les transports en commun à quelques centaines de mètres autour des gares. Le succès de l'automobile s'explique, en outre, par la réduction des durées de trajet qu'elle permet grâce à la suppression des parcours terminaux, des attentes inhérentes aux transports en commun »¹⁹⁷⁹.

Face à ce constat, les ingénieurs¹⁹⁸⁰ craignent un certain penchant individualiste et des politiques d'aménagement sans cohérence, tel que peut le donner à voir le modèle des villes américaines :

« On aurait pu espérer que le danger présenté par l'ouverture à l'urbanisation des vastes superficies serait ressenti et que des mesures auraient permis d'éviter l'anarchie. Il n'en a rien été et le long de nos routes nationales est apparue la banlieue hideuse dévorant tout, ne laissant pas d'espaces verts et, par son succès même, engorgeant les réseaux de transports et rendant ses habitants aussi éloignés de la ville ancienne que s'ils s'en trouvaient à des centaines de kilomètres. Pourtant, il existe des villes multimillionnaires qui fonctionnent bien en utilisant uniquement l'automobile : LOS ANGELES, DETROIT, HOUSTON, etc. Si elles paraissent, par ailleurs, comme l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, c'est dans la politique de « laisser faire » outre Atlantique dans le domaine de l'utilisation du sol qu'il faut en voir la cause et non l'utilisation généralisée de l'automobile »¹⁹⁸¹.

Il s'agit donc de garantir des politiques d'expansion urbaine soucieuses des enjeux de transport, mais volontaires et fermes dans les choix d'urbanisation engagés :

¹⁹⁷⁷ *Idem.*

¹⁹⁷⁸ « Après Paris, après les grandes villes de province, après bien des villes moyennes, la marrée du trafic automobile menace inexorablement toutes les structures urbaines d'une certaine importance », cf. Aubert, op. cit., p. 73.

¹⁹⁷⁹ *Note de Christian Gerondeau (SERC) non datée sur « Les villes et les transports », cf. AN 1977 0444 ART 4.*

¹⁹⁸⁰ Alors que « Les urbanistes ont été les premiers à en prendre une claire conscience : la charte d'Athènes donne pour la première fois ses lettres de noblesse à la circulation en la mettant sur le même rang, dans les préoccupations des architectes Pères de l'urbanisme, que les autres activités nobles de l'homme : habiter, travailler, se détendre, circuler », cf. Aubert, 1964, op. cit., p. 26. Sur la prise en compte des enjeux de circulation par les premiers urbanistes voir aussi : Gaudin J.-P., « La genèse de l'urbanisme de plan et la question de la modernisation politique », art. cit., pp. 298-300.

¹⁹⁸¹ *Note de Christian Gerondeau (SERC) non datée sur « Les villes et les transports », cf. AN 1977 0444 ART 4.*

« Notre rôle sera de contrôler et d'orienter l'expansion urbaine individuelle comme ce sera le cas pour la plupart des villes de provinces. (...) La structure de la ville apparaît comme la conséquence de celle de son réseau. (...) En coordonnant la création de réseaux de transports et le contrôle de l'utilisation du sol, il est permis d'espérer aboutir à la maîtrise de l'urbanisation. C'est la raison d'être du Ministère de l'Équipement. »¹⁹⁸²

L'auteur de cette note, Christian Gerondeau, reprend les mêmes arguments dans un article¹⁹⁸³ prônant le rapprochement des problématiques urbaines de celles des transports. D'après lui, la mission du Ministère de l'Équipement est justement de permettre de concilier les enjeux à la fois disciplinaires et professionnels de l'urbanisme et de l'ingénierie :

« Que l'Urbaniste réalise que la route constitue l'ordre éventuel de l'urbanisation, Que l'Ingénieur prenne conscience du rôle de son réseau, Qu'ensemble, ils apprennent à composer harmonieusement, grâce aux armes dont ils disposent et à celles qu'i s'y ajouteront, zones opérationnelles et réseaux à structurer les zones d'expansion et à maîtriser le phénomène urbain. Telle est, sans nul doute, la raison d'être du Ministère de l'Équipement. »

A la suite de ces arguments qui vont dans le sens d'une réelle prise en compte des problématiques urbaines par le Ministère de l'Équipement et les ingénieurs qui le composent, plusieurs notes sont nécessaires pour définir et réorienter son action de production et d'utilisation des études urbaines¹⁹⁸⁴. Parmi celles-ci, on peut citer :

[Notes sur les études urbaines]

Notes sur les études urbaines
Note de Christian Gerondeau (Division urbaine du SERC) du 30 décembre 1964 sur l'expansion des villes reprenant des schémas des villes compactes, des villes couronnées, du type d'expansion actuel et d'une ville rée avec expansion discontinue
Note d'information du SERC n° 7 sur l'expansion des villes qui revient notamment sur les principes d'aménagement des zones nouvelles, ainsi que sur les villes sans transports et commun en site propre et sur celles avec transports en commun en site propre
Note sommaire réalisée par Christian Gerondeau 18 février 1966 sur les différents types d'expansion urbaine qui revient sur les exemples des villes anglaises, des villes allemandes, de Baltimore et de Stockholm
Note d'information du 9 mars 1967 sur « La typologie des types d'habitat »
Note du 9 mars 1967 (STCAU) sur « L'échéancier des études d'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme »
Fiche réalisée dans le cadre de l'Atelier d'Aménagement Urbain de l'ENPC du 10 mars 67 sur l'« Elaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme »

Ces différentes notes se déclinent en programmes de travail orientés vers des études urbaines. Il s'agit ainsi de développer une meilleure compréhension des liens souvent

¹⁹⁸² *Idem.*

¹⁹⁸³ Cf. Gerondeau C., « Réseau de transport et urbanisation », *Le Moniteur des Travaux Publics*, mai 1966, p. 11.

¹⁹⁸⁴ Voir AN 1977 0444 ART 4.

difficilement explorés entre urbanisme et transports¹⁹⁸⁵. Les membres du Service des Affaires Economiques et Internationales (SAEI) s'impliquent aussi dans cette dynamique. Une Note du 28 avril 1966¹⁹⁸⁶ revient sur le programme de travail de la Division des Programmes du SAEI. Elle définit les études urbaines à engager en collaboration avec la Division des Etudes Urbaines du même service. Deux projets sont à engager : l'Etude-test de comparaison économique des partis d'aménagement urbain, et les Réflexions sur les critères d'optimisation en milieu urbain. Elle met en place également des études routières ou des études dans le domaine des transports interurbains : Etude des principes de la tarification (Théorie de la tarification optimale, Incidence sur la formulation des critères de choix d'investissement) ; Axe Paris-Le Havre ; ou Etude de simulation du marché des transports.

Au sein du SAEI, la Division des Etudes Urbaines reste la plus concernée par les problématiques urbaines. Elle participe activement à la redéfinition des missions du nouveau Ministère de l'Equipeement. Une Note du 29 avril 1966¹⁹⁸⁷ revient sur son programme de travail. En terme d'orientation générale, elle indique qu'en collaboration avec les autres divisions « fonctionnelles », elle doit mettre en place des études sur les « conséquences ou actions possible du Ministère de l'Equipeement dans les agglomérations urbaines : politique foncière, transports et logement » et rechercher des « critères permettant de comparer plusieurs partis d'aménagement urbain envisageables ». Ce programme se décline en projets concrets. Une étude porte sur la prévision des conséquences possibles de telles politiques pour « déterminer l'influence relative des différents outils dont dispose l'administration (par exemple : fiscalité foncière, tarification des transports, subvention d'équipement...) sur le développement d'une ville » dans l'espace et dans le temps. « Il s'agit en utilisant un modèle séquentiel s'étendant sur une vingtaine d'années, d'essayer d'ajuster à chaque période l'offre à la demande, dans une agglomération donnée » au niveau de l'utilisation des sols, et au niveau du logement et des transports. La note précise ensuite que « pour pouvoir extrapoler les résultats obtenus sur le plan national, il convient d'étudier une métropole d'équilibre (LYON ou MARSEILLE) et une grande ville de plus de 100 000 habitants »¹⁹⁸⁸. D'autres programmes d'études concernent le choix des projets d'investissements en milieu urbain (Etudes de la rentabilité économique du RER et choix des investissements du réseau ferré RATP à engager au cours du Ve Plan ; Rénovation urbaine en lien avec l'utilisation des emprises SNCF dans Paris ; Modèle de choix des investissements à urbanisation donnée ; Valeur temps) ou portent sur les intérêts et inconvénients de l'instauration du péage sur les autoroutes de la région parisienne.

L'importance d'une connexion entre les études urbaines et les études de transports, mise en avant au cours des années soixante fait ressurgir le lien incontournable au niveau de l'orientation du Ministère de l'Equipeement entre les enjeux économiques, d'urbanisme et de transports. Cette doctrine est en phase avec les évolutions politico-administratives

¹⁹⁸⁵ Voir sur ce point les travaux de Vincent Kaufmann (notamment « Historicité et usage du concept de mobilité dans les sciences sociales », in Flonneau M. et Guigueno V. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, Etat des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009) ou de Jean-Charles Castel.

¹⁹⁸⁶ Cf. AN 1977 0444 ART 13.

¹⁹⁸⁷ Idem.

¹⁹⁸⁸ Le délai préconisé pour la réalisation de ce programme d'études est de deux ans avec un premier rapport à rendre dans neuf mois.

des débuts de la Vème République, inscrits dans les impératifs de rationalisation des choix budgétaires et de modernisation des administrations publiques¹⁹⁸⁹.

Ce développement des études sur l'urbain, leur programmation, tout comme leur utilisation ont des répercussions importantes sur l'organisation administrative. Au sein du Ministère des Travaux Publics puis de l'Équipement, chaque service central voit une grande partie de ses activités se structurer progressivement autour d'une Division d'études urbaines. C'est le cas du Service Spécial des Autoroutes (SSA), du Service d'Études et Recherches sur la Circulation (SERC), du Service des Affaires Économiques et Internationales (SAEI), du Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme, puis du Service des Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) et de l'Institut de Recherches sur les Transports (IRT)¹⁹⁹⁰. Malgré plusieurs hybridations et restructurations, on retrouve cette logique d'éclatement des études du phénomène urbain au sein des ces diverses unités, que ce soit au niveau central ou à partir des échelons déconcentrés. Cette situation témoigne de la difficulté pour les acteurs étatiques de se saisir des enjeux urbains, du fait de leur diversité qui ne convient pas à une prise en charge sectorielle ou à une logique ministérielle, recouvrant des enjeux de transports tout à la fois, urbanistiques, économiques, sociologiques.

Au cours de ce chapitre, nous sommes revenu sur la mise en administration des problèmes de circulation urbaine. Nous avons mis en évidence la construction d'un espace municipal de gestion des questions automobiles à partir notamment de la production de rapports et l'élaboration d'une réglementation de la circulation. Il s'institutionnalise progressivement autour de la commission municipale de circulation au fur et à mesure du développement de ses activités et des thématiques abordées. Dans un second temps, nous avons présenté les dispositifs et instruments d'action publique qui permettent de circonscrire et d'encadrer les problèmes de circulation urbaine. Nous avons montré l'incidence des nouvelles pratiques automobiles sur l'activité des services techniques et administratifs des autorités locales et centrales. Cette préoccupation nous a permis d'analyser une mise en forme administrative et technique du problème automobile à travers la réalisation de rapports, de comptages et de statistiques. Elle découle d'une interdépendance entre les niveaux local et central qui nécessite une collaboration et des passerelles aussi bien entre l'État et les collectivités locales, qu'entre les services techniques et les services administratifs, ou entre les forces de l'ordre et les ingénieurs. Ce travail à la fois quantitatif et qualitatif participe à une première cartographie du problème automobile. Il renforce la mise sur agenda politique de ce nouvel enjeu urbain, facilite la production d'expertises et entraîne la mise en œuvre de politiques. Puis l'introduction des conséquences du phénomène automobile dans les administrations conduit dans un dernier temps à la mise en place de structures spécifiques pour étudier les problèmes de circulation urbaine. Dans ce cadre, l'institutionnalisation du SERC témoigne d'une attention plus importante des administrations centrales aux enjeux automobiles, qui prennent également en compte progressivement les territoires urbains. Cette mise en administration des questions automobiles s'accompagne de l'élaboration de savoirs qui fournissent des éléments de cadrage et de réponse aux problèmes de circulation urbaine, en même qu'ils contribuent à les redéfinir.

¹⁹⁸⁹ Voir sur ce point Dulong D., *Moderniser la politique, Aux origines de la Ve République*, L'Harmattan, Paris, 1997.

¹⁹⁹⁰ Une note réalisée en annexes revient en détail sur la création et l'évolution de ces différents services.

Chapitre 6 – Des savoirs pour gouverner la circulation urbaine

A partir de l'étude des savoirs développés et mobilisés sur le plan de la circulation urbaine et du stationnement, ce dernier chapitre nous permet de faire le lien entre la mise sur agenda complexe, diffuse et donc jamais close des questions automobiles, entrevue depuis le début de ce travail, et le gouvernement de ce problème public. En effet, les questions de circulation urbaine et la recherche de solutions dans ce domaine sont des enjeux anciens qui remontent au début du vingtième siècle. Les expertises mises en oeuvre et les projets élaborés pour faire face à ces problèmes ont été développés de manière concomitante aux questions soulevées. Dans notre questionnement général, la production d'expertise, que ce soit dans un cadre associatif, municipal, national, professionnel, interurbain ou transnational, se présente donc également comme une mise sur agenda continue de nouveaux problèmes. Dans ce sens, si les savoirs construits dans ces espaces constituent des réponses au problème public, ils sont également porteurs de leur propre définition du problème public et en renouvellent la mise sur agenda¹⁹⁹¹. Ils offrent alors simultanément et parallèlement de nouvelles réponses aux questions que les experts ont pu eux-mêmes définir et construire. Ainsi en même temps que ces savoirs et compétences concourent à proposer des solutions à la question automobile, ils maintiennent les acteurs du champ de la circulation urbaine dans une redéfinition toujours permanente des questions qu'ils doivent aborder. Cela peut contribuer à brouiller, comme nous l'avons déjà souligné plusieurs fois, le séquençage¹⁹⁹² possible de l'action publique en matière de gestion de la circulation urbaine. En effet la mise sur agenda public n'est jamais complètement scellée et définitive, les questions et leurs réponses évoluent et les solutions apparaissent en même temps que les problèmes, même si leur application reste nécessairement différée.

Une des questions transversales de ce chapitre consiste à savoir s'il y a ou non étatisation de la question automobile¹⁹⁹³. Il s'agira de vérifier si les problématiques de transport peuvent être considérées comme des moyens de conquête de la ville et de ses enjeux pour certains groupes d'experts et certaines structures « technico-administratives », en particulier du côté des ingénieurs des ponts et chaussées. En effet nous faisons l'hypothèse que les enjeux de stationnement et de circulation urbaine sont l'occasion pour plusieurs membres de ce corps de partir à la conquête des problématiques urbaines¹⁹⁹⁴. Cette dynamique, perceptible au niveau local dès les années trente (chapitre trois et quatre) se retrouve dans les premiers groupes d'études sur les transports urbains, puis surtout à travers le renouvellement et la réorganisation des services centraux et déconcentrés

¹⁹⁹¹ La formulation de problèmes est en effet liée à l'énonciation de solution, voir sur ce point, Zimmermann B., « Eléments pour une socio-histoire des catégories de l'action publique », in Laborier P. et Trom D. (dir.), *Historicités de l'action publique*, PUF, Paris, 2003, p. 247.

¹⁹⁹² En termes de problématisation, de mise sur agenda, de production d'expertise et de construction de solutions, de mise en œuvre et de retour ou évaluation.

¹⁹⁹³ Nous pourrions alors revenir sur la manière dont les techniciens des services centraux et déconcentrés de l'Etat s'emparent des problématiques de circulation urbaine, en s'inspirant puis en écartant leurs homologues des services municipaux et départementaux, à partir notamment de l'organisation de leurs propres enquêtes et voyages d'études. Dans ce sens, nous serons attentifs au rapatriement par l'Etat et ses agents de certaines problématiques qui lui étaient parfois extérieures. Il s'agira donc de caractériser l'émergence de l'Etat face aux municipalités sur la question de la circulation urbaine.

¹⁹⁹⁴ Si bien que cette conquête est même parfois contradictoire au sein du corps, du point de vue des projets d'autoroutes urbaines menés parallèlement à certains projets de transports collectifs urbains.

de l'Etat (Ministère des Travaux Publics puis de l'Equipeement) opérés dans les années cinquante et soixante (chapitre cinq)¹⁹⁹⁵.

Dans le cadre de ce chapitre, nous avons placé au centre de nos interrogations la question des savoirs. Les observatoires que nous avons mis en place nous permettent en effet de revenir sur la construction et la pratique empirique de savoirs locaux, leur diffusion à partir d'espaces d'échanges nationaux et transnationaux, ainsi que sur les tentatives de centralisation ou d'importation de ces connaissances dans un cadre national ou dans le champ académique. Dans ce sens, nous serons attentifs aux circulations et à la réception de ces savoirs dont le mode de constitution ne facilite pas a priori la distance par rapport aux personnalités qui les portent.

Dans le champ universitaire francophone, face aux abondantes histoires concernant l'industrie automobile, la construction de secteurs d'intervention et de connaissances autour de la circulation urbaine et du stationnement a finalement été peu étudiée¹⁹⁹⁶. La question de l'émergence d'une science du trafic a toutefois déjà été creusée dans certaines recherches. Il faut souligner ici les travaux précurseurs de Gabriel Dupuy¹⁹⁹⁷ mais aussi ceux plus récents mais tout aussi stimulants de Pierre Lannoy¹⁹⁹⁸. Gabriel Dupuy s'est principalement intéressé aux parcours des ingénieurs des ponts et chaussées (comme Serge Goldberg, Joseph Elkouby, André Laure, Michel Frybourg, Christian Gerondeau¹⁹⁹⁹...) et à leur rôle de passeurs de modèles et d'expertises sur la circulation urbaine des Etats-Unis vers la France dans les années cinquante et soixante²⁰⁰⁰. Ainsi en lien avec cette perspective, nous allons nous intéresser aux enjeux de circulation des savoirs, puis nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur la constitution d'un champ français d'études de la circulation routière à partir de l'exemple étasunien. Pierre Lannoy s'est davantage focalisé sur la construction d'une discipline académique et d'un champ scientifique et expert autour de la science du trafic aux Etats-Unis dans l'entre-deux-guerres. Cette perspective l'a conduit entre autres à identifier l'émergence de certains profils de gestionnaires du trafic comme Eno ou Mc

¹⁹⁹⁵ Nous pensons ici à la création du SERC, du SAEI, du SETRA, du STCAU, des Laboratoires centraux puis régionaux des ponts et chaussées, du CETU, des DDE (avec leurs propres services d'expertise internes comme les Groupes d'Etudes et de Programmation (GEP)), des OTR et BRC devenus CETE, de l'IRT, ou enfin du CETUR, concourant tous à l'étude de l'urbain et des transports. Leur mise en place et leur institutionnalisation sont également l'occasion de questionner leur incidence sur le paysage « technico-administratif » lyonnais, en tant notamment que participant et destinataire de ces évolutions.

¹⁹⁹⁶ Soulignons ici essentiellement les travaux de Mathieu Flonneau, de Sabine Barles et de André Guilleme que nous avons déjà présentés.

¹⁹⁹⁷ Cf. Dupuy G., 1975, op. cit.

¹⁹⁹⁸ Voir Lannoy P., *Le problème de la circulation et la promesse télématique. Essai sur la specularité institutionnelle*, Editions Publibook Université, Paris, 2004 ; « La mécanique des flux. L'ingénierie du trafic comme politique d'intégration », in Kaufmann V. et Montulet B. (dir.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, 2004, pp. 99-119 ; ou « Un siècle de préoccupations routières. Regard sociohistorique sur le traitement des problèmes engendrés par la circulation automobile », *Recherche Transports Sécurité*, n° 65, 1999, pp. 35-59.

¹⁹⁹⁹ Pour la présentation du parcours de ces ingénieurs, on renvoie à notre chapitre trois et aux annexes.

²⁰⁰⁰ Sur la constitution d'une science du trafic aux Etats-Unis et sur son influence vis-à-vis de l'Europe, voir aussi les travaux de Frank Schipper : *Driving Europe*, 2008, op. cit. ; et Bardet F. et Bernardin S., 2006, op. cit.

Clintock, les plus connus, mais aussi à repérer comment certains champs des sciences sociales se sont intéressés à la place de l'automobile en ville dans leurs travaux²⁰⁰¹.

Au-delà de ces travaux centrés sur les questions du développement d'une science du trafic, notre travail rejoint des perspectives déjà bien balisées par la sociologie de l'expertise qui tend aujourd'hui à s'affirmer dans le champ académique²⁰⁰². Influencé par les travaux novateurs de Laurent Thévenot sur le codage et les investissements de forme²⁰⁰³, Jean-Yves Trépos développe une démarche stimulante pour analyser la construction de carrières expertes²⁰⁰⁴. Il insiste sur le fait que l'« entrée en expertise » est conditionnée ou favorisée par des investissements préalables et nécessaires, réalisés par les experts potentiels dans des domaines aussi variés que l'achat de matériel, le suivi d'une formation, la participation à un voyage d'études ou les relations nouées avec certains acteurs. A partir de ces nouvelles perspectives problématiques, des travaux récents ont permis de confirmer la fécondité de ce modèle d'analyse. Ainsi une recherche menée sur l'agglomération lyonnaise a permis de repérer de nombreux foyers d'expertise locale en matière d'aménagement urbain et de politiques urbaines à partir de parcours d'acteurs qui ont investi à travers certaines opérations (formation, voyages, documentation, participation à des colloques/rencontres, à des associations, achats de matériels) de nouveaux champs d'intervention publique²⁰⁰⁵.

Dans notre perspective, l'expertise sera appréhendée comme la production de connaissances utiles à l'action publique²⁰⁰⁶. Nous retenons donc une définition large de la catégorie d'expert, compris comme le technicien ou le spécialiste. Il construit et conforte cette « situation » par ses investissements de forme, le développement de ses connaissances, son positionnement dans le champ, ou le rôle que lui font tenir les autres acteurs ou les institutions. Si nous nous sommes servi des travaux académiques sur cette notion, nous adoptons donc essentiellement une définition de l'expertise à partir de laquelle les acteurs se comprennent ou se désignent en tant qu'experts. Cela nous permettra ainsi d'être également attentif aux savoirs eux-mêmes et aux rôles des institutions dans la production de cette expertise²⁰⁰⁷.

A partir de l'analyse de la carrière des acteurs chargés de la gestion du trafic urbain, nous avons tout d'abord cherché à reconstruire leur parcours à la lumière d'un

²⁰⁰¹ On pense ici tout particulièrement à l'Ecole de Chicago, dont les liens avec la science du trafic étasunienne naissante est l'objet d'un de ses articles importants, cf. Lannoy P., « L'automobile comme objet de recherche, Chicago 1915-1940 », *Revue Française de Sociologie*, Vol. 44, n° 3, 2003, pp. 497-530.

²⁰⁰² Cf. Dumoulin L., La Branche S., Robert C. et Warin P. (dir.), *Le recours aux experts. Raisons et usages politiques*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble, 2005.

²⁰⁰³ Cf. Thévenot L., « L'investissement de forme », in Thévenot L. (dir.), *Conventions économiques*, Presses Universitaires de France, Paris, 1986, pp. 21-71.

²⁰⁰⁴ Cf. Trépos J.-Y., *Sociologie de l'expertise*, Presses Universitaires de France, Paris, 1996.

²⁰⁰⁵ Cf. Bardet F. (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le PUCA, Ministère de l'Équipement, Septembre 2005. Voir aussi Bardet F., « De l'expertise d'État à l'expérience des marchés dans la conception des politiques urbaines lyonnaises », in Biau V. et Tapie G. (dir.), *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Parenthèses, Marseille, 2009, pp. 117-128.

²⁰⁰⁶ Voir sur ce point Lascoumes P., *Expertise et action publique*, La Documentation française, Problèmes politiques et sociaux, n° 912, mai 2005.

²⁰⁰⁷ Voir sur ce point Palier B. et Sural Y., « Les « trois I » et l'analyse de l'État en action », *Revue Française de Science Politique*, vol. 55, n° 1, 2005, pp. 7-32.

questionnement sur les investissements de forme réalisés dans le champ de la gestion du problème de la circulation urbaine. Ainsi notre travail nous a conduit à établir les contours du développement des savoirs en matière de circulation urbaine à travers plusieurs trajectoires d'experts, les connaissances qu'ils mobilisent et les institutions auxquelles ils appartiennent ou qu'ils concourent à développer.

Mais dans le cadre de nos recherches, nos enquêtes de terrain se sont rapidement confrontées à la difficulté d'identifier des experts et des savoirs sur la circulation urbaine. On retrouve en effet une certaine hétérogénéité dans les profils des experts qui se sont affirmés sur ce nouveau champ dans les villes depuis les années dix et vingt. Certains apparaissent comme des acteurs incontournables de la gestion de la circulation de par leur formation, leur pratique professionnelle et leur position dans le champ de l'expertise locale. Nous avons déjà présenté plusieurs parcours d'experts qui correspondent à ces profils, et qu'incarnent les ingénieurs en chef des services techniques des villes comme Camille Chalumeau et Paul Gsell pour Lyon, René Malcor pour Marseille ou Pierre Mathis et Louis Massabo pour Nice. A cette catégorie appartiennent également les ingénieurs des services techniques départementaux, tel que Claude Delaigue du service vicinal du département du Rhône, et les ingénieurs du service ordinaire des ponts et chaussées du Rhône, où l'on retrouve successivement Paul Dumas, Victor Varvier, Antoine Thiollière, Lucien Chadenson, Jacques Rérolle, Frédéric Ramel, Clément Roques, Raoul Rudeau ou Michel Prunier pour les principaux. Naturellement certains ingénieurs des services centraux de l'Etat comme Joseph Elkouby, André Laure, Michel Frybourg ou Serge Goldberg, apparaissent progressivement à partir des années cinquante comme des pionniers d'une science du trafic naissante en France.

Aux prises avec les enjeux toujours plus complexes de circulation routière, les commissaires de police ont aussi tenu un rôle important dans la gestion quotidienne des problèmes automobiles²⁰⁰⁸. Certains se positionnent ainsi progressivement sur ce nouveau secteur d'intervention. A Lyon, plusieurs commissaires, comme le Commandant Revillet, produisent des rapports importants sur les questions de circulation routière²⁰⁰⁹. On pense également à Joseph Aussel, commissaire central de la Ville de Saint-Étienne dans les années cinquante et soixante, devenu un spécialiste reconnu sur le plan national et international des questions de circulation urbaine.

De leur côté, plusieurs autres agents des services administratifs de la Ville comme Lagrion, Bougey ou Matthey, responsables du service de la circulation ou du bureau en charge des questions de police municipale ou du trafic en ville, développent aussi quotidiennement des compétences en matière de gestion de la circulation urbaine, notamment à travers les rapports qu'ils sont amenés à réaliser. Dans le même registre, au niveau de la Préfecture, les secrétaires généraux pour la police sont confrontés de plus en plus à la gestion du problème de l'automobile. Certains s'affirment également comme des spécialistes de ce nouvel enjeu à travers l'élaboration de décisions, de rapports ou au niveau de leur positionnement face aux autres acteurs gestionnaires de cet enjeu²⁰¹⁰. En certaines occasions, suivant leur proximité avec certains dossiers et l'actualité publique locale, électorale, administrative ou technique, le Préfet du Rhône ou le Maire de Lyon,

²⁰⁰⁸ Sur une analyse stimulante du rôle des forces de police dans la gestion des problèmes de circulation urbaine, voir Ewen S., « Policing, Planning and the Regulation of Traffic in Post-War Leicester », *Midland History*, XXVIII, 2003, pp. 120-136.

²⁰⁰⁹ Voir notamment ADR 4 M 514.

²⁰¹⁰ On pense ici tout particulièrement au secrétaire général pour la police, Corenwinder, qui fut président de la commission départementale de circulation entre 1929 et 1930.

peuvent à leur tour devenir des acteurs importants de la gestion du problème de l'automobile en ville. Toutefois, malgré les nombreux dossiers sur lesquels ils sont rapporteurs²⁰¹¹, les délégations et les représentations que leur fonction nécessite ne leur permettent jamais d'être véritablement au cœur des travaux et des problèmes quotidiens rencontrés sur ces questions. L'éloignement vis-à-vis du terrain que leurs charges leur imposent ne nous incite pas à les considérer comme de véritables experts techniques ou administratifs de ces questions de circulation en ville²⁰¹².

A côté de ces figures devenues expertes de la circulation par la pratique quotidienne de leurs activités, certains profils apparaissent plus atypiques ou du moins surprenants. Dans cette catégorie, on retrouve en effet des acteurs associatifs, passionnés d'automobiles, aux origines sociales proches, mais avec des compétences professionnelles très variées comme les docteurs Carle, Bonnet et Bouget, les commerçants Jean et Aymé Bernard, le professeur de droit Appleton²⁰¹³, l'avocat Amieux, ou les ingénieurs Dugelay et Erpelding, tous membres de l'ACR. Dans ce registre, on rencontre aussi des élus, adjoints ou conseillers municipaux qui développent tout particulièrement des capacités d'intervention et de compréhension des problèmes automobiles par leurs discussions au sein des assemblées élues, en tant que relais à l'écoute des habitants ou des groupes qu'ils représentent, par leur présence dans les commissions dont ils sont membres, ou par leur participation au processus de réalisation de rapports, de notes et autres échanges de correspondances sur les problèmes de circulation urbaine. On pense ici au Conseiller municipal Arnaud ou à l'Adjoint Gourju, personnages politiques importants des premiers débats sur l'automobile en ville. Il faut également mentionner les élus qui ont eu en charge directement ce secteur d'intervention publique et notamment les différents adjoints délégués aux questions de circulation et de police municipale comme les présidents des commissions municipales de circulation à la Ville de Lyon : Leblanc, Biron, Petit, Fauconnet, Mercier ou Marque....

Nous avons donc été amené à identifier deux catégories distinctes d'acteurs. D'une part ceux qui sont le plus éloignés, à la fois professionnellement et institutionnellement, de la pratique et de l'accès à la gestion de ces enjeux. C'est le cas notamment des membres de l'ACR qui se positionnent sur ce secteur et cherchent à participer aux décisions prises par les instances publiques locales en matière de circulation urbaine. Une deuxième catégorie d'acteurs construisant leur carrière autour des enjeux de circulation urbaine comprend ceux qui bénéficient d'un accès facilité aux mécanismes de décision et de gestion du problème automobile par leur formation, leur position et leur rôle dans les sphères politico-administratives locales. Nous pensons ici aux ingénieurs en chef de la Ville de Lyon ou du service ordinaire des ponts et chaussées.

Mais nous n'avons pas cherché à différencier les deux parcours d'experts possibles. Dans l'une et l'autre de ces deux perspectives envisagées, ces différents acteurs doivent

²⁰¹¹ Voir notamment les dossiers « Routes » ou « Accidents » présentés lors des séances du Conseil Général du Rhône.

²⁰¹² Une exception vient contourner cette règle si l'on envisage le parcours de De Schulthess, élu suisse à Berne, directeur de l'Union des Villes suisses et membre de l'Union internationale des villes, qui en dehors de ses fonctions électives et de ses activités politiques importantes, est devenu dans les années vingt et trente un spécialiste reconnu sur le plan international des questions de circulation et de signalisation urbaine. Voir sur ce point notre chapitre deux. Nous verrons aussi que plusieurs adjoints à la circulation sont mobilisés comme experts dans le cadre des journées d'études des commissions municipales de circulation. C'est le cas notamment de l'adjoint au Maire de Rennes, Graff.

²⁰¹³ Qui représente la Ville de Lyon lors de certains litiges juridiques et qui préside son comité du contentieux lors d'affaires spéciales. Se reporter dans les années dix et vingt aux affaires concernant la circulation des camions en ville évoquées au chapitre cinq.

mener des actions d'investissement de forme expertes plus ou moins éloignées de leur pratique quotidienne, associative et professionnelle liée aux problèmes automobiles qu'ils rencontrent. De même, il s'agit au-delà de cette distinction formelle, de montrer que ces experts peuvent être amenés à se retrouver dans les mêmes instances de décision et face aux mêmes enjeux, notamment dans le cadre des différentes commissions de circulation mises en place. Certains restent juste en dehors de la sphère politico-administrative et cherchent à l'influencer et à participer aux processus de décision publique. Les autres sont placés au cœur de cette sphère et cherchent à consolider leur position au centre du système en bénéficiant parfois d'appuis extérieurs et en ayant recours à des formes d'expertise non formalisées ou non institutionnalisées.

Dans les deux cas surtout, concernant le développement d'une expertise française en matière de circulation urbaine pendant l'entre-deux-guerres ou les Trente Glorieuses, nous verrons que nous ne sommes pas en mesure d'identifier des formes de savoirs institutionnalisés et académisés, contrairement à celles qui ont pu se développer dans d'autres pays²⁰¹⁴ ou à d'autres types savoirs locaux²⁰¹⁵. Il s'agit donc de savoirs empiriques, pratiques, de savoir-faire locaux²⁰¹⁶ consolidés par l'expérience et le vécu des acteurs gestionnaires de la circulation urbaine. De même, la construction d'une expertise liée à l'intervention des pouvoirs publics et des professionnels dans le secteur de la circulation urbaine s'avère difficile à extraire d'autres types de savoirs connexes. Proche des savoirs réglementaires et gestionnaires, elle s'éloigne paradoxalement parfois de compétences liées à l'aménagement ou à la construction routière, même si leurs objectifs peuvent être similaires. En même temps, son développement la rapproche des questions de gestion de la sécurité routière ou de celles du stationnement, en particulier lorsqu'il s'agit de réglementation. Parfois, le rapatriement de ces savoirs et expériences locaux permettra seulement, dans un dernier temps, d'envisager, à la fin de notre parcours, des tentatives d'institutionnalisation de ces connaissances dans un cadre national et étatique.

Toutefois, nous nous sommes efforcé de dépasser le cadre d'une simple présentation du rôle de ces acteurs, même si les connaissances sur la circulation urbaine que nous étudions semblent difficilement détachables des parcours d'acteurs qui les construisent, les portent, les consolident et les véhiculent. En effet leur acquisition tout comme leur transmission sont un problème que les gestionnaires et les décideurs locaux et nationaux perçoivent et doivent anticiper. C'est d'ailleurs à partir de cette interrogation que nous avons voulu mettre en avant deux dynamiques qui concourent à la construction des savoirs : un processus de circulation et des tentatives de centralisation. A partir de ces deux mouvements, plusieurs lieux de consolidation de ces savoirs peuvent être identifiés.

Sur le plan local comme on l'a vu, les diverses commissions de circulation constituent de véritables vecteurs d'échanges, de consolidation et de pérennisation de ces savoirs dans le cadre d'une utilisation locale et quotidienne, la plus opérationnelle, la plus directe et la plus pratique possible. Ce sont en effet principalement des savoirs d'action, tournés vers la mise en œuvre concrète de mesures et d'aménagements pour améliorer au quotidien, par tâtonnements - essais, tentatives, petites touches, partielles, régulières,

²⁰¹⁴ Comme cela a pu être le cas aux Etats-Unis dès l'entre-deux-guerres.

²⁰¹⁵ Nous pensons entre autres aux savoirs en matière d'assainissement, d'aménagement urbain ou d'architecture, voir sur ces points les travaux de Franck Scherrer, *L'égout, patrimoine urbain, L'évolution dans la longue durée du réseau d'assainissement de Lyon*, Thèse d'urbanisme, Paris 12, 1992 ; Viviane Claude, 2006, op. cit. ; ou Stéphane Frioux, 2007, art. cit.

²⁰¹⁶ Voir état de l'art de Argibay C., Mazoyer H. et Gardon S., Cluster 14, Axe 6, Chantier 3 « Savoirs pratiques dans l'action publique », Janvier 2007, 24 p., présenté lors de la séance du 9 octobre 2007 du Laboratoire Junior MOSAP à l'ENS LSH.

amendables, modifiables, ou rétroactives - les conditions et la sécurité de la circulation. Dans de nombreux cas, il s'agit donc de discussions et d'échanges sur des aménagements et des mesures mineurs, concernant un point particulier de la circulation, une voie ou un carrefour. Parfois, des opérations de plus grande ampleur nécessitent aussi des réflexions plus profondes en amont pour intégrer un questionnement sur les conditions de circulation pendant et après la réalisation d'un projet d'envergure : création d'une autoroute, d'un boulevard, établissement de plans de circulation, aménagement d'un site²⁰¹⁷, réaménagement d'un quartier, mise en place de parcs de stationnement... D'autres lieux de consolidation de ces savoirs seront également abordés au cours de ce chapitre à travers le fonctionnement de revues, l'institutionnalisation d'associations, et l'organisation de voyages ou de rencontres.

A partir de ces parcours d'experts puis des institutions qui portent ou consolident leur action, nous allons donc être attentifs aux lieux de développement de connaissances sur la circulation urbaine. Nous nous efforcerons de présenter les deux dynamiques que nous avons repérées et qui concourent à la production de ces savoirs. D'une part nous serons attentifs aux processus de circulation et d'échanges des connaissances sur cette thématique. Cela nous permettra de mettre en relation les niveaux local, national et international de construction des solutions aux problèmes automobiles. Dans un second temps, nous verrons si ces échanges parviennent à être centralisés dans un cadre national et académique. Nous nous intéresserons donc aux institutions et lieux de rapatriement des savoirs sur la circulation urbaine et le stationnement à partir des parcours d'ingénieurs des services de l'Etat et de la production d'études au niveau central.

Section 1) Une dynamique de circulation des savoirs sur la circulation urbaine

En sciences sociales, le renouvellement des approches en termes de comparaison tant sur le plan de l'histoire²⁰¹⁸, de la sociologie²⁰¹⁹ ou de la science politique²⁰²⁰ permet aujourd'hui de dépasser le cadre classique des analyses nationales ou stato-centrées. Les villes qui ont une longue tradition d'échanges d'informations et d'expériences dans la conception et la mise en œuvre de leurs politiques urbaines, constituent ici un formidable laboratoire pour dépasser les approches locales ou nationales de construction des politiques publiques. En effet, les villes cherchent à tisser des liens avec d'autres institutions pour préparer certains projets ambitieux mais aussi pour afficher certaines de leurs réalisations. Nous avons l'occasion de revenir ici sur l'organisation de ces échanges entre villes, institutions, associations, individus hôtes et celles et ceux qui circulent. Nous pourrions repérer si ces échanges fonctionnent dans les cadres informels ou associatifs, ou s'ils sont encadrés par

²⁰¹⁷ Ce fut le cas notamment pour l'ouverture successive de l'Hôpital Grange Blanche et de l'Hôtel des Postes (construit après la fermeture de l'Hôpital de Charité en 1934) à côté de la Place Antonin Poncet dans les années trente, ou pour celle du marché de gros à Perrache dans les années soixante. En amont, des discussions importantes portent sur l'évolution des conditions de circulation, les prévisions futures concernant ces conditions et les mesures à prendre dans l'optique de favoriser au mieux l'intégration de ces établissements dans le quartier et dans la ville.

²⁰¹⁸ Voir Werner M. et Zimmermann B. (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Seuil, 2004.

²⁰¹⁹ Voir le numéro spécial « Sociologie de la mondialisation, Héritiers cosmopolites, mercenaires de l'impérialisme et missionnaires de l'universel », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 151-152, mars 2004.

²⁰²⁰ Cf. Hassenteufel P., « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale. Les déplacements de la construction d'objet comparatifs en matière de politiques publiques », *Revue Française de Science Politique*, vol. 55, n° 1, Février 2005, pp. 113-132.

les acteurs d'ordre politico-administratif (Organisations internationales, Organisations non gouvernementales, Etat, Villes, Régions...). Notre enquête nous a permis de repérer des voyages d'experts, la mise en place de revues, la tenue de congrès et de conférences spécialisées, ou l'organisation de formations à l'étranger ou en France²⁰²¹.

Derrière les différents « régimes de configurations circulatoires »²⁰²², il s'agira de repérer les enjeux de représentation d'une ville, d'une institution, d'un savoir. En effet les techniciens qui participent à ces échanges, représentent tantôt une ville, qu'ils appartiennent aux services techniques municipaux, à une association locale ou aux services déconcentrés d'un ministère, tantôt une institution, locale, nationale, étatique ou associative, et tantôt un savoir, détachable et transmissible. A travers ces échanges, nous reviendrons donc sur les différentes logiques de promotion, d'organisation, de fonctionnement de ces scènes de discussions.

Notre objectif sera de repérer par quel vecteur (acteurs, associations, organisations professionnelles, organisations philanthropiques, organisations non gouvernementales, réseaux, congrès, voyages d'études, périodiques, ...) les doctrines et les modèles de transports sont construits, circulent et s'institutionnalisent. Sur ces questions de circulations que l'on peut qualifier d'horizontales, de transversales, de transnationales ou d'infra-nationales, une littérature importante existe depuis quelques années. On renvoie notamment à l'article de Pierre-Yves Saunier, « Circulations, connexions et espaces transnationaux »²⁰²³ qui permet une première synthèse de plusieurs ouvrages importants sur ce thème.

En lien avec cette dynamique de recherche, Renaud Payre prend l'exemple d'une revue comme espace de circulation²⁰²⁴. L'objectif est de repérer des savoirs en circulation et donc en cours d'institutionnalisation²⁰²⁵. L'entrée par les institutions entendues au sens large (revues, réseaux, congrès...) prend ici tout son sens. Il s'agit de trouver des espaces formels appropriés à ce processus d'institutionnalisation et de circulation des connaissances et des modèles. Dans le cadre de la science communale étudiée par Renaud Payre, « par divers moyens (du périodique au voyage d'études) il s'agissait de diffuser des innovations, de faire circuler des techniques capables de transformer les méthodes de gestion et plus largement la place de l'organisation municipale urbaine dans l'ensemble de l'organisation politico-

²⁰²¹ A partir des archives consultées à Genève (SdN, ONU), Paris (Archives nationales, AIPCR), Lille (AM Lille), Bordeaux (AMB), Marseille (AMM), Nice (ADAM et AMN), Saint-Étienne (ADL et AMSE), Lyon (AML, ADR et AIVF) et de certains numéros de revues dépouillés. Pour une présentation plus détaillée, voir notre introduction.

²⁰²² Au sens de relations d'échanges non hiérarchisées et multidirectionnelles, voir sur ce point : Saunier P.-Y., « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *Genèses*, n° 57, décembre 2004, pp. 110-126.

²⁰²³ Cf. Saunier P.-Y., « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *Genèses*, n° 57, décembre 2004, pp. 110-126.

²⁰²⁴ A partir de l'analyse de réseaux formalisée, il nous invite à suivre la circulation de savoir(s) de gouvernement appliqué à l'urbain à travers l'étude d'un périodique et de ses différents contributeurs, cf. Payre R., « Les efforts de constitution d'une science de gouvernement municipal : *La vie communale et départementale* (1923-1940) », *Revue Française de Science Politique*, vol. 53, n° 2, 2003, pp. 201-218 ; et « Un savoir scientifique, utilitaire et vulgarisateur » : la ville de *La vie urbaine* objet de science et objet de réforme (1919-1939) », *Genèses*, n° 60, Vol 3, 2005, pp. 5-30.

²⁰²⁵ Voir aussi Frioux S., « De la *Revue municipale* aux archives municipales. Les instruments d'une histoire comparée des villes (XIXe-XXe siècles) », *Communication à la conférence internationale d'histoire urbaine*, Lyon, 27-30 août 2008.

administrative du pays»²⁰²⁶. Par leur production et leur circulation, ces savoirs véhiculent donc à la fois des enjeux de légitimation technique et de légitimation politique.

Comme nous l'avons vu, ces doctrines et ces modèles se construisent à travers l'activité d'associations, de collectivités locales, d'organisations professionnelles et sont véhiculés à l'occasion de congrès, de rencontres, de voyages et par l'intermédiaire des périodiques. Parfois ils sont compilés dans des rapports, des manuels, qui permettent leur réception et leur circulation et connaissent ainsi une certaine notoriété. La question de la circulation des savoirs est donc devenue un chantier de recherches important dans le champ des études urbaines depuis quelques années²⁰²⁷. La recherche des circulations²⁰²⁸ doit s'entendre ici comme une démarche d'enquête et non comme un nouveau paradigme ou un tournant dans les sciences sociales²⁰²⁹. Cette nouvelle posture permet de renouveler les visions classiques issues des échelles de construction des réalités sociales et politiques étato-centrées. C'est « une manière de faire de l'histoire, un point de vue, un questionnement exercé sur des terrains et des sources »²⁰³⁰. Trois éléments sont mis en avant pour approfondir cette démarche²⁰³¹. Il s'agit de « travailler à historiciser la mondialisation comme processus » sans en proposer une lecture à partir des enjeux du présent, de « capturer la manière dont le domestique s'est construit dans la comparaison » et enfin de « suivre les connexions là où elles nous mènent »²⁰³².

Dans le domaine des transports, Pierre-Yves Saunier recense cinq pistes de recherches stimulantes pour suivre les circulations²⁰³³. D'une part, le travail sur les outils et les dispositifs de contrôle de la circulation²⁰³⁴. Il évoque ensuite les travaux du groupe « Tensions of Europe » sur l'Europe des années 1920-1950, notamment autour de

²⁰²⁶ Cf. Payre R., *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, Ed. du CNRS, Paris, 2007, p. 17.

²⁰²⁷ Voir sur ce point les ateliers auxquels nous avons participé : *Echanges inter-urbains, Inter-city exchanges* (dir. : Jean-Luc Pinol) ; *International city networks and networking activities during the 20th century* (dir. : Shane Ewen et Michael Hebbert) dans le cadre de la conférence internationale d'histoire urbaine de Stockholm en août-septembre 2006 ; *Transport and Cities: Toward a World Order of Mobility (1850-2000)?* (dir. : Sébastien Gardon, Arnaud Passalacqua et Frank Schipper) à l'occasion du Second European Congress in World and Global History à Dresde en juillet 2008 ; *The Practice of Comparison: The Sources of a Compared History of European* (dir. : Denis Bocquet et Stéphane Frioux) dans le cadre de la conférence internationale d'histoire urbaine organisée à Lyon en août 2008.

²⁰²⁸ L'auteur écarte volontairement les termes d'influence, d'importation ou de transfert.

²⁰²⁹ Cf. Saunier P.-Y., « La toile municipale aux XIXe et XXe s. : un panorama vu d'Europe », *Urban History Review*, Vol. XXXIV, n° 2, mars 2006, pp. 163-176. Voir aussi le numéro qu'il a coordonné dans la revue *Contemporary European History* : "Municipal Connections: Cooperation, Links and Transfers among European Cities in the 20th Century", Vol. 11, n° 4, 2002 ; et Ewen S. and Saunier P.-Y. (dir.), *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment (1850-2000)*, Palgrave Macmillan, Londres, 2008.

²⁰³⁰ Cf. Saunier P.-Y., « Circulations, connexions et espaces transnationaux », 2004, art. cit., p. 112.

²⁰³¹ Voir l'intervention de Pierre-Yves Saunier au Séminaire *De l'histoire des Transports à l'histoire de la mobilité*, animé par Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, Paris I-Paris IV-ENPC, 20 décembre 2007.

²⁰³² Idem.

²⁰³³ Voir son intervention au Séminaire *De l'histoire des Transports à l'histoire de la mobilité*, animé par Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, Paris I-Paris IV-ENPC, 20 décembre 2007.

²⁰³⁴ Voir notamment le travail de l'historien américain Clay McShane : « The origins and globalization of traffic control signals », *Journal of Urban History*, Vol. 25, n° 3, 1999, pp. 379-404.

l'intégration par les réseaux de transports²⁰³⁵. Les travaux de Bruce Seely sur les transferts de technologies permettent également de s'intéresser à l'offre de savoir-faire proposée par les organismes américains, la participation à des cycles d'enseignements et de formation pour les ingénieurs étrangers, l'organisation de voyages et de bourses d'études ou la traduction de livres et de rapports d'études²⁰³⁶. Une autre piste de recherche consiste selon Pierre-Yves Saunier à réfléchir aux enjeux aussi bien techniques que consuméristes autour par exemple de la diffusion de modèles de production d'automobiles. Enfin les travaux d'harmonisation des normes à partir des enquêtes sur les groupes de travail de la SDN ou de l'ONU mettent en lumière des échanges complexes entre ingénieurs-diplomates²⁰³⁷. A cette première liste de pistes envisagées, on pourrait rajouter les nouvelles recherches engagées récemment à l'occasion du centenaire de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route et qui permettent de dresser les enjeux d'une civilisation internationale de la route²⁰³⁸.

On perçoit donc que les circulations de connaissances, de rapports ou d'experts concernant les transports ou l'aménagement d'infrastructures de transport peuvent être investies de manière stimulante²⁰³⁹. C'est l'occasion notamment de questionner l'influence du modèle anglo-saxon dans la conduite des politiques de transports des pays d'Europe continentale à partir de l'étude des missions des experts européens aux Etats-Unis et de la diffusion de célèbres rapports américains et britanniques sur les transports²⁰⁴⁰. Cette influence est déterminante dans l'importation des méthodes américaines de modélisation du trafic en France à partir notamment des voyages des ingénieurs des ponts et chaussées

²⁰³⁵ On renvoie ici au « Mini-special issue: European infrastructures » (J. Schot, I. Anastasiadou, A. Badenoch and F. Schipper), *The Journal of Transport History*, Vol. 28, n° 2, september 2007, pp. 167-228.

²⁰³⁶ Voir notamment le numéro *Comparative Technology Transfer and Society*, Vol. 2, n° 3, décembre 2004 : Seely B. E., "Push" and "Pull" Factors in Technology Transfer: Moving American-Style Highway Engineering to Europe, 1945 – 1965", pp. 229-246, et Blomkvist P., "Transferring Technology – Shaping Ideology: American Traffic Engineering and Commercial Interests in the Establishment of a Swedish Car Society, 1945 – 1965", pp. 273-302. Voir aussi Hard M. and Misa T. J., *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*, MIT Press, Cambridge, 2008 et particulièrement le chapitre 12 : Lundin P., "Mediators of Modernity: City Planning Expertise in Postwar Western Europe".

²⁰³⁷ Voir sur ce point les recherches de Harrison Grafos et de Stève Bernardin et notamment « Two international models for car safety standards », *Entreprises et Histoire*, n° 51, Juin 2008, pp. 69-87 ; et « Le rôle de l'expertise dans l'action publique internationale : la réglementation technique des véhicules à l'ONU », communication au 4^{ème} Colloque de la Section d'Etudes Internationales de l'AFSP sur les *Politiques publiques internationales*, Paris, 21-22 avril 2005.

²⁰³⁸ Autour notamment du colloque *Civilisations de la route au XXème siècle* organisé à l'occasion des 100 ans de l'AIPCR pour le XXIIIème Congrès Mondial de la Route à Paris du 17 au 21 septembre 2007. Voir notamment Glasson D., « Un siècle de congrès mondiaux de la route », *Pour Mémoire*, automne 2007, n° 3, pp. 7-58. ; Mom G., « L'AIPCR et l'Histoire », *Routes-Road*, n° 335, 2007, pp. 88-91 ; et Guigueno V., « Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière », *Routes-Road*, n° 336-337, 2008, pp. 192-199.

²⁰³⁹ Voir sur ce point : Ward S. V., "American and other international Examples in British Planning Policy Formation: A Comparison of the Barlow, Buchanan and Rogers Reports, 1940 – 1999", Communication au IPHS Seminar *Americanisation and the British City in the 20th Century*, University of Luton, 6th May 2000 ; et Lundin P., "Mediators of Modernity: City Planning Expertise in Postwar Western Europe", in Hard M. and Misa J. T., *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*, MIT Press, Cambridge, 2008.

²⁰⁴⁰ Voir sur ce point le panel que nous avons co-animé avec Arnaud Passalacqua et Frank Schipper sur *Transport and Cities: Toward a World order of mobility (1850-2000)* ? dans le cadre du Second European Congress in World and Global History, à Dresde, les 3-5 juillet 2008.

français aux Etats-Unis pendant les Trente Glorieuses. On renvoie ici aux travaux de Gabriel Dupuy²⁰⁴¹ ou à ceux de Kostas Chatzis et Gilles Crague²⁰⁴².

Après avoir fait le tour des principales manières de « traquer » les circulations transnationales ou nationales, il s'agit pour nous de percevoir comment s'organisent des échanges entre villes, entre acteurs et entre institutions pour une meilleure compréhension des problèmes automobiles en ville. Nous reviendrons sur des parcours d'experts « circulant » ou traversant plusieurs scènes et niveaux de discussion tout en étant attentif à l'incidence de ces échanges sur la production de l'action publique locale. Pour ce faire, il s'agira d'être attentif au recours à des ressources locales que mobilisent certains techniciens pour développer leurs propres capacités d'échanges. Puis d'un autre côté, nous pourrions mesurer, en retour, le rôle de ces circulations sur les carrières locales. Nous observerons donc dans un premiers temps le besoin d'échanges d'expériences et de savoirs entre techniciens sur les questions de transport (circulation, stationnement, sécurité routière), à travers l'organisation de journées d'études, de congrès ou de missions. A partir de la mise en avant de réseaux associatifs et professionnels, nous reviendrons ensuite sur le développement de lieux fédérateurs des initiatives en matière de production de connaissances sur la circulation urbaine. Enfin, nous analyserons la constitution d'un champ de connaissances, autour duquel gravitent les experts en circulation urbaine, et qui se structure à partir de l'organisation de nouvelles rencontres et de voyages.

A) Des villes en quête d'expertise

Nous avons vu que les édiles et les techniciens des villes revendiquent et mettent en avant une spécificité des problèmes et de la gestion des enjeux de circulation. Cette revendication ne trouve pas vraiment d'écho dans le cadre de discussions internationales, contrôlées assez largement par les Etats et leurs représentants. Mais dans un cadre national, cette requête a-t-elle plus de poids et trouve-t-elle plus d'appuis ? Nous nous efforcerons de répondre à cette interrogation à travers ce dernier moment d'analyse du positionnement des acteurs urbains face à la question automobile. Nous avons vu que les particularités urbaines ont souvent été gommées par les services de l'Etat. De même, le passage à un niveau international de diffusion et de compréhension des problèmes automobiles en ville, ne permet pas non plus une plus grande prise en compte du point de vue des villes et de leur spécificité. Il s'agit donc de voir à présent comment s'organise à partir des villes et de leurs représentants, sur un plan cette fois national, la construction d'un problème public urbain concernant la question automobile.

L'objectif de ce moment d'analyse sera de revenir sur le rôle des liens entre villes, à la marge parfois même de Paris, de comprendre comment elles s'organisent entre elles en constituant un véritable réseau en dehors de l'Etat et des ingénieurs des ponts et chaussées. Dans ce sens, l'exemple ou la position de Paris sert également d'influence ou de repoussoir par rapport aux autres villes. Elles tentent en effet de s'organiser pour produire leurs propres questionnements et niveau de discussion, puis d'expertise sur ces enjeux²⁰⁴³.

²⁰⁴¹ Cf. Dupuy G., *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Presses de Copedith, Paris, 1975.

²⁰⁴² Voir leur intervention lors de la séance sur l'histoire de la modélisation des transports dans le cadre du séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité* animé par Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, Paris I-ENPC, 8 juin 2006.

²⁰⁴³ Sur le positionnement des acteurs urbains par rapport au rôle des échanges d'expériences, voir Claude V., « Le travail de la différence, Expériences comparatives dans le champ municipal à Strasbourg 1900-1930 », *Genèses*, n° 37, décembre 1999, pp. 114-134.

1) Se renseigner et enquêter

Le dossier concernant la circulation des poids lourds nous a déjà permis de voir que, entre 1912 et 1930, les villes avaient recours à des échanges d'informations, de correspondances, d'articles de revues, de jugements de tribunaux et d'arrêtés municipaux²⁰⁴⁴. Plusieurs circulations s'organisent avec d'autres villes (Paris, Marseille, Alger, Nancy, Grenoble, Toulouse...) ²⁰⁴⁵ et orientent les discussions sur cette thématique à Lyon jusqu'à la mise en place de l'arrêté du 28 février 1921 relatif à la circulation des poids lourds²⁰⁴⁶. De manière générale, les questions de réglementation de la circulation suggèrent aux villes d'enquêter et de se renseigner dans d'autres villes pour percevoir si des innovations, des modes de faire ou des règlements établis ailleurs peuvent être utilement appliqués sur leur propre territoire communal.

Comme nous l'avons vu dans le cadre des scènes de discussion autour de la SdN, la période allant de 1925 à 1931 est centrale dans la recherche d'informations et de définitions concernant les enjeux de réglementation de la circulation en ville. A Lyon, le règlement général sur la circulation du 1^{er} février 1926 s'est largement inspiré des dispositions contenues dans l'Ordonnance du 15 mars 1925 sur la réglementation de la circulation à Paris. Après ce moment réglementaire, en 1929 et 1930, les discussions qui animent la commission départementale de circulation sont une nouvelle fois l'occasion de nombreux échanges avec d'autres villes²⁰⁴⁷ sur la mise en place de règlements similaires²⁰⁴⁸. Ainsi les membres de cette commission ont en main certains arrêtés municipaux de circulation des villes de Paris, Bordeaux²⁰⁴⁹ ou de Marseille²⁰⁵⁰, qu'ils étudient pour en extraire des dispositions utiles :

²⁰⁴⁴ Voir notre chapitre cinq.

²⁰⁴⁵ Notamment *La Revue Municipale* (n° 555, du 1^{er} au 15 septembre 1913 : « Circulation dans Paris des véhicules automobiles dits « de poids lourds » » ; n° 563, du 1^{er} au 15 janvier 1914 : « La circulation des véhicules automobiles dits de poids lourds » pour la ville de Toulouse ; n° 573, du 16 au 30 juin 1914 : « La réglementation des poids lourds pour la Ville de Ixelles » ; n° 582, du 16 au 30 avril 1915 : « Circulation des véhicules de « Poids Lourds » » ; n° 594, du 16 au 31 octobre 1915 : « Réglementation de la circulation des camions automobiles et des tracteurs mécaniques » ; n° 617, du 1^{er} au 15 octobre 1916 : « Circulation des camions mécaniques affectés aux transports des personnes et à des transports industriels »), le *Bulletin de la Chambre syndicale des propriétés immobilières de la ville de Lyon et de sa banlieue* (n° 411, août-septembre 1914 : « La circulation des poids lourds : Dommage aux propriétés riveraines »), le *Bâtiment, Journal des travaux publics et particuliers* (n° 10, 1^{er} février 1914 : « Les poids lourds à Paris »), le *Bulletin de la chambre syndicale des propriétaires de Paris* (du 16 décembre 1912 : « La circulation des automobiles. Marseille donne l'exemple à Lyon » ; 1^{er} septembre 1913 : « La circulation des « Poids Lourds » à Paris »).

²⁰⁴⁶ Ce dernier est finalement modifié une première fois par l'arrêté du 17 octobre 1921, suite à de nombreuses plaintes et recours au Conseil d'Etat relayés par certains transporteurs lyonnais.

²⁰⁴⁷ « La sous-commission a pris connaissance du travail de recherche effectué par M. Delaigue, parmi les règlements en vigueur des grandes villes de France : Paris, Marseille et Bordeaux », extrait du Compte-rendu de la séance du 22 août 1929 de la sous-commission technique de la commission départementale de circulation, cf. ADR S 2587.

²⁰⁴⁸ Sur une note manuscrite présente au dossier, il est indiqué les noms des villes suivantes sur lesquelles il s'agit d'obtenir des informations concernant les règlements de circulation mis en place : Paris, Bordeaux, Saint Etienne, Lille, cf. ADR S 2587.

²⁰⁴⁹ Voir la lettre du Préfet de la Gironde au Préfet du Rhône du 22 août 1929 : « En réponse à votre demande du 14 juin dernier, rappelée le 3 courant, j'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, un exemplaire de chacun des arrêtés, pris par la Ville de Bordeaux et les Communes avoisinantes, en vue de réglementer la circulation de véhicules Automobiles ». Dans les échanges, on retrouve donc pour la Mairie de Bordeaux l'« Arrêté Municipal du 29 juin 1923 portant Règlement général sur la police de la circulation et du roulage,

« De l'étude des règlements appliqués dans les grandes villes et, notamment, à Paris, Marseille et Bordeaux, la Sous-Commission est d'avis d'extraire les nouvelles dispositions ci-après qui ne sont pas encore appliquées à Lyon. 1°) - Réglementation de la circulation des véhicules à marche lente et des voitures de charges dans les rues du Centre. 2°) - Aux croisements de voies, les véhicules à traction animale devront conserver leur position respective, sans se dépasser 3°) - Interdiction de stationner sur les deux côtés dans les voies étroites 4°) - Réglementation des avertisseurs bruyants la nuit 5°) - Recommandations aux piétons 6°) - Du règlement de la ville de Marseille, la Commission décide d'extraire les dispositions suivantes qu'elle propose à M. le Préfet d'adopter. »²⁰⁵¹

De même, les membres de cette commission se tiennent au courant des principes de conduite²⁰⁵² et des réglementations en vigueur à Paris²⁰⁵³ et en France. Ils lisent également plusieurs articles de journaux concernant la circulation à Paris²⁰⁵⁴. Ils se documentent à partir des articles des revues des *Annales de la Voirie* et des *Annales des chemins vicinaux* pour la période allant de 1920 à 1928²⁰⁵⁵. Ils étudient certains rapports présentés au Congrès Mondial de la Route qui se tient à Milan en 1926²⁰⁵⁶. On mesure ici le rôle important de certaines revues comme les *Annales de la voirie* ou les *Annales des chemins vicinaux*

la réglementation, les tarifs et la redevance des droits de stationnement des Voitures publiques, Camionneurs - Commissionnaires, Voitures réclames », Bordeaux, Imprimerie Nouvelle F. Pech, 1923, 112 pages, cf. ADR S 2587.

²⁰⁵⁰ Voir la lettre du Préfet du Rhône à M. l'Ingénieur en chef du Service vicinal du 29 juin 1929 : « de vous transmettre les documents se rapportant à la police de la circulation que viennent de m'adresser M. le Préfet de police et M. le Préfet des Bouches du Rhône. Vous trouverez également sous ce pli copie d'une délibération du Conseil Général du Rhône du 25 avril dernier relative au même objet. Dès que les documents de même nature réclamés à mon collègue de la Gironde me seront parvenus, je m'empresserai de vous les communiquer ». Au cours de ces échanges circule notamment l'« Arrêté relatif à la police de la circulation dans l'intérieur de la Ville de Marseille de ses agglomérations quartiers et villages », Imprimerie Municipale de Marseille, 1929, 96 p., cf. ADR S 2587.

²⁰⁵¹ **Réunion de la sous-commission départementale de circulation du 5 septembre 1929, cf. ADR S 2587.**

²⁰⁵² A partir notamment de la brochure « Circulation, Conseils à l'usage des conducteurs dans Paris » éditée sous le Haut patronage de la Préfecture de Police, cf. ADR S 2587.

²⁰⁵³ Voir la lettre du Secrétaire pour le Directeur Général de la police Municipale de la Préfecture de Police, Direction Générale de la Police Municipale de Paris du 28 juin 1929 au Préfet du Rhône : « Pour faire suite à l'envoi de l'Ordonnance Générale du 15 mars 1929, j'ai l'honneur de vous faire parvenir les divers arrêtés et ordonnances ayant trait à la circulation, parus depuis 1925. (...) », cf. ADR S 2587.

²⁰⁵⁴ Notamment : « Le problème de la circulation », *Le Temps*, 3 octobre 1929 ; « Le problème de la circulation à Paris », *L'illustration*, 16 novembre 1929, n° 4524, pp. 546-550 ; « Au comité Consultatif de la circulation de Paris », *Le Temps*, 18 juin 1930, p. 8, cf. ADR S 2587.

²⁰⁵⁵ A l'occasion des discussions une « Collection complète de 1920 à 1928 par ordre chronologique des articles parus aux annales au sujet de la circulation et du stationnement des véhicules » (qui comprend les *Annales de la Voirie* et/ou *Annales des chemins vicinaux*) est accessible aux participants des discussions, cf. ADR S 2587.

²⁰⁵⁶ Et notamment le rapport de Emile Massard (membre et président de la 2^{ème} Commission du Conseil Municipal de Paris) et Louis Biette (Inspecteur Général des PC, Inspecteur Général des S Techniques de la Voie publique, du Nettoyement de l'Eclairage de la Ville de Paris) présenté à la 5^{ème} question : « Développement et Aménagement des Villes dans l'Intérêt de la Circulation, Progrès accomplis dans la réglementation générale de la circulation dans les villes » de la 2^{ème} section : « Circulation et Exploitation » du Ve Congrès de l'AIPCR tenu à Milan en 1926.

qui publient des règlements de circulation des voies publiques²⁰⁵⁷. De même, les rapports, conclusions, ou vœux établis à l'occasion de rencontres internationales peuvent être aussi directement utilisables par les collectivités locales pour comprendre les enjeux de circulation en ville.

Dans les années cinquante et soixante, les échanges s'intensifient, notamment au niveau de la réglementation du stationnement. En 1955, la Ville de Bordeaux se renseigne du côté des villes de Paris²⁰⁵⁸ ou du Havre sur la problématique de la construction de parkings²⁰⁵⁹. En retour, plusieurs notes sont établies par les services techniques de la Ville de Bordeaux relatives à la construction et au coût des garages en sous-sol à Paris et au Havre. Plus tard en 1959, d'autres types d'échanges s'établissent entre Bordeaux et Reims concernant la construction de garages souterrains²⁰⁶⁰. Certains échanges s'inscrivent dans le cadre de « circulations régionales », quand une ville moins importante d'une région contacte une « capitale régionale »²⁰⁶¹. Dans ce sens, une lettre est envoyée en 1956 par le Maire de Lourdes au Maire de Bordeaux pour demander comment s'organise le stationnement à Bordeaux²⁰⁶². De même, dans une lettre du 16 novembre 1960²⁰⁶³, les services de la Ville de Marseille envoient à la Ville de Aix-en-Provence, l'arrêté du 3 décembre 1948 relatif à la circulation dans l'intérieur de la Ville de Marseille, de ses agglomérations, quartiers et villages.

Mais à la fin des années cinquante c'est la thématique de la mise en place de la zone bleue²⁰⁶⁴ qui agite les principales villes françaises. A la demande de la Ville de Bordeaux, la Préfecture de Paris²⁰⁶⁵ lui envoie ainsi plusieurs documents concernant la mise en place de cette réglementation dans la capitale : « Comme vous en avez exprimé le désir, je

²⁰⁵⁷ Des revues signalent également des innovations (miroirs facilitant la circulation, dispositifs de sécurité...) ou de nouvelles conceptions concernant les aménagements de la circulation, en témoigne l'article paru dans *La Petite Gironde* le 17 janvier 1940 : « Les policiers de Londres portent des vêtements blancs et le mot « Police » écrit en gros caractère sur leur casque. A l'aide d'une pile de poche, cette inscription devient lumineuse en cas de besoin » et rapportant une photo d'un policier faisant la circulation, cf. AMB 2003 I 9.

²⁰⁵⁸ Voir « La construction de garages à étages dans Paris », *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*, 9 avril 1955 ; et « L'amélioration de la circulation dans Paris, Construction et exploitation de parcs publics souterrains pour voitures automobiles », *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*, n° 26, 25 juin 1955, p. 17, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁵⁹ Cf. Lettre du 22 mars 1955 de l'urbaniste en chef, délégué du Ministère du Logement et de la Reconstruction en Gironde au Maire de Bordeaux, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁶⁰ Cf. Lettre du 3 septembre 1959 du Maire de Reims au Maire de Bordeaux, avec envoi d'un extrait du programme d'aménagement de la Ville de Reims (art 1-2 : Garages et stations-service), cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁶¹ Pour ce qui deviendra la région Rhône-Alpes, on peut également mettre en évidence d'autres circulations régionales, comme entre Bourg, Valence ou Annecy, et Lyon, voir Frioux S., 2008 op. cit.

²⁰⁶² Cf. Lettre du 8 septembre 1956 du Maire de Lourdes au Maire de Bordeaux : « je vous serai donc très obligé de bien vouloir me faire connaître le régime appliqué dans votre Ville » (à propos du stationnement), puis réponse du 15 septembre 1956, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁶³ Cf. AMM 468 W 341.

²⁰⁶⁴ La zone bleue « consiste à la délimitation d'un périmètre à l'intérieur duquel le stationnement est limité à une heure. Pour assurer le contrôle de cette durée, l'automobiliste doit obligatoirement apposer en évidence sur la face interne du pare-brise le Disque de contrôle, après y avoir fait apparaître l'heure de son arrivée », Note de 1960 « Automobilistes, Attention bientôt « La zone bleue » », cf. AMM 468 W 341.

²⁰⁶⁵ A Paris, la zone bleue est mise en place le 4 novembre 1957, cf. Flonneau M., 2003, op. cit., p. 134.

m'empresse de vous adresser divers documents sur la nouvelle réglementation instituée à Paris, dans la zone bleue. Vous voudrez bien trouver ci-joints, en premier lieu, une brochure « A bâtons rompus » qui reproduit en ses pages 19 à 24, les arrêtés préfectoraux instituant ces nouvelles mesures, ensuite, deux exemplaires du disque édité par mon Administration, un autre disque distribué par une Société privée et deux imprimées exposant au public la portée et les buts de ces nouveaux règlements »²⁰⁶⁶. Les services techniques municipaux de la Ville de Lyon recueillent également des informations concernant la réglementation du stationnement dans les autres villes²⁰⁶⁷. A Strasbourg, c'est la presse locale qui relaie les initiatives dans ce sens²⁰⁶⁸. De son côté, la Ville de Lille fait établir en 1960²⁰⁶⁹ par ses services techniques une enquête sur les disques bleus portant sur les villes de Nancy, Bordeaux, Metz, Toulouse, Strasbourg, Saint-Étienne, Cannes et Versailles²⁰⁷⁰. Dans la capitale du Nord, la mise en place de la zone bleue sera effective le 1^{er} janvier 1961²⁰⁷¹. A Lyon, elle est mise en place le 12 juillet 1959 et à Marseille, le 5 novembre 1960 avec l'objectif de « mettre un terme au problème de la paralysie de la circulation et de l'asphyxie des villes »²⁰⁷² puisque « cette réglementation, qui a déjà été appliquée dans d'autres villes de France, a partout donné satisfaction »²⁰⁷³. En effet « déjà, plus de 12 Villes françaises possèdent une « zone bleue » »²⁰⁷⁴.

²⁰⁶⁶ Cf. Lettre du 30 novembre 1957 du Directeur de la Circulation, des Transports et du Commerce de la Préfecture de police de Paris au Maire de Bordeaux, cf. AMB 10 W 68.

²⁰⁶⁷ Auprès notamment de Amiens, Chambéry, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Strasbourg, Valence, Villeurbanne, et Jérusalem, cf. AML 1068 WP 048. Voir également le Rapport effectué en 1959 sur la zone bleue et demandé par le président de l'ACR à Henri Vaté, cf. *L'Action automobile et touristique*, n° 114, février 1970.

²⁰⁶⁸ « Des disques de stationnement dans notre ville ? », *Les dernières nouvelles d'Alsace*, n° 4, dimanche 5 et lundi 6 janvier 1958, cf. AMB 10 W 68.

²⁰⁶⁹ Juste après une première enquête réalisée dans le cadre des activités d'une commission extra-municipale de la circulation spécifiquement mise en place pour l'étude d'un rapport général sur la circulation et le stationnement à Lille, établi en février 1958. Quinze grandes villes françaises avaient été alors sollicitées pour répondre à un questionnaire réalisé par les soins des services techniques municipaux lillois, cf. AM Lille 1 D 6 / 32.

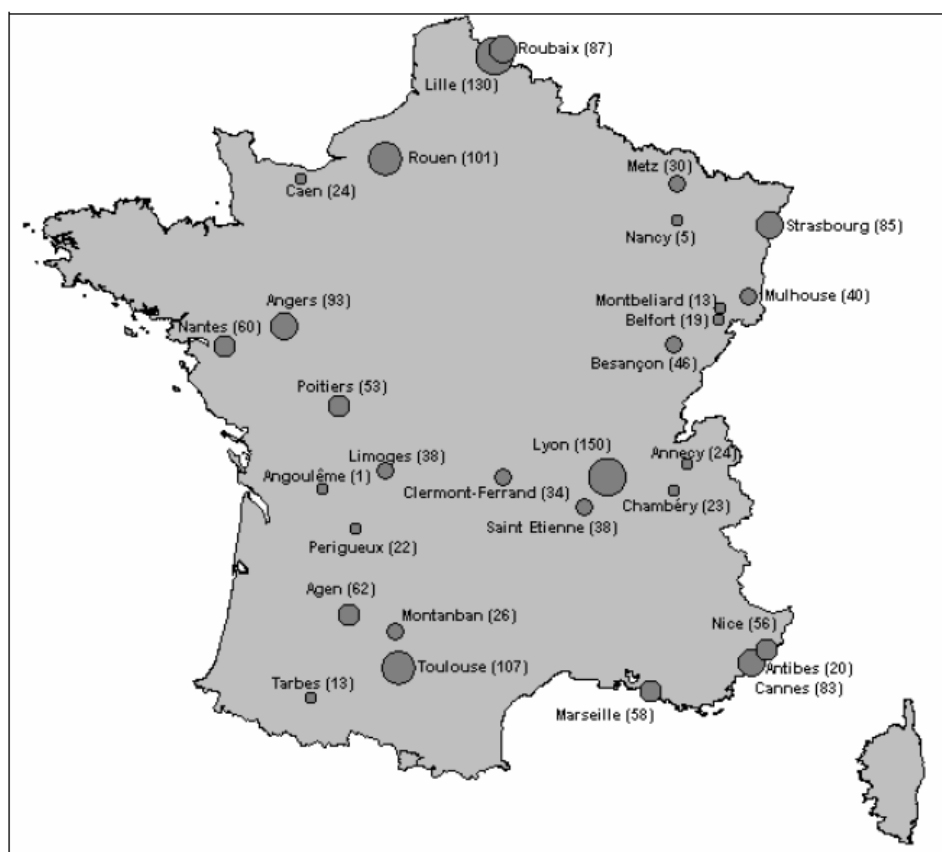
²⁰⁷⁰ Voir la réunion de la Commission de la Voie publique de la Ville de Lille du 28 janvier 1960, cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

²⁰⁷¹ Cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

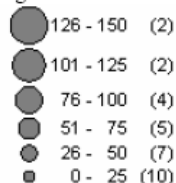
²⁰⁷² Note de 1960 « Automobilistes, Attention bientôt « La zone bleue » », cf. AMM 468 W 341.

²⁰⁷³ Cf. Note du 3 novembre 1960 sur la zone bleue à Marseille, cf. AMM 468 W 341.

²⁰⁷⁴ Cf. Note de 1960 « Automobilistes, Attention bientôt « La zone bleue » », cf. AMM 468 W 341.



Légende : Nombre d'hectares réservés aux zones bleues (entre parenthèses figure le nombre exact) :



Echelle : 1 cm = 80 km

Surface de zone bleue par ville en 1965

La question du stationnement mobilise l'action parfois virulente des acteurs privés, notamment lorsque l'exercice de certaines activités ou professions semble menacé par la mise en place d'une nouvelle réglementation. Ainsi à Bordeaux, la question du stationnement devant les hôtels est portée par le Syndicat Général de l'Industrie Hôtelière, après l'annulation d'un arrêté municipal du Maire de Bordeaux du 14 février 1955 à la suite d'un Jugement de police déclarant l'arrêté illégalement pris. Il s'ensuit un échange de correspondance entre les villes de Bordeaux et de Lyon pour savoir comment réglementer les autorisations de stationnements réservés devant les Hôtels de Tourisme²⁰⁷⁵. Les polémiques concernant l'application des réglementations sur le stationnement ou les recours devant les tribunaux obligent donc une certaine collaboration des municipalités. Ainsi en 1962, les Maires de Marseille et de Lyon correspondent au sujet d'un jugement du tribunal de police de Lyon concernant le problème du stationnement sur les emplacements réservés aux entreprises de transports en commun assurant l'exploitation d'une ligne

²⁰⁷⁵

Voir à ce sujet la lettre du Maire de Bordeaux du 16 décembre 1954 au Maire de Lyon et la Lettre du 3 janvier 1955 de l'adjoint délégué au Maire de Lyon au Maire de Bordeaux, cf. AMB 10 W 19.

régulièrement concédée. A ce propos, le Maire de Lyon « souhaiterait une intervention concertée de toutes les grandes villes ainsi menacées par cette nouvelle tendance jurisprudentielle »²⁰⁷⁶. Dans un autre registre, les investisseurs et les entreprises privées n'hésitent pas à contacter les municipalités pour se positionner sur les nouveaux marchés de services et d'équipement urbains que constituent les parkings en ville. Ainsi, une lettre de la Chambre de commerce de Bordeaux du 8 mars 1962²⁰⁷⁷ au Maire de Bordeaux relaie une demande du directeur du Cabinet juridique Birnkrant à Détroit (Michigan), « qui serait désireux d'obtenir une documentation complète sur les parkings existants ou en projet dans la ville de Bordeaux ». Le client de ce cabinet souhaite en effet recueillir des informations sur les possibilités d'investissement en parkings à Bordeaux²⁰⁷⁸. Comme dans d'autres villes, à Lyon, plusieurs compagnies pétrolières américaines ont « lorgné » pendant longtemps sur la possibilité d'investir dans la construction de stations services et de parkings souterrains. Enfin les revues automobiles militent ou se renseignent auprès des municipalités pour savoir comment s'organise le stationnement en ville²⁰⁷⁹. Il s'agit de faire connaître le point de vues des automobilistes ou des groupements d'automobilistes²⁰⁸⁰. Il peut également s'agir de réaliser des numéros ou des brochures sur des thématiques ou sur des villes. On verra que l'Union Routière réalise plusieurs enquêtes sur la circulation en ville afin d'éditer des ouvrages et ainsi mobiliser les acteurs publics sur ce problème. De leur côté, la revue *L'Auto* ou l'éditeur « Larousse »²⁰⁸¹ se renseignent également auprès des villes pour connaître les enjeux et les problèmes de réglementation ou de circulation en ville.

D'autres préoccupations entraînent le recours à des demandes de renseignements. La signalisation en est une. Ainsi dans une lettre du 1^{er} octobre 1962²⁰⁸², le Maire de Bordeaux se renseigne auprès du Préfet de police de Paris pour savoir comment s'organisent les travaux de signalisation au sol à Paris. Il cherche notamment à connaître la durée, ou l'efficacité de ces opérations, tout comme l'effectif et le budget qui y sont affectés. En 1959, les villes de Strasbourg et de Bordeaux échangent sur la réglementation de la

²⁰⁷⁶ Voir la note du 15 février 1962, cf. AMM 468 W 341.

²⁰⁷⁷ Cf. AMB 10 W 69.

²⁰⁷⁸ Voir la lettre du cabinet du 26 février 62 à la CCI de Bordeaux et la réponse donnée par la Mairie au cabinet le 27 mars 62, cf. AMB 10 W 69.

²⁰⁷⁹ En témoigne plusieurs échanges de correspondances en 1959 entre *L'Auto Journal* et la Ville de Bordeaux concernant la réglementation du stationnement dans cette ville, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁸⁰ « Les luttes que l'Auto-Journal a menées pour l'abandon du stationnement à alternance quotidienne, et nos campagnes pour l'adoption à Paris et dans les grandes villes du stationnement à alternance mensuelle, vous sont sans doute connues. Nous notons avec satisfaction qu'une ville de l'importance de Bordeaux a su comprendre la nécessité d'une telle mesure. Nous ne doutons pas que son exemple n'entraîne de nombreuses cités vers l'adoption de ce système rationnel. Notre propos était de solliciter votre bienveillante attention pour l'examen des questions suivantes : - la formule du stationnement à alternance mensuelle vous donne-t-elle satisfaction ? - les services de nettoyage de la voirie ont-ils depuis l'adoption du système, des difficultés à remplir leur office ? (...) Notre enquête n'est évidemment pas limitative, et c'est avec intérêt que nous recevrons de vos services tout commentaire tout complément d'information ou toute suggestion relative à cette question d'actualité. », voir lettre du 24 novembre 1959 du Directeur de *L'Auto-Journal* au Maire de Bordeaux, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁸¹ La Librairie « Larousse », qui édite « Le Journal de l'année », veut avoir des renseignements sur les problèmes de circulation dans les grandes villes françaises. Elle envoie donc un questionnaire à plusieurs villes françaises dont Bordeaux, cf. AMB 2002 I 11.

²⁰⁸² Cf. AMB 10 W 69.

circulation²⁰⁸³. Enfin par le biais du Comité départemental de la Prévention Routière de Gironde, la Ligue Internationale pour la Sécurité dans les Transports se met en rapport avec la Mairie de Bordeaux en 1959 au sujet de la démonstration de dispositifs de sécurité routière et de la remise de récompense dans le cadre de l'opération « Eureka » visant à suggérer la soumission de projets d'amélioration des conditions de sécurité routière²⁰⁸⁴. Ces préoccupations et ces démarches se poursuivent par la circulation et l'exemplification de documents qui ouvrent à des discussions plus générales des problèmes de circulation urbaine que rencontrent les villes.

2) Des codes et des manuels qui circulent

Au-delà des rapports, ordonnances et réglementations parisiens qui préparent ou annoncent les discussions « provinciales » concernant la réglementation de la circulation en ville, plusieurs documents circulent entre les villes en quête d'expertise et de savoirs pour résoudre leurs problèmes de circulation urbaine²⁰⁸⁵. Dans ce sens, il existe des manuels de référence. Ainsi, à l'occasion des discussions de la commission départementale de circulation qui fonctionne entre 1929 et 1930, est diffusé « Le Code de la Circulation sur les voies publiques. Lois, Règlements et jurisprudence avec notes et commentaires » réalisé par Gaston Monsarrat, Sous-Directeur au Ministère de l'Intérieur, Chargé de la Voirie Vicinale, Rurale et Urbaine, comprenant 122 pages et publié par la Direction des Publications et Bibliothèque Municipale et Rurale²⁰⁸⁶. Dans la même perspective de compréhension des mécanismes de réglementation des voies publiques, il faut signaler les nombreux travaux de juristes ou de spécialistes qu'ils soient universitaires²⁰⁸⁷ ou publiés sous forme d'articles²⁰⁸⁸, d'ouvrages²⁰⁸⁹ ou de guides²⁰⁹⁰. Par leur parution ou

²⁰⁸³ Cf. Lettre du 28 octobre 1959 du Maire de Strasbourg au Maire de Bordeaux par laquelle il envoie à Bordeaux son règlement de la circulation du 1^{er} janvier 1959, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁸⁴ Voir la lettre du 28 août 1959 du président de la Ligue Internationale pour la Sécurité dans les Transports (LIST) au Maire de Bordeaux, la lettre du 2 septembre 1959 du président de l'Automobile-Club du Sud-Ouest au Maire de Bordeaux, et la lettre du 15 octobre 1959 du délégué départemental de la Prévention Routière de Gironde au Maire de Bordeaux, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁸⁵ Nous avons vu notamment que le règlement général de la circulation établi à Lyon le 1^{er} février 1926 est pour une grande part inspiré de l'Ordonnance du 15 mars 1925 sur la réglementation de la circulation à Paris.

²⁰⁸⁶ Cf. ADR S 2587.

²⁰⁸⁷ Voir notamment : Haber P., *L'automobile devant la loi*, Thèse de droit, Paris, 1903 ; Dortu Georges, *De la circulation des automobiles*, Thèse de droit, Paris, 1904 ; Leneveu Charles, *De la réglementation de la circulation sur routes*, Thèse de droit, Paris, 1916 ; Crambes P., *La police de la route et la circulation des automobiles*, Thèse de droit, Toulouse, 1930 ; Lafontaine F., *Le problème social de l'assurance automobile*, Thèse de droit, Caen, 1936 ; Grel J., *L'Etat et l'automobile*, Thèse de droit, Paris 1949 ; Henri Vaté, *L'arrêt et le stationnement des véhicules en milieu urbain*, Thèse de sciences économiques, Université Lyon 2, 1977 (publiée aux éditions Hermès).

²⁰⁸⁸ Voir Anby J.-M., *Les sanctions administratives en matière de circulation automobile*, Dalloz, Chronique 111-118, 1952 ; Méjan François, « La réglementation de la circulation des véhicules sur les voies publiques urbaines », *La Revue Administrative*, n° 83, Juillet-Août 1961, pp. 379-387 et n° 83, Septembre-Octobre 1961, pp. 498-507.

²⁰⁸⁹ Cf. Marguerron G., *Etude complète historique, administrative et juridique du régime de circulation sur les routes françaises, L'usage des voies publiques*, Imprimerie 3, Paris, 1930 ; Colas Marcel, *Les accidents de la route*, Editions Juridiques et Sociales, Paris, 1963.

²⁰⁹⁰ Voir notamment les Guides réalisés par Baudry de Saunier ; ou Humbert R. C., *Conduite et circulation*, Les Guides Techniques Automobiles, Gallen Editeur, Paris, 1960, 480 p. ; et Lauwick Hervé, *Roulez sans péril, Pour ne pas être victime des accidents de la routes*, Fayard, Paris, 1962.

leur diffusion, ces recherches permettent déjà une première appréhension des questions de réglementation de la circulation automobile pour les experts ou responsables qui s'intéressent ou doivent faire face à ces enjeux.

Dans une dimension plus urbanistique ou circulatoire, signalons enfin les manuels classiques, qui proviennent du monde anglo-saxon, tels que le « Technical Manuel of Highway Traffic »²⁰⁹¹ ou le rapport Buchanan²⁰⁹². Ces ouvrages deviennent rapidement les livres de chevet des ingénieurs et des principaux concepteurs des routes²⁰⁹³. Le premier innove au niveau des conceptions de réalisation, d'aménagement et du dimensionnement des voiries. Quant au rapport Buchanan, il révolutionne les manières de penser les rapports entre ville et automobile. Il s'articule autour de quatre thèmes : les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit, la dégradation du paysage urbain et les embouteillages. Le pragmatisme de Buchanan ne préconise ni l'arrêt de la motorisation, ni l'interdiction de la voiture en ville. Gabriel Dupuy cite un passage du rapport qui résume cette conception :

« Nous concluons que le véhicule à moteur (ou toute machine équivalente) est une invention bénéfique dont le futur est assuré, en bonne partie grâce aux grands avantages qu'il offre dans le transport porte-à-porte. Il existe une énorme demande potentielle pour ses services, et nous pensons qu'une approche constructive du problème de son traitement dans les villes et les agglomérations est nécessaire et justifiée (...) Si l'on admet que le public n'est pas prêt à opérer une révolution dans son comportement automobile, une seule leçon s'impose, à savoir qu'une amélioration radicale de la situation dépend essentiellement de modifications matérielles profondes visant à réduire dans une proportion considérable le nombre de conflits possible »²⁰⁹⁴.

Ces rapports ont circulé à partir de missions d'experts dans les pays anglo-saxons. Ils ont proliféré ensuite dans les services centraux ou déconcentrés du Ministère des Travaux Publics²⁰⁹⁵. Le rapport Buchanan a atteint quant à lui une certaine postérité²⁰⁹⁶ à partir des échos que lui a réservés la presse nationale, locale ou spécialisée²⁰⁹⁷. Dans une autre perspective, d'autres documents sont plus innovants et témoignent de savoir-faire plus locaux et plus empiriques. Deux exemples particulièrement significatifs sont à signaler. Les

²⁰⁹¹ Traduit en France en 1953.

²⁰⁹² Cf. Colin Buchanan, « Traffic in Towns, a study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas », Londres, Her's Majesty Stationary Office, 1963, traduit en France par le Ministère des Travaux Publics en 1965, avec une préface du Ministre Marc Jacquet, qui profite de l'occasion pour en souligner l'intérêt pour « les autorités administratives, les ingénieurs, les économistes, les architectes, les urbanistes et les spécialistes de l'aménagement du territoire ».

²⁰⁹³ Voir Ward S. V., « American and other international Examples in British Planning Policy Formation: A Comparison of the Barlow, Buchanan and Rogers Reports, 1940 – 1999 », Communication au IPHS Seminar *Americanisation and the British City in the 20th Century*, University of Luton, 6th May 2000.

²⁰⁹⁴ Cf. Dupuy G., *Les territoires de l'automobile, Economica, Paris, 1995, p. 61.*

²⁰⁹⁵ Voir Dupuy G., 1975, op. cit.

²⁰⁹⁶ Voir Prélorenzo C., Rouillard D., *Mobilité et esthétique : deux dimensions des infrastructures territoriales*, L'Harmattan, Paris, 2000, pp. 32-35.

²⁰⁹⁷ Voir notamment « Le rapport BUCHANAN sur la circulation urbaine », *Revue Générale des Routes et des Aéroports*, n° 387, avril 1964 ; et « Le rapport Buchanan : Jusqu'où la société ira-t-elle pour supporter les conséquences de la motorisation ? », *Sud-Ouest*, 16 novembre 1966, cf. AMB 2002 I 10.

effets en termes d'échanges sont toutefois très différents. La réalisation du premier a été suscitée à travers l'organisation d'un concours :

« Un grand quotidien parisien avait ouvert un concours pour permettre aux techniciens de la circulation d'exposer leurs idées sur la façon d'améliorer la circulation urbaine. M. Aussel, Commissaire Divisionnaire, Commissaire Central de Police à Saint-Étienne, a obtenu le second prix. La circulation posant un problème de plus en plus difficile pour les grandes villes, en raison de l'accroissement important du nombre de véhicules automobiles, j'ai pensé que vous seriez susceptible de porter intérêt à l'étude faite par M. Aussel. Je me permets donc de vous adresser un exemplaire de la brochure contenant les suggestions qu'il a exposées. »²⁰⁹⁸

C'est donc le Maire de Saint-Étienne lui-même qui assure la promotion de l'étude de Joseph Aussel, commissaire de police et secrétaire de la commission municipale de circulation de la Ville de Saint-Étienne. Il envoie ce mémoire sur la circulation à plusieurs autres villes françaises dont Lyon²⁰⁹⁹, qui vient juste d'organiser en 1955 les premières journées d'études des commissions municipales de circulation²¹⁰⁰ et Rouen, qui organise les suivantes en 1959. Ce mémoire, daté du 16 mars 1955 et intitulé *Pour un code de la circulation urbaine*, revient sur les grands enjeux et problèmes de la circulation et du stationnement en ville. A visée générale, sans véritablement répondre à une commande locale, il est donc susceptible d'intéresser les responsables des problèmes de circulation d'autres villes françaises ou européennes. Il comprend cinq thèmes : les voies de transit, le stationnement, les carrefours, les voies urbaines, et les transports en commun. En introduction, il évoque la « théorie française de la circulation », qui est en gestation à l'échelon central sous la direction d'un maître de Conférence de l'Ecole Polytechnique, M. Boiseau, et qui s'inspire fortement des réflexions en cours à la Ville de Paris. Surtout, l'objectif du commissaire Aussel est « de songer à un Code de la Circulation Urbaine qui dégagerait un certain nombre de principes tirés des diverses expériences municipales ».

Toutefois après sa diffusion en 1956, les analyses présentées dans le rapport du Commissaire Aussel n'ont-elles pas encore eu tous les effets escomptés car il faut attendre l'organisation des journées d'études de Rouen en 1959 pour revoir le commissaire central de Saint-Étienne sur le devant de la scène. En effet les questions débattues à l'occasion de ces manifestations lui offrent l'opportunité d'être l'un des animateurs principaux de ces rencontres à partir de la présentation de son fameux mémoire sur la circulation²¹⁰¹. Alors que la création d'un code de la rue défendue par Aussel dans son Mémoire n'était pas l'objectif affiché et officiel des journées d'études de Rouen²¹⁰²,

²⁰⁹⁸ Cf. Lettre du 7 mars 1956 du Maire de Saint-Étienne au Maire de Bordeaux. En retour le Maire de Bordeaux remercie son homologue stéphanois à l'occasion d'une lettre du 13 mars 1956, cf. AMB 10 W 19.

²⁰⁹⁹ Ici c'est Joseph Aussel lui-même qui envoie directement son mémoire à Maître Fauconnet, président de la commission municipale de circulation de Lyon et organisateur principal des journées d'études de 1955, cf. AML 1068 WP 064.

²¹⁰⁰ Datant du 16 mars 1955 alors que les journées d'études Lyon sont organisées les 21 et 22 mars 1955, il manque donc de quelques jours l'opportunité d'être présenté lors de cette manifestation importante dont le programme est toutefois préparé depuis 1954 en collaboration avec l'ACR, cf. AML 1172 WP 022.

²¹⁰¹ Il présente un rapport sur le rôle des services de police, cf. AML 1068 WP 064.

²¹⁰² Toutefois l'un des thèmes abordés lors des journées de Rouen porte sur l'uniformisation des règlements de circulation urbaine (rapporteur : Amieux, délégué de la Ville de Lyon) et à la différence des journées de Lyon, six commissions de travail avaient été mises en place dont une commission du Code de la route, pour prolonger les discussions sur les rapports présentés.

l'ingénieur en chef de la Ville de Lille, Paul Maeght, revient, lui, particulièrement sur ce point lorsqu'il rend « compte de son déplacement à Rouen, les 12, 13 et 14 octobre à l'occasion du Congrès de la Circulation, dont le but essentiel est de créer un « Code de la Rue », en complément au « Code de la route ». Un rapport complet a été envoyé à M. le Maire à ce sujet et les membres de la Commission souhaitent en recevoir les conclusions. »²¹⁰³.

Joseph Aussel se trouve donc cette fois identifié comme l'un des spécialistes des questions de circulation urbaine et on salue dans ce domaine sa « grande expérience »²¹⁰⁴. Dès la fin de ces journées d'études et après le nouvel écho qu'en retirent les travaux de Aussel, le Maire de Saint-Étienne en profite à nouveau pour faire la promotion des recherches entreprises par son commissaire de police. Ainsi dans une lettre du 23 octobre 1959, il fait parvenir au Maire de Bordeaux, le Code de la Circulation de Saint-Étienne²¹⁰⁵ : « A la suite du Congrès des Commissions Municipales de Circulation qui s'est tenu à Rouen du 12 au 14 octobre 1959, je me permets de vous faire parvenir le Code de la Circulation de Saint-Étienne ». En retour dans sa lettre du 30 octobre au Maire de Saint-Étienne, le Maire de Bordeaux indique qu'il l'a « immédiatement fait parvenir au Service municipal de la circulation afin qu'il en prenne connaissance et le soumette à la Commission municipale de la circulation qui élabore actuellement un règlement semblable pour la Ville de Bordeaux ». D'ailleurs, une Note du secrétaire général adjoint de la mairie de Bordeaux du 30 octobre 1959²¹⁰⁶ indique que : « M. le Maire de Saint-Étienne vient de nous transmettre un exemplaire du Code de la Circulation urbaine de cette Ville, récemment mis en application. Il y aurait lieu d'en étudier les diverses dispositions et de s'en inspirer, éventuellement, pour la rédaction définitive du Règlement Municipal de Bordeaux, actuellement en cours d'élaboration. »

A la suite des premières circulations de ce mémoire suivi du Code de la circulation de Saint-Étienne, Aussel acquiert une renommée nationale et bientôt internationale. Il participe ainsi aux deuxième et troisième congrès internationaux de sécurité routière qui se tiennent à Nice en 1960²¹⁰⁷ puis aux éditions qui ont lieu à Salzbourg en 1962²¹⁰⁸, en tant que représentant de la Fédération Internationale des Fonctionnaires Supérieurs de la Police (FIFSP). Il suit également activement les congrès internationaux de la police de la circulation organisée par la FIFSP, dont le premier se tient à Eindhoven en 1957.

Dans un autre registre, le second exemple de code de la circulation que nous avons repéré provient d'une analyse des problèmes de circulation dans la Ville de Nice. Il est le fruit de plusieurs réflexions collectives entre les services de l'Etat (SOPC des Alpes-Maritimes, Services de police) et services municipaux à travers notamment la commission municipale de circulation de la Ville de Nice. A partir de la séance de cette commission du 31 janvier 1962, plusieurs réunions de travail permettent l'adoption le 15 novembre 1963 d'un projet

²¹⁰³ Cf. Réunion du 3 décembre 1959 de la Commission de la Voie publique de la Ville de Lille, cf. AM Lille 1 D 6 / 37.

²¹⁰⁴ Cf. Discussion du rapport de Aussel par le président du Thème V, Sattonnay, Commandant de la Sûreté Nationale, représentant M. Bastide, Chef de bureau de la Circulation et de la Sécurité routière au Ministère de l'Intérieur, Compte-rendu des journées d'études des commissions municipales de Rouen en 1959, p. 71, cf. AML 1068 WP 064.

²¹⁰⁵ Cf. AMB 10 W 19.

²¹⁰⁶ Idem.

²¹⁰⁷ Lors de ce congrès, il participe au groupe de travail « Le problème du conducteur prédisposé aux accidents », du Thème III « Etudes et recherches », cf. ADAM 717 W 0006.

²¹⁰⁸ Lors du congrès international de la sécurité routière de Salzbourg, il participe au forum du thème IV « Utilisation de techniques spéciales d'information et de propagande pour la prévention des accidents de la circulation », cf. AML 1068 WP 064.

de « code urbain » de la circulation²¹⁰⁹. Il fait office, en 1964, de « Réglementation de la circulation publique et du stationnement », sous forme d'un arrêté municipal signé par le Maire de Nice et comprenant 29 pages et 60 articles. Malgré la dynamique locale et les nombreux groupes de travail et sous-commissions mis en place dans le cadre de ce projet, les conclusions s'inspirent assez étroitement de l'exemplaire du « Règlement à l'usage des voies ouvertes à la circulation publique à Paris et dans les communes du département de la Seine », établi par la préfecture de Police le 1^{er} juin 1959²¹¹⁰. Ce document se présente en effet également comme un « Code de circulation urbaine », qui lui aussi est donc voué à circuler dans les grandes villes françaises²¹¹¹.

Mais à la différence de celui de Saint-Étienne, le mémoire de Nice est davantage élaboré dans un cadre local et reste donc moins sujet à une dynamique d'échanges. Toutefois, les avancées niçoises continuent, d'une certaine manière, à marquer les réflexions françaises concernant la circulation urbaine. En effet elles aboutissent à un autre rapport important, établi cette fois dans une dynamique plus personnelle par Louis Massabo. En 1968, il réalise un document important de 88 pages sur « La circulation et le stationnement à Nice. Exposé pour le compte du Service Circulation de la Ville de Nice »²¹¹². Si ces documents ne circulent pas en tant que tels, les idées principales contenues dans ces rapports ou mises en oeuvre à Nice sont visibles pour d'autres responsables français intéressés par les enjeux de circulation à travers des articles²¹¹³, des visites ou dans le cadre de manifestations. En effet durant cette période, la Ville de Nice accueille trois manifestations importantes : les semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière et le congrès international de sécurité routière en 1960²¹¹⁴ ; les journées européennes techniques de la route en 1963²¹¹⁵ ; et le congrès national de l'association des ingénieurs des villes de France en 1973²¹¹⁶. Les problèmes rencontrés, les solutions et les réalisations mises en oeuvre à Nice sont donc visibles à partir de ces manifestations dans le cadre de visites de chantiers, d'opérations ou de plans, pour de nombreux experts et responsables français et internationaux.

Comme nous pouvons le constater, la période qui va des années cinquante aux années soixante est marquée par la volonté de faire un état des lieux général sur les problèmes et solutions concernant la circulation urbaine. On assiste donc à la production de rapports ou de plans importants sur ces questions à Paris²¹¹⁷, Lyon, Villeurbanne²¹¹⁸, Saint-Étienne²¹¹⁹,

²¹⁰⁹ Cf. ADAM 717 W 156.

²¹¹⁰ Cf. Ordonnance générale du 1^{er} juin 1959, 118 p.

²¹¹¹ « Je vous prie de trouver ci-joint un exemplaire du « CODE DE LA CIRCULATION URBAINE DE LA VILLE DE PARIS » et un exemplaire du projet du « CODE URBAIN DE LA VILLE DE NICE » », cf. Lettre du 8 février 1962 du responsable du service Voies publiques et Voies privées des Services techniques de la Ville de Nice à l'ingénieur des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes Liautaud, cf. ADAM 717 W 156.

²¹¹² Cf. Bibliothèque Municipale de Nice C 13.349.

²¹¹³ Cf. Louis Massabo, « La circulation et le stationnement à Nice », *Techniques et sciences municipales de l'eau*, 65^{ème} année, 16 Janvier 1970, pp. 35-41 ; voir aussi le Numéro Spécial de la *Revue de l'Association des IVF* de mai 1975, n° 216 où sont présentés les problèmes et réalisations niçoises.

²¹¹⁴ Voir AML 1068 WP 064 et ADAM 717 W 006.

²¹¹⁵ Voir ADAM 717 W 0006.

²¹¹⁶ Voir AMN Delta In Inoctavo 9° 1201 (3) et ADAM 794 W 83.

²¹¹⁷ Cf. Ordonnance du 1^{er} juin 1959.

Nice²¹²⁰, Marseille²¹²¹, Lille²¹²² ou Bordeaux²¹²³ notamment. Ces moments de réflexions aboutissent parfois à l'établissement de codes urbains de la circulation à visées locale ou générale, qu'il s'agit le plus souvent d'éditer et de diffuser²¹²⁴. Mais la volonté de diffusion et d'harmonisation de ces expériences locales se trouve particulièrement favorisée par l'existence de lieux fédérateurs de ces initiatives urbaines.

B) Des lieux fédérateurs des initiatives urbaines

Un premier moment intégrateur des expériences locales est organisé à partir des journées d'études de commissions municipales de circulation à Lyon en 1955 et Rouen en 1959 lancée à l'initiative de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon et de l'ACR²¹²⁵. Ces manifestations donnent l'occasion aux experts et responsables des questions de circulation urbaine d'échanger sur les problèmes qu'ils rencontrent et les solutions qu'ils ont mis en place. C'est dans ce cadre que se font connaître les réflexions développées par Joseph Aussel.

Dès 1953, la commission de circulation de la Ville de Lyon cherche à provoquer une réunion des délégués des organismes analogues fonctionnant dans les autres grandes villes françaises²¹²⁶. Une invitation est adressée au mois d'août 1954 aux maires de toutes les villes de plus de 100 000 habitants, pour qu'ils envoient un délégué afin d'étudier en commun les problèmes posés dans toutes les agglomérations importantes par le développement continu de la circulation automobile. L'objectif consiste à faire représenter les villes invitées par un ou plusieurs membres de la municipalité ou chef des services techniques ou administratifs.

²¹¹⁸ La mise en place en janvier 1954 d'une commission spécifiquement dédiée à l'étude des problèmes de circulation à Villeurbanne ouvre une large période de réflexions sur cette thématique, voir les délibérations du Conseil Municipal de Villeurbanne pour l'année 1954.

²¹¹⁹ Le mémoire pour la circulation de 1956 et le code urbain de 1959 puis les réflexions sur la restructuration de la commission municipale de circulation en 1965, cf. AMSE 6 D 67.

²¹²⁰ Le code urbain de 1964 et le rapport de Massabo de 1968.

²¹²¹ Mise en place d'un plan et d'une réglementation générale de la circulation et du stationnement à Marseille le 18 février 1963, suite à de nombreuses réflexions et études sur le problème de la circulation à Marseille, cf. AMM 468 W 340.

²¹²² Cf. Rapport général sur la circulation et le stationnement à Lille établi en février 1958, étudié et établi par la commission extra-municipale de la circulation, cf. séance de cette commission du 12 juin 1959 cf. AM Lille 1 D 6 / 32 et 1 D 6 / 37.

²¹²³ Entre 1959 et 1962, la commission municipale de circulation de Bordeaux se donne pour objectif l'« étude d'un plan général de la circulation », cf. réunion de la commission municipale de circulation du 16 décembre 1959, cf. AMB 10 W 68.

²¹²⁴ « Il apparaît nécessaire que ce document soit imprimé, afin que sa diffusion puisse être assurée très largement. Dans ce but, je vous propose de contacter quelques éditeurs spécialistes de Guides, en vue d'amortir les frais d'impression par la publicité », cf. note de Gaillet, conseiller municipal délégué à la circulation, à propos de l'arrêté portant une réglementation générale de la circulation et du stationnement à Marseille du 8 février 1963 pour M. le Maire, cf. AMM 468 W 340.

²¹²⁵ Avec le soutien du Syndicat d'Initiative et du Syndicat départemental des Transporteurs routiers du Rhône, cf. AML 1172 WP 022.

²¹²⁶ Cf. Lettre du 17 décembre 1953 de l'Adjoint délégué au Maire de Lyon aux Maires de Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Lille, Nice, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Rennes, Nancy, Reims, Clermont-Ferrand, Limoges, Rouen, Le Havre, Grenoble, Roubaix, Dijon, Le Mans, cf. AML 1068 WP 064.

Au final vingt-quatre villes²¹²⁷, y compris Lyon, assistent aux journées d'études lyonnaises, les 21 et 22 mars 1955²¹²⁸, dont vingt-deux de plus de 100 000 habitants. Bordeaux²¹²⁹ et Lille sont les grandes absentes et Vichy, Villeurbanne, Brest, Mulhouse et Angers, villes plus modestes en nombre d'habitants, se rajoutent aux villes pressenties. Plusieurs vœux sont transmis aux ministres concernés par l'intermédiaire du Maire de Lyon²¹³⁰. Par ailleurs, les participants, notamment les délégués des plus petites villes, témoignent de l'intérêt et de la bonne tenue de ces journées²¹³¹. Enfin, émerge l'idée de créer un organe permanent des commissions municipales pour reconduire, tous les deux ans, le congrès tenu à Lyon. Les plus actifs des participants siègent également dans ce Comité²¹³², dont Maître Amieux, membre de l'ACR et de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, qui en est le président.

« (...) L'idée que vous avez conçue de donner naissance à une sorte de Comité permanent qui serait le prolongement de ces journées d'études, permettra d'assurer d'une année à l'autre la résolution de tous les problèmes posés en ce domaine de la circulation urbaine. Il rendra possible, d'autre part, la constitution d'un fichier technique où figureraient toutes les expériences et essais entrepris ainsi que les résultats les plus probants au sujet des parkings, des signalisations, des garages etc... Je suis, pour ma part, heureux d'avoir spontanément donné mon adhésion lorsque vous avez bien voulu en séance, demander quels étaient ceux des techniciens présents qui pourraient se faire inscrire comme adhérents à ladite Commission permanente. La soirée à l'ACR a complété très heureusement le programme si rempli des journées d'études et je pense que les personnes présentes ont pu tirer de notre voyage en Amérique quelques éléments utiles d'appréciation et un incontestable intérêt. (...) Dites vous bien que je ressaisirais à nouveau toutes occasions qui pourraient se présenter, pour participer à d'autres manifestations techniques que la Ville de

²¹²⁷ Angers, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Le Havre, le Mans, Limoges, Marseille, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Reims, Rennes, Roubaix, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Vichy, Villeurbanne.

²¹²⁸ Les participants membres de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon sont naturellement les plus nombreux, au nombre de trente-huit. Les délégués des autres commissions municipales viennent entre un et quatre représentants par ville invitée. Les villes de Marseille et de Saint-Étienne sont les plus représentées, tout comme de manière générale, les plus petites villes.

²¹²⁹ Avec le remaniement des services de circulation à Bordeaux au cours de l'année 1955, il y a peut-être une explication concernant le fait que Bordeaux ne vienne pas aux Journées d'Etudes de Lyon de 1955, alors qu'au départ la Ville devait être représentée, voir la note du secrétariat général de la Ville de Bordeaux du 28 juin 1955, cf. AMB 10 W 19.

²¹³⁰ Voir « A Lyon, des commissions municipales des grandes villes ont discuté de la circulation », *L'Argus* du 14 avril 1955 ; « Lyon reçoit les délégués des grandes villes de France » et « Petit bilan de l'œuvre accomplie déjà en faveur de la circulation à Lyon », *Le carnet de l'automobile*, Mars 1955, n° 39. Voir aussi le n° 40 de avril 1955 du *Carnet de l'automobile*.

²¹³¹ Cf. Lettre du 25 mars 1955 de Gallienne (Président Union Routière de France), Lettre du 28 mars 1955 du Maire de Nancy, Lettre du 28 mars 1955 de Maurice Duranson (ingénieur en chef de la Ville de Toulon), Lettre du 30 mars 1955 de Graff (Adjoint au Maire de Rennes), Lettre du 25 mars 1955 du 1^{er} Adjoint au Maire de Mulhouse, Lettre du 28 mars 1955 du Docteur Chabrol (Adjoint au Maire de Vichy et Président de la Commission de Circulation), Lettre du 28 mars 55 de Daudet (secrétaire général de la Mairie de Limoges), Lettre du 19 avril 1955 du Maire de Strasbourg, toutes adressées à Fauconnet.

²¹³² Graff, Adjoint au Maire de Rennes, Bochet Adjoint à la circulation de Marseille, et Duranson, ingénieur en chef de la Ville de Toulon, qui participèrent activement aux débats, siègent également dans ce Comité.

Lyon pourrait prendre l'initiative de préparer. Je garde le contact avec Maître Amieux, Président de la Commission permanente et je lui accorderai, dans toute la mesure possible, le concours dévoué que vous pouvez supposé (...) »²¹³³

Ces premières rencontres se prolongent à Rouen, où sont organisées les Secones journées d'étude des commissions municipales de circulation les 12, 13 et 14 octobre 1959. La Ville de Rouen avait été impliquée dans l'organisation des premières journées. On retrouve une nouvelle fois une forte participation de la Ville de Lyon²¹³⁴, qui met en place une sous-commission chargée de la rédaction des réponses aux questionnaires des journées d'études des commissions de circulation, et de Amieux, secrétaire du Comité permanent des journées d'études²¹³⁵. Vingt-cinq villes²¹³⁶ sont représentées avec un à plusieurs délégués. La Ville de Paris envoie quant à elle trois délégués. On retrouve comme à Lyon des représentants de la presse²¹³⁷ et plusieurs personnalités marquantes²¹³⁸.

[Programme des journées de Lyon]

Programme des journées de Lyon		
Thèmes		Rapporteurs
Thème I	Le stationnement	Malcor, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur des services techniques de la Ville de Marseille ; Gsell, ingénieur en chef de la Ville de Lyon
Thème II	L'aménagement des chaussées et des carrefours	Graff, Adjoint au Maire de Rennes
Thème III	La réglementation	Doudet, Adjoint au Maire de Rouen
Thème IV	La spécialisation des voies	Scellos, ingénieur en chef des services techniques de la Ville du Mans

[Programme des journées de Rouen]

²¹³³ Cf. *Lettre de Maurice Duranson, ingénieur en chef de la Ville de Toulon à l'Adjoint Fauconnet du 28 mars 1955, cf. AML 1068 WP 064.*

²¹³⁴ Représentée par les délégués suivants : Fauconnet, Mercier, Gsell, Brunet, Costet, Leridon, Amieux.

²¹³⁵ Envoi de questionnaires et recueil des réponses des villes en fonction des thèmes qui seront abordés, voir AMB 10 W 68.

²¹³⁶ Alger, Angers, Bordeaux, Dijon, Grenoble, Le Havre, Le Mans, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, Nice, Oran, Paris, Reims, Rennes, Roubaix, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Vichy.

²¹³⁷ Journalistes de *L'Equipe*, *L'Automobile*, *Revue Générale des Routes et des Aérodromes*, *L'Auto-Journal* et de la presse locale.

²¹³⁸ M. Francieu, représentant Gallienne, président de l'Union Routière de France ; M. Desvignes, conseiller technique à la Direction de l'Administration Départementale et Communale, représentant M. Lahillonne, Préfet, Directeur de l'Administration Départementale et Communale ; M. Cagnard, Commissaire principal à la Division Générale de la Police Municipale, représentant le Préfet de Police de la Seine ; M. Bertaud, président de l'Association des Maires de France et Maire de Saint-Mande ; M. Bourlon, Directeur de la Circulation et du Commerce à la Préfecture de Police de la Seine ; M. Rouillerat, ingénieur général des services techniques de la Ville de Paris, représentant M. Clairgeon, Directeur Technique de la Voirie Parisienne ; M. Ristich, secrétaire général de la Prévention Routière ; M. Herzog, ingénieur général des services techniques, représentant M. Vaneufville, Directeur Général des services techniques de la Voirie parisienne ; M. Goldberg, ingénieur des ponts et chaussées, représentant M. le Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics et des Transports ; M. Sattonnay, Commandant de la Sûreté Nationale, représentant M. Bastide, chef de bureau de la Circulation et de la Sécurité routière au Ministère de l'Intérieur ; M. Caseau, président de l'association des Ingénieurs des Villes de France et d'Outre-Mer.

2139 Programme des journées de Rouen		
Thèmes		
Thème I	Stationnement	Choain, ingénieur en chef de la Ville du Havre
Thème II	Signalisation	Elophe, conseiller municipal de la Ville de Oran
Thème III	Bruits et éclairage des véhicules	Duranson, directeur général des services techniques de la Ville de Toulon
Thème IV	Fond Spécial d'Investissement Routiers	Graff, Adjoint au Maire de Rennes
Thème V	1°) Application des règlements municipaux 2°) Rôle des services de police	Eitz, directeur des services de la circulation de la Ville de Strasbourg Aussel, commissaire central honoraire, secrétaire de la commission, de circulation de la Ville de Saint-Étienne
Thème VI	Uniformisation des règlements de la circulation urbaine	Amieux, délégué de la Ville de Lyon, secrétaire du comité des journées d'études des commissions municipales de circulation et membre de l'ACR

L'objectif de ces journées consiste à faire travailler des délégués municipaux (élus ou fonctionnaires des services techniques ou des forces de l'ordre) sur les problèmes liés à la circulation, au stationnement et à la sécurité routière. Ces rencontres favorisent le recueil, l'harmonisation et la diffusion des connaissances dans ces domaines en plein essor. C'est dans ce cadre que les responsables des villes françaises expriment leur besoin de favoriser le développement des savoirs sur la circulation urbaine. Par ailleurs, les discussions favorisent les réflexions concernant l'établissement d'un code urbain de la circulation.

En même temps, l'organisation des journées d'études des commissions municipales de circulation est une manière de court-circuiter l'intervention des services étatiques pour porter l'attention sur des enjeux exclusivement urbains. D'autre part, il s'agit notamment pour les organisateurs lyonnais d'écarter pour un temps les problématiques et les acteurs parisiens pour constituer un réseau en dehors de la capitale et réfléchir aux problèmes spécifiques des grandes et moyennes villes françaises. A Rouen, les délégués parisiens reviennent en force comme leurs homologues du Ministère des travaux publics. Les réflexions et enquêtes initiées par les villes repartent dans le giron de l'Etat. D'autant plus que les journées de Rouen ne trouvent pas de suite²¹⁴⁰. L'organisation de la représentation des délégués municipaux permet déjà d'entrevoir les difficultés pour les municipalités de financer et d'encourager ce type de manifestations. Une lettre du 30 septembre 1959²¹⁴¹ de Graf, Adjoint au Maire de Rennes à Doudet, Adjoint au Maire de Rouen revient sur cette question sensible de l'équilibre entre élus et fonctionnaires municipaux :

« Contrairement à ce que la commission permanente de la circulation avait souhaité lors de sa réunion du 18 juin dernier et à mes demandes des 10 août 1959 et 16 septembre 1959, la Ville de Rouen a décidé de ne prendre en charge que le séjour d'un délégué par ville. Ou bien nous aboutissons à une assemblée d'élus – se substituant par exemple à l'Association des Maires – ou bien à une assemblée d'ingénieurs se substituant à l'Association des Ingénieurs des villes.

²¹⁴⁰ Même si une prolongation des discussions sur les questions d'harmonisation des réglementations de la circulation urbaine, est envisagée un temps du côté de l'AMF, voir lettre du 5 décembre 1961 du secrétaire général adjoint de l'Association des Maires de Gironde au secrétaire général de l'AMG, cf. AMB 10 W 69.

²¹⁴¹ Cf. AMB 10 W 68.

Je continue à penser qu'il aurait été souhaitable que chaque ville puisse être représentée par deux personnes : si possible : le Maire ou l'élue responsable de la circulation et l'ingénieur spécialisé dans ces questions. (...) Je regrette donc d'avoir à vous faire connaître ma décision de ne participer à aucune des manifestations officielles prévues les 12, 13 et 14 octobre prochains à Rouen. Je ne prendrai part qu'aux séances de travail. Je vous demande en outre de ne me retenir aucune chambre. Je ferai mon affaire personnelle de mon séjour en votre ville. (...) PS : J'adresse copie de cette lettre aux villes invitées. »

Cette question de la représentativité des élus et des fonctionnaires était au cœur de ces rencontres et en constituait l'intérêt incontestable par rapport aux associations d'élus ou de professionnels. Elle se pose également, comme nous le verrons, à l'occasion des missions ou des voyages d'études, pour lesquels l'équilibre entre élus et fonctionnaires n'est pas toujours assuré.

Dans un registre plus permanent, la création en 1937 de l'Association des ingénieurs des villes de France, puis son développement, constituent un autre facteur de rassemblement des problématiques concernant la circulation urbaine. Ainsi les rencontres, les publications²¹⁴² ou les groupes de travail de cette structure permettent une montée en généralité d'enjeux locaux qui se trouvent relayés à un autre niveau de compréhension et de diffusion. Lorsqu'il s'agit par exemple de diffuser un projet d'arrêté concernant l'uniformisation des règlements de la circulation urbaine, dans un cadre de portée générale, réalisé par les Services de la circulation et les Services techniques de la Ville de Bordeaux, les responsables bordelais choisissent de le publier dans la *Revue des AIVF* (numéro de Mars 1959). En l'absence de structures d'études chargées de centraliser les savoirs sur l'urbain²¹⁴³, la préparation des manifestations, le fonctionnement des groupes de travail et l'activité de la revue de l'AIVF offre donc une vitrine aux ingénieurs des villes pour collecter et diffuser des savoirs concernant les problématiques de la circulation urbaine. Ainsi le groupe de travail « Circulation et signalisation » est créé le 4 février 1967 et cette thématique est abordée dans la plupart des congrès Annuels de l'association²¹⁴⁴. Ce groupe devient l'un des plus actifs et ses membres se positionnent progressivement dans d'autres structures où les questions sont abordées : comité technique de la vicinalité, commission de l'équipement urbain, commission Etat-Villes... Par l'intermédiaire des activités de leur Association, les ingénieurs des villes de France se positionnent donc pour faire bouger les choses du côté de la réglementation de la circulation, de la signalisation et du stationnement²¹⁴⁵. Mais s'ils sont présents également sur les questions routières par l'intermédiaire des réflexions sur la

²¹⁴² Revue, brochures, notes techniques, rapports, manuels et ouvrages.

²¹⁴³ Dans la perspective d'étendre les capacités expertes de l'Association, le président de l'AIVF suggère la création d'un Institut de Recherches et d'Etudes de l'Équipement urbain au congrès annuel de l'Association à Menton en 1965. Cette suggestion est partagée par le représentant du Ministère de l'Intérieur M. Chauchoy. Cette demande sera au cœur de la problématique des ingénieurs des villes de France en lien avec les volontés des collectivités locales. Mais la volonté de mainmise des services techniques de l'Etat sur la recherche, l'indifférence des élus pour ce qui est prospectif et en particulier pour un projet qui bousculerait leur individualisme freinent sans cesse la création d'un organisme dont l'utilité est d'une évidence croissante. Néanmoins une section Génie urbain sera progressivement mise en place à l'INSA de Lyon.

²¹⁴⁴ Voir notre tableau en annexes sur l'activité de l'AIVF.

²¹⁴⁵ En 1971, le groupe de travail « Circulation et signalisation » de l'AIVF déplore que la circulaire devant confier aux Maires, pourtant détenteurs du pouvoir de police, la maîtrise d'ouvrage et d'œuvre dans les questions de circulation ne soit pas encore sortie. Pour confronter leur position, le Président de l'association Dejou intervient pour demander que les Ingénieurs des Villes soient présents à la commission permanente de la signalisation.

voirie urbaine, ils sont plus enclins à laisser ce secteur d'intervention aux services de l'Etat et à ses ingénieurs, dont les associations, les réseaux et les formations en ont historiquement construit le monopole des connaissances et des interventions.

Un dernier facteur d'harmonisation des questions de circulation urbaine semble se dessiner à travers les propositions et initiatives privées concernant l'équipement urbain. Un nouveau secteur se développe autour des dispositifs techniques accompagnant la régulation de la circulation, l'organisation du stationnement ou l'amélioration de la sécurité routière (régulation des feux et des carrefours, signalisation au sol, plan de jalonnement, mise en place de plots, parcmètres...). A travers la publicité mise en place, l'accompagnement de manifestations (congrès, expositions), ou l'envoi de brochures techniques, les entreprises privées deviennent des partenaires des associations professionnelles ou des collectivités locales. Les revues techniques, les congrès ou l'édition des brochures concernant la réglementation de circulation sont parrainés par ces sociétés. Des solutions techniques reproductibles à partir de réalisations locales sont ainsi données à voir dans des encarts publicitaires ou à partir de documentations techniques spécifiques. Les années soixante sont marquées par une certaine frénésie dans la conception et la production d'équipements urbains pour améliorer les problèmes de circulation.

Le positionnement des acteurs de l'urbain sur le plan national nous amène à observer un double positionnement : de l'AIVF, en quête de reconnaissance, et des représentants des villes vis-à-vis de l'Etat ; des grandes villes (Lyon, Marseille, Bordeaux) face à Paris qui représente le centre et en même temps l'Etat. Dans les deux cas, il s'agit de mettre en avant la spécificité de l'urbain (pour gérer la circulation, les questions de signalisation ou de stationnement), à laquelle, selon eux, les représentants et les ingénieurs d'Etat ne sont pas encore assez sensibilisés. En même temps ils défendent une volonté d'harmonisation et un besoin de production d'une expertise à destination des grandes et moyennes villes françaises, en dehors des enjeux propres à la capitale.

De ce point de vue, les acteurs urbains luttent au niveau national comme sur le plan international avec les représentants de l'Etat pour une meilleure prise en considération des enjeux automobiles dans les problématiques urbaines. L'analyse des circulations internationales a permis d'observer que les villes ne sont pas reconnues comme échelon pertinent d'une compréhension des problèmes automobiles. Dans un cadre national, on a vu que les circulations entre villes tentent de fonctionner en dehors de Paris à partir d'autres réseaux (élus et techniciens) et d'autres canaux *via* les manifestations inter-municipales, ou dans un cadre associatif ou professionnel (AIVF). Il s'agit de revenir sur les lieux et les espaces producteurs de savoirs sur les questions de circulation urbaine.

1) Des institutions productrices de savoirs

Plusieurs organisations se mobilisent pour favoriser la production et la diffusion de savoirs concernant la circulation routière. Dans ce cadre, l'OTA, l'AIPCR, l'IRF ou la FIFSP organisent, soit de leur côté, soit en partenariat, des manifestations permettant la rencontre d'experts sur ces questions. Par ailleurs, ces organismes développent leurs propres capacités de réflexions et d'expertises à partir de comités techniques, de commissions d'études ou d'organismes portant sur les questions des transports, du tourisme, de l'automobile ou de la circulation routière et urbaine. Ainsi, l'OTA a sa propre commission de circulation et crée en 1957 un Centre international pour la Sécurité Routière, qui permet notamment le développement de films éducatifs sur la sécurité routière. Sur le plan organisationnel, l'OTA organise chaque année une assemblée de délégués dans laquelle

sont débattues les questions intéressant l'association, avec présentation de rapports et débats en groupes de travail²¹⁴⁶.

Sur le plan des réflexions routières, pendant ses premières années de fonctionnement, l'AIPCR avait essentiellement comme interlocuteurs des organismes s'intéressant aux enjeux touristiques ou automobilistes, tels que l'Association Internationale du Tourisme, l'Association des Automobiles-Clubs Reconnus ou la Fédération Automobile. Mais, après 1945, d'autres organisations viennent se positionner au niveau des problématiques routières. On pense ici à la Fédération Routière Internationale²¹⁴⁷, créée en 1948²¹⁴⁸. Si les problématiques ne sont plus les mêmes et la mise sur agenda des questions routières a évolué depuis les premiers congrès internationaux de la route, les activités de la FIR²¹⁴⁹ permettent toutefois de renouveler les réflexions et les solutions concernant les problèmes routiers qui se sont encore plus internationalisés, en touchant notamment d'autres continents et qui se sont rapprochés des enjeux urbains²¹⁵⁰. Malgré des conflits de positionnement, ces organismes trouvent des occasions d'entente comme dans le cadre des semaines internationales de la technique de la circulation routière organisées conjointement par l'OTA, l'AIPCR et la FIR. Sur un plan, cette fois national, les différents comités nationaux ou groupes de travail de l'AIPCR se trouvent concurrencés par différentes fédérations routières nationales, comme l'Union Routière de France créée en 1935²¹⁵¹. A travers ses activités, ses publications (revues, brochures, rapports, conférence, assemblées générales) et l'organisation de manifestations, elle constitue une force de lobbying aux côtés d'autres rassemblements comme la Fédération Nationale du Bâtiment et des Travaux Publics pour militer et promouvoir le développement de l'automobile et du secteur routier en France²¹⁵². En outre, par rapport à l'AIPCR, ces organismes entretiennent plus de liens avec le secteur privé et s'organisent sous forme de confédérations/représentations

²¹⁴⁶ Voir notamment les assemblées des délégués de l'OTA à Rome en 1958 et à Beyrouth en 1961, cf. A ONU GIX 12-1-36, GIX 12-1-35 et 12-6-6-49.

²¹⁴⁷ Dans le cadre toutefois des semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière, l'OTA, l'AIPCR et la FRI s'associent pour promouvoir l'organisation de ces manifestations.

²¹⁴⁸ « L'IRF est une organisation à but non lucratif qui encourage l'amélioration des routes et des systèmes de transport à travers le monde. Les services qu'elle propose aident à obtenir un rendement économique et social maximum à partir des investissements routiers nationaux. (...) Elle a trois centres directionnels situés à Bruxelles, Genève et Washington », voir Glasson D., 2007, art. cit., p. 15.

²¹⁴⁹ Sur la Fédération Routière Internationale, voir Schipper F., *Driving Europe*, 2008, op. cit., p. 175 et 176.

²¹⁵⁰ Voir Fédération Routière Internationale, *Circulation et transports dans les zones urbaines*, Paris, mars 1964.

²¹⁵¹ « Le but de l'Union Routière de France, fondée en 1935, a été de réunir et de grouper, dans une seule Association Nationale, toutes les organisations qui, tant en France que dans l'Union Française, portent à la route et à la circulation routière un intérêt direct. L'Union Routière de France groupe donc les Associations ou, à défaut d'associations spécialisées, les sociétés industrielles les plus diverses, depuis les Entrepreneurs de Travaux Publics qui construisent les routes jusqu'aux Sociétés d'Assurances, en passant par les Constructeurs d'Automobiles, l'Industrie du Pétrole et les Fabricants de Pneumatiques. Elle unit ainsi toute la gamme des activités nées de la route et de la circulation routière, parle et agit en leur nom. », cf. Union Routière de France, *Urbanisme et circulation*, Paris, Problèmes d'actualité, XVI, 1954. Elle réunit donc des syndicats et des associations dans le secteur de la construction des routes, de l'automobile, du pétrole, des pneumatiques, des transporteurs, des clubs automobiles (Tourisme et usagers), de l'hôtellerie et de l'assurance.

²¹⁵² Voir notamment les conférences, études et brochures établies par l'URF et pour certaines publiées dans la série « Problèmes d'actualité » : notamment celle donnée en 1948 par Georges Gallienne (délégué général de l'URF) sur « La circulation routière : ce qu'elle est, ce qu'elle devrait être ».

d'associations que ce soit sur le plan national ou international²¹⁵³. En dehors du secteur routier, mais toujours très lié au secteur privé, il faut aussi mentionner le rôle de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles²¹⁵⁴. A partir des années soixante, elle produit en effet des études et des rapports sur les problèmes de circulation en ville²¹⁵⁵. Organisée en départements ou groupes de travail²¹⁵⁶, elle s'intéresse au coût et à la programmation des transports urbains ainsi qu'à la mise en place des plans de circulation en ville²¹⁵⁷. Ces institutions sont également des lieux relais pour l'accueil de conférences ou de tables rondes concernant les problèmes de circulation urbaine. Elles jouent le rôle de relais dans la production et la diffusion des connaissances, mais elles fonctionnent aussi comme un lobbying puissant visant à alerter les pouvoirs publics sur l'engagement des crédits publics futurs ou sur les décisions à prendre en matière de politiques de transport.

Enfin, un autre acteur, l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), créé en 1960, prend une part importante à la production et à la diffusion de recherches sur la circulation et la sécurité routière. Dès sa première conférence internationale au Royaume Uni en 1960, elle avait émis le vœu que soit intensifiée, sous une forme permanente, la coopération internationale en matière de sécurité routière. A partir de 1968, l'OCDE organise des rencontres (symposium) qui mobilisent de très nombreux experts sur les questions de sécurité routière ou de circulation routière dans une perspective de compréhension encore plus fine des problématiques urbaines. Par ailleurs, dans le cadre de son programme « Recherche routière » et à travers l'activité de ses groupes de travail et de ses experts, l'OCDE contribue à de nombreuses publications sur les enjeux de sécurité ou de circulation routière²¹⁵⁸.

Les différentes activités développées par ces organisations les conduisent à être reconnues en tant qu'organismes experts consultants par l'ONU et à participer aux groupes de travail ou aux sessions techniques organisées par l'ONU sur les questions des transports, dont son comité permanent de la sécurité routière créé à la fin des années cinquante²¹⁵⁹.

D'autres organisations se mobilisent aussi pour développer les connaissances en matière de circulation routière, à partir du fonctionnement de groupes d'études spécialisés

²¹⁵³ L'IRF comprend 600 associations membres / adhérentes à travers le monde.

²¹⁵⁴ Elle remplace la Chambre nationale des constructeurs automobiles et devient ensuite le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.

²¹⁵⁵ Voir notamment Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, *Une chance s'offre à la France : Réussir une politique de transports urbains*, Juillet 1970, 32 p. ; Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, Groupe de travail « Nuisances créées par les véhicules automobiles », *Evaluation des parcs et de la circulation des véhicules automobiles et de leur concentration dans les zones urbaines denses*, 25 mars 1971 ; Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, Département « Conjoncture – Economie », « Projet de plaquette à destination des élus locaux concernant les problèmes urbains des villes petites et moyennes », 14 avril 1972 ; ou Vlach, *La programmation des infrastructures et des équipements de transport urbain à long terme et dans le cadre du Ville Plan*, Note élaborée pour la Chambre de syndicale des constructeurs d'automobiles, 29 Novembre 1973.

²¹⁵⁶ Dans ce volet prospectif et programmatique, Jean Sauvy joue un rôle primordial à la fois comme producteur et comme initiateur des études, en lien avec le comité directeur de la Chambre.

²¹⁵⁷ Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, « Plans de circulation », Note pour les membres du Comité de direction, du 26 juin 1974.

²¹⁵⁸ Voir notamment OCDE, *Répertoire international de la recherche sur la sécurité routière* (non daté), cf. Bibliothèque de la SdN 388.1 (4:7) R 425.

²¹⁵⁹ Voir A ONU GIX 12-1-36, GIX 12-1-35 et 12-6-6-49.

ou à travers l'organisation de congrès. C'est le cas de l'Union internationale des Transports publics créée dès 1885 et qui organise tous les deux ans un congrès dans une ville européenne²¹⁶⁰. Après la Seconde Guerre Mondiale, « les rapports de l'UITP ont abordé plus récemment, sous l'empire de la nécessité, des questions plus générales comme celles de l'encombrement de la circulation, les transports et l'urbanisme, les transports à niveaux différents »²¹⁶¹. Au sein de l'UITP, plusieurs commissions d'études fonctionnent pour étudier et poursuivre les discussions sur certaines questions techniques entre les différents congrès. De même plusieurs enquêtes sont menées à partir de la participation des villes adhérentes à l'Union. « L'encombrement des rues, les difficultés de la circulation qui constitueront peut-être l'un des grands problèmes de notre époque ont provoqué en 1955 la création d'une commission spéciale recherchant à la fois des solutions scientifiques et une action psychologique sur les pouvoirs publics et l'opinion grâce à la publication de brochures frappantes et largement diffusées »²¹⁶². A partir des années cinquante, où les enjeux de congestion et de circulation urbaine deviennent de plus en plus étudiés au cours des congrès²¹⁶³, les responsables lyonnais suivent assez massivement les manifestations organisées par l'UITP²¹⁶⁴.

Parallèlement, une nouvelle thématique émerge à la fin des années trente et préoccupe massivement les experts lyonnais : l'urbanisme souterrain²¹⁶⁵. Elle s'inscrit dans la dynamique du réseau formé par les travaux du GECUS (Groupe d'Etudes et de Coordination de l'Urbanisme Souterrain) auxquels participe l'ingénieur en chef de la Ville de Lyon, Camille Chalumeau²¹⁶⁶. La topographie de la Ville de Lyon invite en effet les techniciens lyonnais à envisager la solution de certains problèmes à partir du sous-sol²¹⁶⁷. Plusieurs articles sur ce thème paraissent au cours des années trente dans les revues *Technica*²¹⁶⁸, *Travaux*²¹⁶⁹, *Urbanisme*²¹⁷⁰, *Le Monde souterrain*²¹⁷¹ et concernent à la fois l'assainissement,

²¹⁶⁰ Voir Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles, 1885-1930, Bruxelles, mars 1930, 67 p., cf. Bibliothèque de la SdN 388.4:06 U 58 h.

²¹⁶¹ Cf. UITP, *Union Internationale des Transports Publics 1885-1960*, Ad. Goemaere Imprimeur, Bruxelles, p. 7, cf. AML 1 C 700 105.

²¹⁶² Ibid., p. 8.

²¹⁶³ Voir le rapport de Nielsen E., « Traffic Congestion and its Influence on the Economy of Public Transports » présenté au 31^{ème} congrès de l'UITP à Naples en 1955.

²¹⁶⁴ Voir notre tableau en annexes sur la participation des responsables lyonnais aux congrès de l'UITP.

²¹⁶⁵ Voir Barles S. et Guillerme A., *L'urbanisme souterrain*, Presses Universitaires de France, Paris, 2007.

²¹⁶⁶ Voir Le Monde Souterrain, Groupe d'Etudes du Centre Urbain Souterrain, *L'activité au sous-sol, Urbanisme, Architecture, Technique, Protection, Circulation, Exploitation, Construction, Evolution, Géologie*, 1936-1937, Editions Ch. Massin et Cie, Paris.

²¹⁶⁷ Voir l'article : « Les spécialistes du GECUS : « Pour remédier aux encombrements planifions le sous-sol de la ville » », *Nord-Eclair*, 18 janvier 1969.

²¹⁶⁸ Cf. Chambon M., « La colline de Fourvière », *Technica*, n° 18, août 1934, pp. 16-18 ; Thion M., « Un projet de tunnel routier de Perrache à Vaise par le Point-du-Jour et La Demi-Lune », *Technica*, n° 20, Octobre 1934, pp. 21-23 ; et Chalumeau C., « Les Grands Travaux de la Région Lyonnaise », *Technica*, n° 49, 1937, pp. 22-23.

²¹⁶⁹ Cf. Chalumeau C., « Les voies de circonvolution autour des villes et les tunnels urbains », *Travaux*, 1936.

²¹⁷⁰ Cf. Article de Camille Chalumeau sur le Tunnel de la Croix-Rousse dans *Urbanisme* de avril-mars 1936.

l'écoulement des eaux pluviales, mais aussi les transports et la possibilité de construire des tunnels routiers²¹⁷². L'ingénieur en chef de la Ville, Chalumeau est au centre de ces réflexions²¹⁷³. Il participe à des voyages pour étudier les tunnels routiers²¹⁷⁴, bientôt suivi dans cette démarche par les ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais²¹⁷⁵. Ses projets seront repris dès le milieu des années trente puis surtout après 1945 par les ingénieurs des ponts et chaussées du Rhône²¹⁷⁶ qui, eux aussi, participeront ensuite aux congrès internationaux d'urbanisme souterrain²¹⁷⁷. La présence à Lyon d'un potentiel important en termes de connaissances tunnelières²¹⁷⁸ aura une incidence très forte sur l'implantation à Bron, dans la banlieue lyonnaise, en 1970²¹⁷⁹, du Centre national d'Etude des Tunnels (CETU) dont Fernand Ramel sera le directeur jusqu'à sa retraite en 1975²¹⁸⁰.

Enfin en France, d'autres institutions assurent le développement et la diffusion des connaissances sur les questions automobiles et routières. Signalons ici le Centre des Hautes Etudes Administratives, le Centre d'Etudes Supérieures des Transports, la Société des ingénieurs civils de France ou le Centre National des Arts et métiers, qui dès les années quarante accueillent des conférences ou rendent compte d'études et de rapports permettant la diffusion des savoirs sur la circulation urbaine²¹⁸¹. Ainsi, des cours et des conférences sur la circulation automobile et les transports sont organisés au Centre des Hautes Etudes Administratives ou du Centre Supérieur d'Etudes des Transports sur la circulation automobile. Ils sont construits à partir des expériences d'experts et de savoirs personnalisés et non institutionnalisés. On retrouve notamment la conférence donnée le 7 avril 1943 par Teissier du Cros au Centre d'Etudes Supérieures des Transports sur les grands itinéraires routiers et les autoroutes ; celle qu'il donne le 21 juin 1944 au Centre d'Etudes Supérieures des transports sur les gares routières à voyageurs ; une conférence sur la circulation donnée au Centre des Hautes Etudes Administratives le 22 décembre

²¹⁷¹ Cf. *Le monde souterrain*, n° 9, décembre 1936 : « Les autoroutes souterraines au Conseil Municipal de Paris », pp. 46-50 ;

« Le 1^{er} congrès international d'urbanisme souterrain », pp. 51-53 ; Chalumeau C., « Réalisations souterraines de la ville de Lyon », *Le Monde souterrain*, n° 15-16-17, 1937.

²¹⁷² Voir aussi Chalumeau C., « Les voies de circonvolution autour des villes et les Tunnels urbains », Rapport présenté au Second Congrès National d'Urbanisme de Besançon, le 15 juillet 1935.

²¹⁷³ Pendant les années trente, il visite des tunnels routiers en Europe, cf. AML 968 WP 074.

²¹⁷⁴ Voir la lettre de Chalumeau à Herriot du 3 mai 1949, lui indiquant tous les efforts consentis (voyage d'études et de recueil de documents techniques sur ses propres fonds) pour réaliser les grands aménagements routiers de Lyon (et notamment le Tunnel de la Croix-Rousse, qui servira de modèle à d'autres villes et ingénieurs européens), et revendiquant la paternité des études et des réflexions à l'origine de ces projets, cf. AML 968 WP 074.

²¹⁷⁵ Les ingénieurs d'Etat participent également à certains de ces voyages d'études de tunnels routiers européens, notamment Lucien Chadenson qui visite lui aussi en 1935 les tunnels de Liverpool et d'Anvers, avec Robert Giroud, architecte en chef du gouvernement des bâtiments civils et palais nationaux (cf. ADR 694 W 537). En 1938, Chadenson se rend également à New York et San Francisco pour étudier les problèmes de ventilation du Holland Tunnel et du Okland Tunnel.

²¹⁷⁶ Voir Bardet F. et Gardon S., « Des autoroutes dans la ville, Les ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in Le Bianic T. et Vion A., *Action publique et légitimités professionnelles*, LGDJ, Paris, 2008, pp. 197-208.

²¹⁷⁷ Fernand Ramel assiste aux congrès de l'urbanisme souterrain à New York en 1965 et 1966.

²¹⁷⁸ Voir Jouret, A., « Lyon et le tunnel du Mont-Blanc », *Technica*, N° 309, 1965, p. 1 et 2.

²¹⁷⁹ Arrêté du 31 décembre 1970 signé par le Ministre de l'Equipement Albin Chalendon.

²¹⁸⁰ Cf. ADR Dossier du personnel de Fernand Ramel, 3872 W 57.

²¹⁸¹ Voir la chronologie des textes importants concernant la circulation routière en annexes.

1950 ; la conférence sur la circulation urbaine et suburbaine donnée par Moch le 16 juin 52 au CNAM ; et enfin la conférence sur la circulation dans les grandes villes donnée par M. Mothe à Bruxelles en mai 1958²¹⁸². Ces espaces et ces institutions constituent des lieux de production et de circulation de savoirs sur ce nouvel enjeu urbain avant qu'ils ne soient rapatriés progressivement dans les sphères de compétences de l'Etat. Ils sont complétés par d'autres lieux importants d'élaboration et de diffusion de connaissances dans ce secteur.

2) Enquêtes et revues, lieux de réception et de diffusion des savoirs

La dynamique dans laquelle s'inscrit le développement de savoirs sur la circulation urbaine est étroitement liée à la mise en place d'enquêtes portant sur les enjeux de circulation en ville et au fonctionnement de revues sur cette thématique. Ces « espaces de circulation »²¹⁸³ sont des lieux de production, de réception et de diffusion des connaissances sur cet objet. A partir des années cinquante on peut déjà recenser plusieurs enquêtes concernant la circulation urbaine²¹⁸⁴. Elles contribuent au recueil, à la synthèse et enfin aux échanges d'informations sur ces thématiques.

L'Union Routière de France se mobilise pour éditer des brochures mettant en évidence la nécessité pour les pouvoirs publics d'améliorer les conditions de circulation en ville. Après la production de plusieurs documents concernant les problèmes routiers ou de transports²¹⁸⁵, l'URF s'attaque aux problèmes de circulation en ville en publiant en 1954 une brochure sur « Urbanisme et circulation à Paris »²¹⁸⁶. Dans cette publication, il est exposé que « pour résoudre le problème nouveau qui se pose, il faut adapter nos villes aux exigences de la circulation actuelle et à venir. Protéger le patrimoine artistique existant et le mettre en valeur par des opérations de voirie largement conçues, tel est le but que l'on doit conserver constamment à l'esprit »²¹⁸⁷. Cette brochure comprend trois parties : la circulation, le stationnement, la décentralisation. L'année suivante, l'URF s'intéresse aux mêmes problématiques, mais à partir d'une enquête sur les villes françaises de plus de 150 000 habitants. Ainsi, dans une lettre au Maire de Bordeaux du 27 juin 1955, le directeur de l'URF, Georges Gallienne explique la démarche suivie par son organisme²¹⁸⁸ :

« L'Union Routière de France a récemment publié sous le titre « Urbanisme et circulation » une brochure consacrée aux problèmes de la circulation dans Paris,

²¹⁸² Cf. Mothe P., « La circulation dans les grandes villes », *Routes et circulation*, n° 6, 1958, pp. 191-195.

²¹⁸³ Cf. Payre R., 2003 et 2005, art. cit.

²¹⁸⁴ Dans une volonté de mieux organiser notre propos nous ne traiterons ici que des enquêtes qui portent sur les problèmes de circulation urbaine. Les nombreuses enquêtes qui se développent au même moment sur la problématique du stationnement sont étudiées dans la section deux.

²¹⁸⁵ Dans la série « Problèmes d'actualité » en 1954 sont déjà parus les numéros suivants : 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 routier 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 Etats-Unis ; VIII – La vente libre de l'essence, La coordination, La taxe au poids ; IX – Le projet de loi tendant à la réorganisation des transports et à l'assainissement financier de la SNCF ; X – L'automobile et l'impôt ; XI – Le développement de la circulation routière, condition de prospérité ; XII – L'aménagement routier de la région parisienne ; XIII – Les belles routes de France ; XIV – L'aménagement routier du Nord de la France ; XV – La circulation routière au service de l'école rurale.

²¹⁸⁶ Cf. Bibliothèque des AML 1 C 701.095.

²¹⁸⁷ Cf. Union Routière de France, *Urbanisme et circulation à Paris*, Problèmes d'actualité, XVI, 1954, p. 10.

²¹⁸⁸ Cf. AMB 10 W 19.

ouvrage qui vous a été remis dès sa parution, mais dont vous voudrez bien trouver ci-joint un nouvel exemplaire. Dans une deuxième brochure à paraître sous un titre analogue, nous avons l'intention d'étudier ces mêmes problèmes de circulation pour toutes les villes françaises de plus de 150 000 habitants, chacune faisant l'objet d'un chapitre spécial. Ce serait, si vous le voulez, le cas de la ville de Bordeaux que vous administrez. En nous donnant votre accord, nous vous serions reconnaissants s'il vous était possible de nous communiquer les études que vos Services ont certainement déjà réalisées et que nous pourrions publier en souhaitant pouvoir les illustrer de photographies et de plans. Nous voudrions, par cette brochure, attirer l'attention des Pouvoirs Publics sur la nécessité d'entreprendre face au développement considérable de la circulation automobile urbaine, une politique de grands travaux dans les centres importants, et peut-être concourir ainsi à augmenter les possibilités déjà offertes par la Trame urbaine nouvellement créée dans le cadre du Fonds Spécial d'Investissement Routier. Nous vous remercions vivement de l'aide que vous voudrez bien accepter de nous apporter pour la préparation de cette brochure. »

Le Maire de Bordeaux répond à cette sollicitation par une lettre du 5 juillet 1955 adressée à Gallienne²¹⁸⁹. Il indique que s'il accepte le principe d'une collaboration pour la réalisation de cette brochure, ses services techniques ne pourront pas renvoyer les documents nécessaires avant le délai imparti. Il précise en effet qu'il « a été amené à procéder tout récemment à un remaniement complet des services municipaux s'occupant de la circulation de la Ville de Bordeaux ». On retrouve une note du secrétariat général de la Ville de Bordeaux du 28 juin 1955²¹⁹⁰, où il est fait mention de cette réorganisation : « Au résultat des échanges de vues qui ont lieu entre MM. les Adjoints au Maire responsables et les services intéressés, le Service de la Circulation, à l'exclusion du contrôle des taxis, sera placé à partir du 1^{er} juillet 1955, sous la direction de M. l'Ingénieur en Chef de la Ville et sous l'autorité de M. l'Adjoint au Maire, délégué pour les travaux Publics ». Quelques années plus tard, le président de l'URF contacte le Maire de Bordeaux pour recueillir à nouveau des renseignements concernant les solutions développées par les villes pour améliorer les conditions de circulation : établir une nouvelle enquête sur la circulation dans les villes françaises :

« Nous vous serions très reconnaissants s'il vous était possible de nous adresser une documentation sur les mesures que vous avez déjà prises ou que vous envisagez pour combattre la congestion de la circulation automobile dans votre grande cité. Par ces mesures nous entendons aussi bien l'exécution des grands travaux qui ont pour effet d'améliorer les voies de circulation existantes, ou d'en créer de nouvelles que celles qui tendent à étendre les possibilités de stationnement, notamment par l'aménagement de parcs de stationnement en dehors de la voie publique et de garages en élévation, en surface, voire même souterrains, dont les plans éventuels nous intéresseraient particulièrement. Notre Association, dans le cadre du but qu'elle poursuit, l'amélioration de la circulation routière, attache en effet une grande importance à tous les projets susceptibles de développer la circulation urbaine et serait heureuse d'appuyer

²¹⁸⁹ Idem.

²¹⁹⁰ Idem.

vosre action dans ce domaine. (...) notre Association a étudié spécialement l'aspect financier de ce problème, pour lequel nous estimons que l'Etat doit apporter aux municipalités des grandes villes une aide très importante. »²¹⁹¹

Le Maire de Bordeaux répond à Gallienne, avec une lettre du 28 février 1962²¹⁹² de trois pages distinguant les mesures à caractère réglementaire mises en oeuvre à Bordeaux de celles visant à aménager, à modifier ou à compléter l'infrastructure. L'URF semble promouvoir ce type d'enquêtes auprès des villes pour connaître les enjeux, les problèmes qu'elles rencontrent en matière de circulation urbaine. L'objectif est également de favoriser la diffusion des bonnes pratiques et des projets innovants permettant une amélioration des conditions de circulation ou de stationnement en ville. On voit donc que l'URF, en lien avec la FRI, joue un rôle primordial pour alerter les pouvoirs publics sur les enjeux de circulation urbaine et pour en même temps produire et diffuser des savoirs sur cette thématique.

Au cours de cette période, les organisateurs des journées d'études des commissions municipales de circulation conduisent également plusieurs enquêtes sur le fonctionnement d'organismes analogues dans les principales villes françaises ou sur les besoins d'expertise en matière de circulation urbaine. Par l'envoi de questionnaires et à partir du retour des différentes villes interrogées, ces manifestations sont en effet le prétexte de connaître la structuration des services et des appareils politico-administratifs locaux s'occupant des questions de circulation urbaine²¹⁹³. En même temps, en lien avec la programmation des questions et des sujets abordés, on perçoit les solutions que les principales villes françaises tentent d'appliquer aux problèmes de circulation urbaine à travers le retour constitué des réponses aux questionnaires et la réalisation de rapports.

Ainsi la préparation et la construction des programmes de ces rencontres se situent déjà dans une démarche d'enquête. En effet, à partir des premières recensions effectuées auprès des autres villes françaises par la Ville de Lyon, le travail de la sous-commission spéciale des journées d'études et de la sous-commission Presqu'île, qui prennent en charge la préparation des journées de 1955, consiste à élaborer un programme à partir de questions éventuelles à aborder. Ces instances dressent un premier panorama provisoire en fonction de préoccupations et de priorités nécessairement locales²¹⁹⁴. On repère alors que certaines questions débattues dans les cercles lyonnais au milieu des années cinquante, telles que la signalisation lumineuse des carrefours, la modernisation des transports en commun, la création de gares routières ou l'organisation d'une propagande pour diffuser des informations en matière de circulation urbaine, apparaissent au premier plan. Néanmoins, comme pour la plupart des préparatifs à des rencontres, des questionnaires sont établis et rendent compte, à partir des réponses des villes, de leurs attentes au sujet des thèmes qui peuvent être abordés. Les villes, même celles qui ne viennent pas comme Bordeaux, répondent aux questionnaires qui leur sont envoyés. On observe alors que le programme définitif établi en fonction des réponses s'éloigne sensiblement de celui prévu initialement au gré des attentes des élus et techniciens lyonnais, pour rejoindre des préoccupations plus générales intéressant l'ensemble des villes invitées.

²¹⁹¹ Cf. *Lettre du 8 février 1962 de Gallienne au Maire de Bordeaux*, cf. AMB 10 W 69.

²¹⁹² Cf. AMB 10 W 69.

²¹⁹³ Voir AMB 10 W 68 et AML 1068 WP 064.

²¹⁹⁴ Cf. Note sur les Questions susceptibles d'être étudiées au cours de la réunion éventuelle des Commissions de Circulation, cf. AML 1068 WP 064.

Les années cinquante et soixante marquent un fort développement du nombre d'enquêtes réalisées en villes par des institutions comme l'UITP, l'OTA, l'AIPCR, ou l'AIVF, ou dans le cadre de la réalisation de rapports, de publications ou d'articles de revues. La plupart de ces organisations désignent des experts, ou font réaliser ces enquêtes par leur groupe de travail avec pour objectif d'en présenter les résultats lors des congrès qu'elles organisent annuellement ou tous les deux ans. L'AIVF bénéficie du réseau des ingénieurs et des villes membres²¹⁹⁵ de l'Association pour mettre en œuvre des enquêtes réalisées par ses groupes de travail à des fins de publication interne, externe ou dans l'optique d'une présentation lors de ses congrès nationaux annuels²¹⁹⁶. Les enquêtes sur les transports en ville de l'UITP sont réalisées à partir du soutien des villes et des experts locaux adhérents à l'association. Le résultat, très détaillé, fournit des données sur le fonctionnement des transports urbains dans une grande partie des villes européennes. Par ailleurs, les rapports présentés dans le cadre des congrès de l'AIPCR ou des semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière organisées par l'OTA et l'AIPCR donnent lieu la plupart du temps à des enquêtes sur la base d'un lien privilégié entre le rapporteur et les contacts qu'il a pu établir dans d'autres villes ou d'autres structures. Les rapports présentés dans le cadre des cycles d'études routiers de l'ENPC fonctionnent de manière similaire avec prise de contact et renvoi de questionnaires entre collègues ingénieurs des ponts et chaussées.

Dans un autre registre, des institutions comme le Conseil Economique et Social ou le Comité Technique de la Vicinalité, réalisent également leurs propres enquêtes débouchant sur la production de rapports. Le Comité Technique de la Vicinalité bénéficie de nombreux relais administratifs au sein des départements ou des villes ainsi qu'au niveau de l'AIVF, dont certains membres participent à ces travaux²¹⁹⁷. Il est donc en capacité de réaliser plusieurs enquêtes importantes sur la signalisation, le stationnement, l'éclairage ou les caractéristiques des rues des villes²¹⁹⁸. Du côté du Conseil Economique et Social, plusieurs rapports à partir d'enquêtes permettent de faire le point sur des enjeux majeurs intéressant les pouvoirs publics²¹⁹⁹. On peut citer le rapport réalisé par Jean Boucoiran, au nom de la Section des travaux publics, des transports et du tourisme, du Conseil Economique et Social, sur les « Problèmes de circulation routière et urbaine », et présenté le 4 juillet 1961²²⁰⁰. Cette étude a pour but d'établir des constats et de formuler des solutions concernant les enjeux de circulation et de stationnement en ville. Elle porte sur Paris, Marseille, Lyon, Lille et Bordeaux, et a nécessité une enquête préalable avec l'envoi du

²¹⁹⁵ La création en 1972 d'un Bureau technique au sein de l'Association des Maires de France, en renforçant les liens entre ces deux associations, favorise la capacité de collecte de données et de renseignements techniques provenant des villes.

²¹⁹⁶ En 1971, le groupe de travail « Circulation et signalisation » de l'AIVF poursuit sa phase d'inventaire concernant les solutions adoptées par les villes en matière de signalisation et de stationnement. Les résultats des enquêtes font l'objet de communications du groupe. En 1972, ce groupe de travail réalise une enquête sur les parkings aériens et souterrains.

²¹⁹⁷ Les lillois Raymond Aurel et Paul Maeght et le Nantais Marcel Launay.

²¹⁹⁸ Voir notamment l'enquête sur les caractéristiques des rues réalisée en 1962 et l'enquête réalisée par l'ingénieur en chef de la Ville de Lille, Paul Maeght, sur l'éclairage public en 1965, avec, à chaque fois, établissement de questionnaires, et retour des réponses de plusieurs villes françaises, cf. AN 1980 0521 ART 5.

²¹⁹⁹ Voir notamment Conseil Economique et Social, *Le problème de la circulation routière en France*, avis et rapports du Conseil Economique et Social, 1953, 11 décembre 1953, JO, pp. 985-1007 ; Conseil économique et social, *Problèmes de sécurité routière en France*, Etude présentée par la section des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, 3 juillet 1968, Paris, Conseil économique et social, 113.

²²⁰⁰ Cf. AMM 468 W 341

même type de questionnaires à ces cinq villes : « 1°) quels sont les travaux en cours destinés à faciliter la circulation dans la Ville de... 2°) quels sont les projets déjà adoptés, ou en cours d'études, pour atteindre le même objectif 3°) quels sont les travaux en cours destinés à faciliter les sorties de la Ville de ... 4°) quels sont les projets déjà adoptés, ou en cours d'études, ayant le même objectif ? (...) indiquer l'ordre de grandeur des investissements prévus et la durée probable des travaux envisagés »²²⁰¹.

Dans un autre registre, les articles de revues ou de presse sont des lieux de diffusion et de circulation des savoirs. « Les revues ont une histoire et, comme les centres d'enseignement et de recherche, les congrès et les réunions scientifiques, elles comptent parmi les principaux vecteurs de l'institutionnalisation d'une discipline. Ainsi les revues peuvent être légitimement étudiées comme des institutions, des lieux de sociabilité et de mise en forme des communautés d'acteurs »²²⁰². Les articles qu'elles contiennent sont les supports de nombreux échanges entre villes, entre pays et entre techniciens, au niveau des procédés et des dispositifs techniques de circulation routière, à partir notamment d'innovations ou d'échanges d'expérience. Les principaux responsables des questions de transports en ville se documentent à partir d'articles présentant des projets ou des modes de résolutions de problèmes auxquels ils sont confrontés²²⁰³. Pour exemple, l'article de W. G. Marks, directeur du réseau de transports urbains de Liverpool : « Les embarras de la circulation », paru dans une revue anglaise en 1937 est transmis par le Directeur de la Compagnie des TEOB au Maire de Bordeaux²²⁰⁴. Le directeur du Cabinet du Maire relaie ensuite cet article auprès du Chef de division de la police municipale en vue d'une étude « avec prière de préparer un communiqué à la presse, communiqué qui sera soumis à M. le Maire »²²⁰⁵.

Les échanges de correspondances entre les rédacteurs de ces articles permettent également de mesurer l'importance de cette littérature pour les techniciens qui en sont à la fois lecteurs et auteurs. En témoigne une lettre du 24 août 1954²²⁰⁶ de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Jean Georges Baudelaire, en poste dans la 1^{ère} circonscription du département d'Alger, à l'ingénieur lyonnais Jacques Rérolle : « mon cher Rérolle, j'ai lu avec intérêt l'article que tu as consacré aux aménagements des carrefours dans la région lyonnaise dans le récent numéro de La route ... »²²⁰⁷. Il en profite pour revenir sur une question technique que pose cet article. La construction récente et importante d'un tunnel et de ponts à Lyon nécessite en effet des nouvelles solutions aménageuses telles que le recours à l'établissement de trémies. Ces solutions attirent l'attention des autres ingénieurs confrontés aux mêmes problématiques. Dans un souci de confrontations de points experts,

²²⁰¹ Cf. Lettre de Marcel Rogliano (faisant ici l'intermédiaire de Boucoiran) du 12 juin 1961 au Maire de Marseille, cf. AMM 468 W 341.

²²⁰² Cf. Payre R., « Un savoir « scientifique, utilitaire et vulgarisateur » : la ville de *La vie urbaine*, objet de science et objet de réforme (1919-1939), *Genèses*, n° 60, septembre 2005, p. 137.

²²⁰³ Lorsqu'il étudie la réalisation des projets de tunnel sous la Croix-Rousse et sous Fourvière, Camille Chalumeau collecte de nombreuses documentations provenant de revues techniques spécialisées et montrant les réalisations étrangères dans ces domaines.

²²⁰⁴ Voir lettre du 15 octobre 1937 du Maire de Bordeaux au Directeur de la Compagnie des TEOB, cf. AMB 2003 I 7.

²²⁰⁵ Cf. Lettre du Directeur de cabinet du 15 octobre 1937, cf. AMB 2003 I 7.

²²⁰⁶ Voir dossier du personnel de Rérolle aux ADR.

²²⁰⁷ Cf. Texte de Rérolle et Ramel, « Aménagement de carrefours dans la région lyonnaise », pour le numéro spécial « La Route » de 1954, qui paraît dans la revue *Science et industrie*.

une importante correspondance s'organise en 1955 entre Maurice Duranson, ingénieur en chef de la Ville de Toulon, et Joseph Elkouby, ingénieur des ponts et chaussées au SERC au sujet notamment de l'article de ce dernier sur la circulation en ville, paru dans la revue *Urbanisme* en 1955²²⁰⁸. Plusieurs raisons stimulent ces interactions. D'une part, ces deux ingénieurs ont récemment voyagé aux Etats-Unis, en 1952-1953 pour Joseph Elkouby et en 1954 pour Maurice Duranson²²⁰⁹. D'autre part, la Ville de Toulon réfléchit activement depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, aux problèmes de stationnement, de construction de parkings et aux problèmes de circulation en ville. Enfin Joseph Elkouby se montre extrêmement attentif aux développements locaux de réflexions et d'enquêtes relatifs aux problèmes de circulation. Il s'efforce d'établir des liens et de garder contact avec les ingénieurs des villes les plus en avance sur ces problématiques pour collecter toutes les informations qui lui permettront de développer les savoirs sur ces thématiques²²¹⁰.

Sans revenir sur un panorama des revues²²¹¹ où l'on peut recenser des articles portant sur les questions de circulation et de sécurité routières et urbaines, de stationnement ou d'aménagement des routes, il s'agit déjà de repérer le nombre important de revues spécialisées ou généralistes, techniques ou administratives, urbaines ou routières²²¹², dans lesquelles sont susceptibles d'être publiés des articles portant sur la circulation urbaine, le stationnement ou les routes²²¹³. Les articles qu'elles contiennent portent le plus souvent sur des projets et des innovations dans une perspective technique. Parfois, ils s'appuient sur des questions plus administratives et organisationnelles et peuvent ainsi renvoyer plus directement aux problèmes de gouvernement et d'administration des routes et de la circulation urbaine. La plupart de ces revues ne sont pas spécialisées dans ces secteurs mais elles reflètent à un moment ou un autre, à travers un article isolé ou la parution d'un numéro spécial, l'activité de certains experts sur ces questions. Elles sont donc l'un des foyers de développement et de circulation des « nouveaux » savoirs sur ces domaines d'intervention en pleine expansion.

L'examen des articles qui traitent de circulation, sécurité routière, stationnement ou aménagements routiers, confirme donc surtout l'émergence, le développement et la circulation de savoirs sur ces secteurs. Nous aurons l'occasion de revenir dans notre dernière partie plus particulièrement sur ces domaines en pleine expansion à partir des années trente. Mais l'activité de ces revues comme lieux de circulation de ces savoirs permet aussi de repérer des lieux de constitution et de diffusion de problématiques urbaines. Une nouvelle fois, cela révèle l'importance de certains pôles d'expertise autour des villes, de leurs acteurs et de leurs problématiques, à côté de l'Etat, pendant l'entre-deux-guerres et

²²⁰⁸ Voir AN 19770444 ART 7.

²²⁰⁹ Voir notre tableau de participation à des voyages d'études en annexes.

²²¹⁰ Qu'il pourra ensuite synthétiser à l'occasion de notes, de rapports ou lors de ses participations à des manifestations internationales rassemblant des experts.

²²¹¹ Il convient également de mentionner à côté de ces différentes revues, les revues automobilistes classiques telles que celles des automobiles-clubs, de l'ACF ou du TCF, ou de la presse quotidienne locale, régionale ou nationale, qui fournissent davantage des articles de vulgarisation et qui ont toutes été, à un moment ou un autre, des supports de diffusion des connaissances sur les questions de circulation et de sécurité urbaine, comme au niveau des enjeux de stationnement de construction routière.

²²¹² Ce travail nous a permis d'établir un classement par type de revues en essayant de revenir sommairement sur le développement, l'institutionnalisation et l'organisation de celles-ci.

²²¹³ Voir le panorama des revues urbaines, techniques, routières ou portant sur les thématiques des routes et des transports que l'on a rassemblées en annexes.

durant les Trente Glorieuses²²¹⁴. On constate en ce sens, à partir notamment de l'activité des revues, qu'après les tentatives de centralisation des politiques et des questions urbaines par l'Etat dans les années trente et avant celles de la fin des années cinquante puis soixante, les villes et les acteurs de l'urbain tentent de résister et de continuer à se mobiliser massivement sur ces enjeux.

Au-delà des articles portant sur un sujet thématique précis à partir du point de vue d'un expert, on peut repérer dans la presse ou certaines revues locales ou automobiles, une attention particulière pour l'annonce de manifestations ou la diffusion des conclusions de rencontres. De même il est souvent fait état de la découverte de procédés ou de projets novateurs. La *Revue de l'ACR* sert ainsi souvent de relais pour suivre l'actualité des conférences, congrès, ou pour mentionner la mise en place ou le fonctionnement des derniers dispositifs techniques visant à améliorer les conditions de circulation ou la sécurité routière. Elle rend par exemple compte des nouvelles autoroutes italiennes, des dispositifs pour améliorer la sécurité routière aux Etats-Unis ou en Angleterre, des débats sur l'harmonisation des règles de signalisation en 1926-1927... Les revues d'ingénieurs, comme *Technica*, *Travaux* ou *Urbanisme* peuvent aussi jouer ce même rôle. Elles suivent au plus près l'actualité technique dont celle concernant la circulation urbaine : manifestations, procédés, projets. En même temps, ces revues compilent souvent des articles utopiques ou novateurs dont leurs lecteurs sont friands. Au niveau de leur présentation, on peut repérer la création et l'évolution de rubriques spéciales affectées au compte-rendu de cette actualité sous forme de brèves ou de « revues des revues », dans lesquelles des informations très courtes sont rapportées et circulent²²¹⁵.

Dans un autre registre, des revues ou des éditeurs réalisent des dossiers à partir d'enquêtes sur la circulation urbaine. La maison Larousse propose dans l'édition de son *Journal de l'année* de 1967 une rubrique sur les problèmes de circulation dans les grandes villes françaises. Dans cette optique, ses responsables prennent contact avec plusieurs villes, avec envoi de questionnaires, pour se renseigner sur les problèmes et solutions concernant la circulation urbaine²²¹⁶. Les revues *L'Auto* et *L'Argus* organisent de leur côté des campagnes d'informations, si l'actualité automobile suscite une prise de position des défenseurs des usagers de l'automobile. Elles peuvent aussi militer en faveur de telle réglementation ou de tels dispositifs s'il y a débat sur l'opportunité d'adopter telle mesure plutôt qu'une autre ou de mettre en place tel ou tel dispositif. Par les enquêtes qu'elles mettent en place, le recueil de données et de statistiques et les informations qu'elles mobilisent, elles peuvent enfin encourager la mobilisation des usagers et des acteurs du monde automobile pour susciter une intervention des pouvoirs publics en faveur d'une amélioration de la circulation en ville. Dans ce sens, elles sont amenées à solliciter directement les municipalités pour connaître leurs positions sur ces sujets ou les mesures qu'elles ont mises ou comptent mettre en place. Elles les poussent donc à prendre partie

²²¹⁴ Voir l'intervention de Olivier Borraz lors de la soutenance d'Habilitation à Diriger des Recherches de Renaud Payre (22 mai 2008). Il évoque un « impensé » dans l'organisation, l'activité et le développement des villes dans les années 1950 et 1960. Selon lui, l'importance des villes pendant la IIIème République est connue car elle a déjà été bien étudiée, notamment avec les travaux de socio-histoire de Bruno Dumons, Gilles Pollet, Pierre-Yves Saunier ou Renaud Payre. Mais par contre, on analyse trop rapidement la centralisation, effective ou non, des problématiques urbaines opérée par l'Etat dès les années trente et la période suivante des années quarante aux années soixante, n'est pas analysée comme confirmation ou non de cette centralisation plus ou moins engendrée par les années trente et quarante.

²²¹⁵ Sans que l'on connaisse d'ailleurs toujours au final les résultats et ce qu'il advient des propositions énoncées.

²²¹⁶ Cf. AMB 2002 I 11.

dans le débat qu'elles contribuent à ouvrir ou à relancer²²¹⁷. Plus tard, des revues comme *L'Express*, *Le Point* ou *Sciences et Vie* et des journaux comme *Le Monde* ou *Les Echos* contribuent également à produire des reportages à partir d'enquêtes sur les problèmes de circulation en ville²²¹⁸.

Les différents lieux qui permettent la constitution de savoirs sur la circulation urbaine s'organisent donc au niveau national, mais également international, autour d'échanges entre villes ou par l'intermédiaire d'associations. Ils sont connectés à de nouvelles préoccupations, qui répondent aux évolutions des problèmes automobiles. Ainsi sur le plan international, après la mise sur agenda des problèmes routiers à travers notamment l'institutionnalisation de l'AIPCR²²¹⁹, les différents participants aux scènes de discussion automobile orientent de plus en plus les débats du côté des enjeux de circulation routière.

C) L'orientation des débats du côté des enjeux circulatoires

Après la Seconde Guerre Mondiale, les enjeux de circulation routière sont renvoyés dans un cadre plus technique et plus spécialisé. Mais sur le plan national et international, la construction de routes est toujours liée à des enjeux politiques et diplomatiques importants, notamment dans le cadre de la construction européenne²²²⁰. Au niveau des débats concernant les transports, les enjeux se sont déplacés du côté de l'harmonisation technique des véhicules, au niveau principalement des dispositifs de sécurité ou dans le cadre de l'économie des transports²²²¹. C'est à partir, cette fois, des comités techniques de l'ONU, prolongeant ceux qui existaient sous la SdN, que se jouent ces discussions inter-étatiques²²²². De ce point de vue, on constate que ces espaces de discussions de

²²¹⁷ A partir des enquêtes établies par ces revues, plusieurs villes sont mises en avant ou à l'inverse stigmatisées en fonction des actions ou des projets qu'elles mettent ou non à disposition voire contre les usagers de la route. Ainsi certaines villes, comme Bordeaux, sont stigmatisées dans les années cinquante et soixante comme ne favorisant pas l'usage de l'automobile en milieu urbain. La ville de Lyon très souvent dénoncée, dans les revues nationales et locales dans la première moitié du vingtième siècle, comme une ville autophobe, voit son blason redoré aux yeux des revues automobilistes à partir des années soixante et le Maire de Lyon est fier de faire gagner à sa ville deux années de suite, en 1966 et 1967, la « Coupe de la circulation » décernée par *L'Auto-Journal*, cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 174, juillet 1966, p. 14 et *Le Carnet de l'automobile*, n° 190, novembre 1967, p. 14.

²²¹⁸ Voir les dossiers suivants : Franc Robert, « Equipement, La guerre entre l'auto et la ville », *L'Express*, 3-9 novembre 1969, pp. 112-115 ; Aubin Yves, « L'automobile et la congestion urbaine », *Le Monde*, 19 mai 1970, p. 17 ; Gratiot Jean-Pierre, « Le marasme de la circulation urbaine », *Sciences et vie*, n° 93, octobre 1970, pp. 147-156 ; Franc Robert, « La grande guerre entre l'auto et la ville », *Le Point*, n° 2, 2 octobre 1972, pp. 53-55 ; Routier Airy-Edward, « Le plan de circulation de Lyon : un succès exemplaire pour 200 villes françaises », *Les Echos*, 22 janvier 1974.

²²¹⁹ Voir sur ce point notre chapitre deux.

²²²⁰ Dans une volonté de construire la paix en Europe par les infrastructures routières, perspective que l'on retrouvait déjà dans les années vingt et trente avec les initiatives de la SdN, du Bureau International du Travail et du Bureau International des Autostrades. Après la Seconde Guerre Mondiale, cette volonté est renouvelée dans le cadre du Plan Marshall, puis avec le développement de la Communauté Economique Européenne, voir sur ce point Schipper F., *Driving Europe*, 2008, op. cit., pp. 167-183.

²²²¹ En particulier à partir du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe du Conseil Economique et Social des Nations Unies, ou dans le cadre des conférences européennes des ministres des transports. Ces dernières, nées du Protocole de Bruxelles de octobre 1953, ont établi, en lien avec la commission économique pour l'Europe de l'ONU, le réseau européen des itinéraires routiers internationaux.

²²²² Voir sur ce point les travaux de Stève Bernardin et Harrison Grafos sur le WP 29 de l'ONU : « Car Safety Standards », in Iriye A. and Saunier P.-Y. (dir.), *The Plaggrave Dictionary of Transnational History, From the mid-19th century to the present day*, Palgrave Macmillan, London, 2009, pp. 120-122.

l'automobile restent toujours marqués par l'omniprésence de l'échelon étatique, même dans un cadre international²²²³. Les niveaux local et urbain ne parviennent pas vraiment à s'imposer et s'émanciper, encore plus au sortir de la Seconde Guerre Mondiale²²²⁴.

1) Le renouvellement des rencontres autour des questions de circulation

A partir des années cinquante, les débats internationaux s'organisent de plus en plus autour du développement d'une expertise donnée à voir lors des Semaines internationales d'études de la circulation routière²²²⁵, puis à l'occasion des Congrès Internationaux de Sécurité Routière²²²⁶, organisés conjointement par l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile et l'AIPCR²²²⁷. Ces manifestations s'inscrivent dans une dynamique associative internationale. Elles sont organisées par un Comité mixte comprenant l'Association Mondiale du Tourisme et de l'Automobile et l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), et parfois la Fédération Routière Internationale (FRI). Pour les Congrès Internationaux de Sécurité Routière, les organisateurs sont la Fédération Internationale des Fonctionnaires Supérieures de la Police (FIFSP) et la Prévention Routière Internationale (PRI)²²²⁸. Les programmes de travail de ces manifestations témoignent d'un fort développement des recherches et des connaissances en matière de trafic automobile²²²⁹. Plusieurs responsables lyonnais, qu'ils soient élus, administratifs ou associatifs participent à ces rencontres²²³⁰, notamment lorsqu'elles se déroulent en France ou dans un pays proche. Parfois, l'omniprésence des points de vue experts anglo-saxons les effraient : « parmi les représentants les plus sérieux des pays germaniques ou anglo-saxons, j'ai malgré tout cru percevoir une certaine mégalomanie des chiffres (surtout chez les techniciens anglo-saxons), faisant abstraction de toute autre considération... et ce fait m'a plus frappé encore qu'à Nice (les techniciens français ne sont pas tombés dans la frénésie des chiffres et ont su tenir compte de certains facteurs psychologiques (forts importants quand on s'occupe des problèmes de circulation),

²²²³ Ce que confirme la présence de nombreuses traces des activités des comités techniques de l'ONU dans les archives des ministères français.

²²²⁴ Au-delà de notre période d'étude, il reste à creuser si émerge à partir des années quatre-vingt, une nouvelle configuration internationale permettant un retour « tant annoncé » des villes, voir sur ce point les travaux de Bernard Jouve, ou Patrick Le Galès et ceux réalisés dans le cadre du programme régional du Cluster 14 sur le réseau Eurocité et du séminaire *Villes internationales* à Triangle UMR CNRS 5206 (Aisling Healy, Renaud Payre, Sarah Russeil et Pierre-Yves Saunier).

²²²⁵ Organisées depuis 1953 par l'organisation Mondiale du Tourisme et depuis 1954 tous les deux ans, en collaboration avec l'AIPCR.

²²²⁶ Organisé à partir de 1958, en collaboration entre l'OTA, l'AIPCR et la Fédération Internationale des Fonctionnaires Supérieurs de la Police.

²²²⁷ La correspondance et les comptes-rendus de ces rencontres internationales sont accessibles en anglais et en français aux archives de l'ONU à Genève, au centre de documentation de l'ENPC et dans certains centres d'archives de province (en particulier aux Archives Municipales de Lyon et aux Archives départementales des Alpes-Maritimes).

²²²⁸ Voir Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *AIPCR – PIACR*, Paris, Presses des Etablissements Arac, 1970. Archives mobilisées : Archives Municipales de Lyon 1068 WP 064, Archives de l'ONU GIX 12-1-35 / 12-6-6-51 / 12-6-6-52.

²²²⁹ Voir en annexes le tableau des programmes des semaines internationales de la technique de la circulation routière pour la période 1953-1982.

²²³⁰ Voir en annexes le tableau de participation des responsables lyonnais aux semaines internationales de la technique de la circulation routière pour la période 1953-1982.

d'ailleurs les exposés en langue française (avec suisses et belges) étaient les plus clairs) »²²³¹.

Nous faisons l'hypothèse que ces échanges nourrissent moins une mise sur agenda des questions automobiles, routières et de circulation, que ne l'avaient permis les premiers congrès internationaux de la route. Après la Seconde Guerre Mondiale, le développement plus complet du système automobile et sa diffusion dans de nombreux pays concourent à rendre plus tangible et plus urgente la compréhension des enjeux routiers et de circulation routière pour les différentes instances locales, nationales ou internationales. Ces rencontres fréquentes, à raison d'une tous les deux ans, construites initialement sous forme de cours, constituent davantage le cadre d'un dialogue entre experts sur des questions très pointues et très techniques. Elles servent de formations et sont vecteurs de diffusion des informations pour les techniciens et les ingénieurs qui y participent. A partir des années soixante-dix, du fait des connaissances à présent largement développées et suffisamment diffusées, le rythme de ces rencontres diminue pour passer à quatre ans, après la semaine organisée à Belgrade en 1974²²³².

A partir des années cinquante, d'autres rencontres témoignent d'une effervescence sur les questions de circulation et de réglementation routière. Du 8 au 12 octobre 1957 a lieu le premier congrès international de la police de la circulation à Eindhoven. Organisé par la Fédération internationale des fonctionnaires supérieurs de la police et l'OTA, il mobilise les plus grands spécialistes de ces questions, dont le français Joseph Aussel. Les congrès biannuels suivants se tiennent à Madrid en 1963, ou à Paris en 1965. Il faut aussi mentionner la conférence mondiale de la technique de la circulation qui se tient à Washington aux Etats-Unis du 24 au 26 août 1961. Organisée par l'OTA, l'AIPCR, l'IRF et l'Institut américain des ingénieurs de la circulation, elle rassemble plusieurs experts de ces questions, dont les ingénieurs des ponts et chaussées français Coquand, Rumpler, Elkouby, Goldberg, Thiébault et Herzog.

Enfin, en marge de ces rencontres destinées plus particulièrement aux responsables et agents de l'Etat (ingénieurs ou commissaires de police), d'autres manifestations concernant les enjeux de circulation sont organisées dans un cadre urbain à destination des responsables des collectivités locales. Dans cette perspective, se tient le troisième Congrès²²³³ des adjoints communaux à la Police Urbaine et à la circulation à Vérone, du 2 au 5 avril 1964 et auquel assiste un délégué lyonnais²²³⁴. Deux thèmes étaient présentés à l'ordre du jour, l'un sur « Urbanisme, circulation, Transports », le deuxième sur « Le gardien de la paix dans l'organisation administrative de la cité ». Dans son compte-rendu manuscrit de sept pages, l'Adjoint au Maire de Lyon, délégué à la police municipale et à la circulation, Jean Mercier, ne retient par contre que peu d'éléments positifs de son voyage en Italie. Il souligne des problèmes de langue et une organisation bien en deçà de celles des semaines internationales de la circulation. Selon lui « d'une manière générale, les thèmes ont été traités très empiriquement, en opposition avec l'extrême précision technique avec laquelle sont abordés la plupart des problèmes débattus au cours des « semaines internationale de la circulation » ». Ces rencontres restent majoritairement destinées aux

²²³¹ Cf. Compte-rendu fait par M. Matthey, Chargé du service municipal de circulation (à la demande de Henry Vaté) du congrès de Salzbourg à l'Automobile-Club du Rhône, en décembre 1962, cf. AML 1068 WP 064.

²²³² Cf. Lettre de Dorothy Logan du 16 juin 1975 à tous les participants de la 12^{ème} Semaine internationale d'Etudes de la technique de la circulation routière, cf. A ONU GIX 12-1-35.

²²³³ C'est un congrès annuel national qui se tient toutes les années à Vérone en Italie à partir de 1962.

²²³⁴ Cf. AML 1068 WP 064.

élus ou aux responsables administratifs des villes puisque, a priori, aucun ingénieur ou technicien ne participe à ce congrès. Une manière sans doute d'écarter les États et leurs corps d' « ingénieurs diplomates ». Bien qu'ils soient invités au quatrième congrès qui se tient du 26 mai au 28 mai 1965²²³⁵, les Lyonnais ne participeront plus à cette manifestation. Le président de la commission municipale de circulation de la ville de Lyon invoque le problème des finances municipales et le peu de rentabilité professionnelle du congrès étant donné l'expérience de l'année précédente, qui a surtout révélé les particularismes et les problèmes politico-administratifs italiens.

Quelques années plus tard, se tient toujours en Italie, la Première Conférence Mondiale Intercommunale sur les problèmes de transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement dans les villes, à Bologne, les 10, 11 et 12 juin 1974²²³⁶. Quatre cent cinquante personnes participent aux débats représentant quatre-vingt villes grandes ou moyennes de vingt pays différents. Les thèmes abordés touchent largement les problèmes de transports en commun et des représentants de la RATP participent aux débats.

En termes de participation, ce sont surtout les ingénieurs des ponts et chaussées des services centraux ou des services déconcentrés qui assistent à ces réunions d'experts²²³⁷. Des délégués municipaux se déplacent lorsque ce n'est pas trop loin, comme pour les semaines internationales de Nice en 1960, ou lorsque cela concerne plus directement les problématiques municipales comme pour les rencontres italiennes. On retrouve également régulièrement des experts privés indépendants, membres de bureaux d'études, comme la SETEC (Société des Etudes Techniques et Economiques) ou d'associations, comme Henri Vaté, expert en circulation et membre de l'ACR.

Si les congrès et les rencontres sont au cœur de l'activité d'échanges et de constitution de savoirs sur la circulation urbaine, d'autres moments deviennent incontournables dans le processus de mise en forme de ces savoirs. Ainsi l'organisation de voyages est également déterminante pour les transferts de savoirs ou les échanges d'expériences dans ce domaine. Ils sont « des passages obligés » dans l'optique de la construction de carrières d'experts.

2) Une dynamique autour de l'organisation de voyages et de missions

La circulation des savoirs concernant la route et la circulation routière s'organise en effet largement à partir des voyages d'études. Pour les institutions hôtes, ces derniers permettent sur un plan local l'exemplification et l'exportation de projets novateurs. Pour les institutions ou les individus voyageurs, ces séjours facilitent l'importation et l'échange d'expériences et de savoir-faire²²³⁸. Les experts accueillis construisent leur voyage à partir du recueil de documentations et d'informations qu'ils reçoivent de leurs hôtes ou qu'ils constituent eux-mêmes à partir d'articles de revues, de brochures ou de correspondances avec d'autres experts. On a déjà vu que les ingénieurs lyonnais participent à des voyages pour étudier

²²³⁵ Cf. Invitation du Maire de Vérone au Maire de Lyon en date du 6 mai 65, cf. AML 1068 WP 064.

²²³⁶ Bibliothèque administrative de la ville de Paris (Côte BV 3185).

²²³⁷ Voir AML 1068 WP 064 ; ADAM 717 W 0006 ; AMB 10 W 19 ; et AMM 468 W 341.

²²³⁸ Sur les voyages d'études des techniciens, voir notamment : Cotte M., *De l'espionnage à la veille technologique*, Presses Universitaires de Franche-Comté, Besançon, 2005, pp. 29-39.

les tunnels²²³⁹. D'autres voyages sont organisés pour étudier la gestion de la circulation à Paris²²⁴⁰, ou dans d'autres villes (en Amérique du Nord ou en Europe)²²⁴¹. Parfois les élus lyonnais qui se rendent à Paris à l'occasion de leur mandat parlementaire ou dans le cadre des congrès de l'AMF reviennent avec des projets et des idées pour améliorer la circulation à Lyon²²⁴². A l'occasion des discussions en assemblées sur les problèmes automobiles, ces derniers abordent très souvent les problèmes ou les solutions qu'ils ont pu observer en la matière dans la capitale. Toutefois, concernant l'étude des conditions de circulation, ce sont les années cinquante et soixante qui permettent aux responsables lyonnais d'étudier en détail les enjeux et les problèmes de la circulation urbaine. Trois « grands » voyages sont organisés pendant cette période, ayant tous pour destination les Etats-Unis.

En 1954, le Commissariat à la productivité, le Ministère des Affaires Economiques et l'Association française pour l'accroissement de la productivité organisent aux Etats-Unis une mission au profit des représentants des services techniques des grandes villes françaises. D'une durée de sept semaines, elle permet aux participants de parcourir 25 000 km pour rejoindre les principales villes américaines. Quatre villes, Lyon, Marseille, Bordeaux et Toulon participent à ce voyage avec l'envoi pour chacune d'un élu et d'un responsable des services techniques²²⁴³. Les délégués représentant Lyon sont l'adjoint en charge des questions d'urbanisme, Félix Rollet et l'ingénieur en chef de la ville, Paul Gsell. Les résultats de ces études sont notamment présentés dans le cadre des journées d'études des commissions municipales de circulation de Lyon en 1955 et de Rouen en 1959 et dans plusieurs numéros de la revue des ingénieurs des villes de France²²⁴⁴.

De nombreux voyages ou séjours de formations (diplômants ou non)²²⁴⁵ sont ainsi organisés à destination des ingénieurs des services centraux du Ministère des Travaux Publics²²⁴⁶. Ces derniers en profitent pour nouer des contacts et repérer des enquêtes

²²³⁹ Nous avons vu qu'au cours des années cinquante et soixante, les experts lyonnais participent à des missions d'études sur plusieurs projets de tunnels en Italie, Suisse, Espagne, Andorre et Madagascar. Ils suivent les activités des commissions franco-italienne et franco-suisse concernant les projets de tunnels alpins et sont même associés aux premières études du tunnel sous la Manche.

²²⁴⁰ On pense notamment au voyage d'études à Paris destiné aux agents de police lyonnais et organisé en février 1930 par l'ACR, cf. CR de la séance de la commission départementale de circulation du 27 mars 1930, ADR S 2587.

²²⁴¹ Voir sur ce point en annexes notre tableau de participation des responsables lyonnais à des missions, voyages ou réunions.

²²⁴² A son retour d'un voyage à Paris en 1935, l'Adjoint Ferré indique qu'il a vu fonctionner, avec satisfaction, le système de feux tricolores aux carrefours (commandé par un agent de police) dans la capitale. Un devis et des essais sont proposés pour deux carrefours à Lyon, cf. réunion de la commission municipale de circulation du 20 décembre 1935, cf. AML 1127 WP 054.

²²⁴³ La délégation française comprend au total dix personnes, les Villes de Lille et de Strasbourg sont également chacune représentées par deux membres.

²²⁴⁴ Mission restituée dans plusieurs numéros du bulletin des IVF de 1957.

²²⁴⁵ On pense ici à trois ingénieurs des ponts et chaussées (promotion 1950, 1953 et 1954) : Joseph Elkouby, qui suit en 1952-1953 un Master de « Transportation » à Yale et Serge Goldberg et Marc Halpern Herla, qui suivent en 1956-1957 un Master de « Highway Traffic » à Yale, voir Facq B., *Les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains, L'histoire des enquête ménages déplacements*, Mémoire de DEA « Politiques Publiques et gouvernements comparés », IEP de Lyon, 2006.p. 41 et 42.

²²⁴⁶ Voir sur ce point Dupuy G., 1975, op. cit.

intéressantes concernant les enjeux de transport en ville²²⁴⁷. Toujours en 1954, une mission de productivité « Services industriels et commerciaux et aménagements routiers des grandes villes » est organisée aux Etats-Unis à partir du 24 octobre. L'ingénieur des ponts et chaussées du Rhône, Fernand Ramel, participe à ce voyage d'une durée de deux mois et demi²²⁴⁸. Cette mission lui permet d'accroître ses connaissances en matière d'aménagement des carrefours routiers et au niveau de la compréhension des problèmes de circulation urbaine. C'est notamment à partir de ce voyage qu'il renforce ses connaissances sur la circulation urbaine et l'aménagement des carrefours, ce qui lui permet de devenir un expert reconnu en France sur ces questions. A la suite de cette expérience, il réalise un article important sur l'aménagement des carrefours urbains²²⁴⁹ et est amené à présenter un rapport sur ce thème aux cycles d'études routiers organisés en 1955 par le Ministère des Travaux Publics²²⁵⁰.

Enfin, du 7 au 28 septembre 1964, l'association professionnelle PCM (Ponts et Chaussées Mines) organise un voyage d'études « Transports et aménagements urbains » comprenant la visite des principales villes de la Côte-Est, de la Côte-Ouest et du Centre des Etats-Unis²²⁵¹. De nombreux ingénieurs des ponts et chaussées, dont les lyonnais Waldmann et Winghart, participent à cette mission²²⁵². D'autres missions importantes sont organisées par des responsables lyonnais pour étudier dans un cadre individuel des tunnels routiers ou pour visiter des métros à partir d'une délégation plus large²²⁵³. Mais ces trois missions représentent l'archétype d'un voyage d'études déterminant auquel peuvent participer des experts et des élus locaux et qui vise à importer directement des connaissances utiles dans le cadre de projets publics engagés ou à formuler.

On voit donc à partir de ces missions que les Etats-Unis sont une destination privilégiée pour étudier l'aménagement des villes, les enjeux de transport urbain et la science du trafic²²⁵⁴. Ils deviennent un passage obligé pour de nombreux ingénieurs français des ponts et chaussées qui s'y rendent après la Seconde Guerre Mondiale²²⁵⁵. Les élus participent également à cet engouement. Après Félix Rollet en 1954, Louis Pradel se

²²⁴⁷ Joseph Elkouby, du SERC, se rend ainsi plusieurs fois en Angleterre et récupère lors de ces missions une enquête réalisée dans ce pays sur la circulation entre cité satellite et cité principale que cherche à consulter d'autres ingénieurs français, voir la lettre de Jean Thédié, ingénieur au SOPC de l'Ain du 11 avril 1959 à Marc Halpern-Herla. Voir aussi la Note du SERC du 25 juin 1964 sur « Le fonctionnement des giratoires, résultats d'une étude expérimentale en Angleterre », cf. AN 1977 0444 ART4.

²²⁴⁸ Cf. Dossier du personnel de Fernand Ramel ADR 3872 W 57.

²²⁴⁹ Il signe ce texte avec Jacques Rérolle, « Aménagement de carrefours dans la région lyonnaise », pour le numéro spécial « La Route » de 1954, qui paraît dans la revue *Science et industrie*.

²²⁵⁰ « Aménagement des carrefours, Exploitation de la technique américaine », Rapport examiné lors d'une réunion au MTP le 30 mars 1955, présenté le 4 juillet 1955 à l'ENPC (session sous la présidence de Coquand) dans le cadre des cycles d'Etudes 1955, MTP, DRCR.

²²⁵¹ Sur l'organisation et les enjeux de ce voyage, voir Mazoyer Harold, « Le rôle des expériences étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1973) », Communication au Second European Congress in World and Global History, Dresden, 3-5 July 2008.

²²⁵² Voir Winghart J., « Les aménagements urbains aux Etats-Unis », *Technica*, n° 300, janvier 1965, pp. 1-9 ; et « Les villes occidentales en 1985 », *Urbanisme*, 2^{ème} trimestre 1965 (observations formulées suite au voyage PCM aux USA en septembre 1964).

²²⁵³ Voir le tableau de participation de responsables lyonnais à des voyages d'études que nous avons réalisé en annexes.

²²⁵⁴ Voir Seely Bruce E., 2004, art. cit.

²²⁵⁵ Voir Dupuy G., 1975, op. cit.

déplace également lui-même aux Etats-Unis du 2 au 24 août 1957, tout juste après son élection à la Mairie de Lyon. Il visite les Villes de Boston, New York, Philadelphie, Washington DC et Chicago. La « légende » retiendra que c'est à partir de cette expérience qu'il cherchera à reproduire certains aspects du développement des villes américaines dans les propres projets lyonnais²²⁵⁶.

S'inspirant de certaines de ces missions d'études, des cycles de formation sur les routes et la circulation routière sont organisés par la Direction des Routes du Ministère des Transports ou l'ENPC à partir des années cinquante. Dans ce cadre, plusieurs ingénieurs de différents services ordinaires des ponts et chaussées assistent à la présentation d'études et de rapports préparés en concertation et en amont par des experts des questions débattues²²⁵⁷. Les ingénieurs des services ordinaires des ponts et chaussées puis les ingénieurs des villes à partir des années soixante, suivent ces formations²²⁵⁸. Ainsi, dans un cadre national, ces échanges permettent la production et la diffusion de savoirs ou de compétences à travers l'organisation de ces sessions spéciales.

Dans une autre perspective, les villes sont amenées à envoyer ou à recevoir des délégations à l'occasion de visites ou de voyages d'études. Il s'agit dans ce cadre d'étudier les réalisations ou le traitement des problèmes dans une autre ville. Plusieurs exemples d'échanges entre villes illustrent ce type de démarche. Dans une lettre du 13 août 1937 du Maire de Marseille au Maire de Bordeaux, il est question du voyage du directeur du Service des emplacements et du contrôle des voitures publiques à Bordeaux pour voir le fonctionnement du Service des autos-taxis et de voitures publiques sur les quais²²⁵⁹. De même, les 29 et 30 avril 1959, Bordeaux accueille une délégation de la Ville de Birmingham qui vient étudier les problèmes de stationnement et de circulation des automobiles²²⁶⁰. On peut enfin signaler le voyage en octobre 1971 à Marseille de M. Tabouret, conseiller de la Communauté Urbaine de Bordeaux, membre de la commission de circulation de Bordeaux et président du Syndicat des commerçants de Bordeaux²²⁶¹. Il s'intéresse aux problèmes et aux solutions apportées à la circulation, notamment au niveau du fonctionnement des parcs de stationnement, dans la cité phocéenne.

Dans le même registre, la venue à Lyon en 1955 des délégués des principales villes françaises lors des journées d'études des commissions municipales de circulation, permet aux organisateurs de montrer certaines réalisations ou de revenir sur le fonctionnement de mesures prises. Ainsi, les délégués sont conviés à la visite du Tunnel de la Croix-Rousse, inauguré en 1952, du Boulevard de ceinture, de certains ponts²²⁶², du chantier de l'Axe Nord-Sud. Ils peuvent aussi remarquer les aménagements de parkings, le remplacement

²²⁵⁶ Cf. Franc Robert, « La ville piégée par l'autoroute, Réaliser Los Angeles-sur-Rhône, c'était le rêve du Maire de Lyon. Pour les Lyonnais –et des millions d'automobilistes- cela peut tourner au cauchemar », *Le Point*, n° 70, 21 janvier 1974, p. 36 et 37.

²²⁵⁷ Les ingénieurs les plus qualifiés sur les sujets abordés sont invités à présenter. Pour leurs réalisations, plusieurs ingénieurs dialoguent entre eux et établissent parfois des questionnaires envoyés aux services ordinaires des ponts et chaussées.

²²⁵⁸ Voir notamment ADR 2223 W 29 ; ADAM 717 W 0006 ; et archives des AIVF.

²²⁵⁹ Cf. AMB 2003 I 7.

²²⁶⁰ Cf. AMB 10 W 19.

²²⁶¹ Voir AMM 483 W 321.

²²⁶² Ponts Clémenceau (avec trémies) et de Lattre de Tassigny, reconstruction des 22 ponts détruits ou endommagés par les Allemands en 1944, avec élargissement de certains ponts (Poincaré, Kitchener, Tilsitt et La Feuillée), reconstruction du pont de la Guillotière.

des tramways par des véhicules sur pneumatiques, l'équipement de carrefours avec des signalisations lumineuses, les essais de peinture au sol, le rescindement de certains trottoirs. Enfin, leur sont signalées les dernières réglementations prises par la municipalité : extension du sens unique à de nouvelles rues ; établissement du stationnement unilatéral alterné dans un certain nombre de rues ; augmentation de la vitesse maximum autorisée à cinquante kilomètres à l'heure pour les voitures particulières depuis mars 1953 ; interdiction du centre aux véhicules lents ou encombrants pendant les heures de pointe (mars 1954) ; interdiction de l'emploi des avertisseurs sonores en dehors du cas de danger immédiat (décembre 1954).

Le Sud de la France est toujours très attractif pour les experts d'autres pays. Un voyage important est ainsi organisé par une association de techniciens allemands, spécialisés dans le revêtement des chaussées, qui parcourt Nice, Cannes, Marseille, Toulon, Avignon, et Orange du 6 au 11 septembre 1954, en visitant les routes et autoroutes de cette région²²⁶³. Cette région attire aussi les ingénieurs français. Le groupe « Circulation et signalisation » des AIVF se déplace les 8 et 9 mai 1970 à Nice et à Marseille pour examiner les solutions adoptées dans ces deux villes dans le traitement d'axes coordonnés, de carrefours, de signalisations au sol innovantes et dans la construction d'ouvrages d'art²²⁶⁴. Les membres du groupe ont été accueillis dans ces deux villes par les directeurs généraux des services techniques, à savoir Pierre Mathis pour Nice et Georges Lacroix pour Marseille.

Dans d'autres cas, l'objectif d'une ville hôte consiste à faire la promotion d'une opération locale innovante. Ainsi, dans le cadre de la Semaine, puis de la Quinzaine de la circulation, organisée à Marseille depuis 1957 avec la Prévention Routière²²⁶⁵, puis renouvelée en 1967, le Maire de la Ville accueille des délégations qui viennent voir l'organisation de ce type de manifestations. En lien avec les associations locales et nationales, cette manifestation s'articule autour de la mise en place de stands, de conférences, de l'aménagement temporaire de la circulation et du stationnement, ou de la promotion d'opérations visant l'amélioration des conditions de circulation ou de sécurité routières. Dans ce cadre, sont accueillis des représentants du Ministère de l'Équipement²²⁶⁶. Les autres villes sont également sollicitées pour assister à cette manifestation. Dans une lettre du 12 octobre 1971, le Maire de Marseille transmet au Maire de Blois un dossier concernant cette Quinzaine de la circulation. Dans sa lettre, il ajoute que « cette expérience va sensiblement plus loin que tout ce qui a été essayé jusqu'à présent dans notre pays »²²⁶⁷.

Les analyses développées précédemment, nous conduisent à faire le constat d'un certain éclatement des lieux de production des savoirs sur la circulation. Les villes et leurs représentants s'organisent pour se renseigner et enquêter afin des résoudre les problèmes automobiles auxquels ils sont confrontés. Une dynamique de circulations des savoirs se met donc en place autour de certains lieux de promotion des connaissances sur la circulation urbaine. Des rencontres et des voyages se développent pour accompagner les échanges d'expériences et de savoirs. Cette effervescence autour de ces questions montre que la plupart des villes françaises développent des capacités d'autonomie et d'initiative à

²²⁶³ Cf. ADAM 717 W 0006.

²²⁶⁴ Cf. Archives AIVF.

²²⁶⁵ Voir la Note de Poggioli, Préfet des Bouches-du-Rhône et secrétaire général de la Ville de Marseille du 17 avril 1967 pour Agostini, adjoint délégué à la circulation, cf. AMM 483 W 321.

²²⁶⁶ Voir AMM 483 W 321.

²²⁶⁷ Voir AMM 483 W 321 et 483 W 219.

côté des services de l'Etat et parfois en dehors des réseaux parisiens. Dans ce cadre, le dynamisme des villes et de leurs représentants s'oppose aux analyses habituellement formulées pour décrire les années cinquante et soixante présentées notamment comme une période marquée par la centralisation et la tutelle de l'Etat sur les collectivités locales²²⁶⁸. Nous allons donc voir à présent la réaction des services et des représentants de l'Etat face à ce dynamisme. Notre objectif consistera à comprendre comment les savoirs concernant la circulation et le stationnement sont repérés puis rapatriés au niveau central. Ici, les analyses que nous allons mettre en avant se situent d'une certaine manière dans la continuité de celles développées au cours des chapitres trois (investissement des ingénieurs de l'Etat dans les projets routiers lyonnais à partir de 1935) et quatre (investissement des ingénieurs de l'Etat dans les commissions lyonnaises à partir de 1929).

Section 2) Une dynamique de centralisation des savoirs

Tout d'abord, il faut avoir en tête le contexte de restructuration propre aux services centraux du Ministère des Travaux Publics au cours des années trente²²⁶⁹ et de mise en place de commissions centrales et déconcentrées sur le thème de la circulation automobile²²⁷⁰. Ainsi comme au niveau local, les années trente annoncent une redéfinition des missions étatiques en matière de circulation et de la prise en charge des questions automobiles. Dans un premier temps, elle s'effectue dans un cadre interministériel. En effet à partir de 1937, une première tentative de rassemblement de savoirs et des points de vues experts sur la question de la circulation se joue à travers la création du comité technique de la voirie départementale et communale²²⁷¹. Néanmoins, même s'ils représentent les trois quarts des membres de cette structure, pilotée conjointement par le Ministère de l'Intérieur²²⁷² et le Ministère des Travaux publics, les ingénieurs des ponts et chaussées n'en sont pas les seuls maîtres à bord. Ils doivent composer avec la présence d'autres experts : des responsables ou des ingénieurs du Ministère de l'Intérieur, des ingénieurs des villes, membres de l'AIVF, ou des ingénieurs à la retraite²²⁷³. Par ailleurs, dans ce cadre, le mode de production de savoirs ne s'est pas encore institutionnalisé. Il se construit autour de l'examen de rapports, la réalisation d'enquêtes mais sans véritable capacité interne de production d'expertise. Cette instance se situe plutôt à mi-chemin entre une commission d'étude et un réseau d'experts, composée de membres permanents ou de personnalités sollicitées selon les circonstances.

²²⁶⁸ Voir sur ce point Le Galès P. et Harding A., « Villes et Etats », in Wright V. et Cassese S. (dir.), *La recomposition de l'Etat en Europe*, La Découverte, Paris, 1996, pp. 160-188. Dans une perspective comparative, voir aussi le numéro spécial des *Annales de la recherche urbaine* sur le thème « Villes et Etat », n° 38, 1988.

²²⁶⁹ Enjeux concernant la coordination des transports entre 1933 et 1937, restructuration de la Direction des routes qui y fait suite (voir sur ce point Orselli J., 2009, op. cit., Partie II, p. 56), création d'une section permanente de la sécurité routière en 1937, développement des statistiques nationales d'accidents à partir de 1938...

²²⁷⁰ Voir sur ce point notre chapitre quatre.

²²⁷¹ Constitué en 1937, ce comité est appelé initialement le Comité technique de la vicinalité, jusqu'au 24 avril 1959, voir AN 1980 0521 ART 5.

²²⁷² En effet il faut aussi noter qu'on retrouve également des ingénieurs des ponts et chaussées au sein du Ministère de l'Intérieur.

²²⁷³ Comme Claude Delaigue, l'ancien ingénieur en chef du service vicinal du Rhône qui devient vice-président de ce comité le 21 janvier 1953 et participe à ces travaux jusqu'à sa mort en 1958, cf. lettre du 18 novembre 1958 de Lahillonne, président du comité technique de la vicinalité et directeur de la Direction de l'Administration départementale et communale au sein du Ministère de l'Intérieur, AN 1980 0521 ART 5.

Aussi, la double tutelle ministérielle et la présence d'acteurs aux statuts très différents²²⁷⁴ ne permettent pas la création d'un véritable bureau ou service d'étude²²⁷⁵. Néanmoins, comme nous venons de le voir, plusieurs enquêtes sont mises en place dans ce cadre après la Seconde Guerre Mondiale²²⁷⁶. De même, cette structure participe à une réception des savoirs et à une circulation des connaissances par la réalisation et l'examen de rapports²²⁷⁷, par la présence de certains ingénieurs au centre de ces débats²²⁷⁸ et par la consultation des principaux experts sur les enjeux débattus. Enfin surtout, ce comité permet l'élaboration et l'examen de projets de réglementation ou de financement concernant la voirie vicinale, départementale et communale. Par ailleurs, c'est déjà un lieu qui permet aux ingénieurs des ponts et chaussées de se familiariser avec les études sur l'urbain²²⁷⁹.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, les enjeux routiers deviennent de plus en plus centraux. Des conférences sont organisées au Centre d'Etudes Supérieures des Transports²²⁸⁰ ainsi qu'au Conseil Général des transports²²⁸¹. Déjà nombreux sur ces thèmes depuis le début du vingtième siècle²²⁸², les travaux universitaires sont renouvelés et insistent sur le défi à venir de la construction routière et autoroutière²²⁸³. Comme sur le plan de l'aménagement du territoire²²⁸⁴, des ouvrages servent de catalyseur à travers leur

²²⁷⁴ Acteurs administratifs ou techniciens, ingénieurs des villes, de départements, des ponts et chaussées, du Ministère de l'Intérieur ou de celui des Travaux publics.

²²⁷⁵ De même, il faut tenir compte d'autres luttes inhérentes à la représentation des acteurs au sein de cette structure et fonction de ses liens avec d'autres instances comme le Conseil général des ponts et chaussées ou le service des Postes et des Télécommunications, ainsi que des réseaux impliqués : ponts et chaussées, AIVF, Direction générale des collectivités locales du Ministère de l'Intérieur.

²²⁷⁶ Enquêtes sur les caractéristiques des rues et leurs usages (dont le stationnement) en 1962, sur l'éclairage public en 1965, cf. AN 1980 0521 ART 5.

²²⁷⁷ Voir notamment le rapport réalisé en 1963 sur le financement de la voirie et les questions de solidarité entre départements, celui réalisé en 1967 sur le statut et les caractéristiques des voies express, celui réalisé en 1970 sur la circulation et le transport en ville qui aborde notamment la question des plans de circulation, et enfin celui réalisé en 1972-1973 sur les réseaux d'éclairage public, cf. AN 1980 0521 ART 5.

²²⁷⁸ On pense ici notamment aux ingénieurs des ponts et chaussées, Roger Coquand, directeur des routes au Ministère des Travaux publics, ou Jean Chauchoy, membre de la Direction générale des collectivités locales au Ministère de l'Intérieur, qui participent aux travaux de ce comité, tout en étant présents dans d'autres structures importantes concernant les transports ou la circulation.

²²⁷⁹ Même si à l'origine, le comité se focalise sur les enjeux ruraux et départementaux puis s'intéresse de plus en plus progressivement aux questions concernant surtout les petites et moyennes villes.

²²⁸⁰ Dans ce centre deux conférences sont ainsi données par F. Teissier du Cros sur « Les grands itinéraires routiers », le 7 avril 1943, puis sur « Les gares routières » le 21 juin 1944, cf. AN 0019850111 ART 6.

²²⁸¹ Simon R., « Le transport public routier », Exposé au Conseil général des transports, 11 novembre 1943, Imprimerie Chaix, 1944.

²²⁸² Voir les nombreuses thèses de droit soutenues pendant la première moitié du vingtième siècle et qui portent sur le transport et la circulation automobile présentées dans le document réalisé en annexes sur les textes concernant les enjeux routiers ou de circulation urbaine.

²²⁸³ Voir sur ce point la thèse de droit de Philippe Reine, *Le trafic routier et la question des autoroutes*, soutenue à Paris en 1943 et publiée l'année suivante : *Trafic automobile et réseau routier : les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*, A. Pédone, Paris, 1944.

²²⁸⁴ On pense ici à l'ouvrage de Jean-François Gravier : *Paris et le désert français*, paru en 1947 et qui a été l'un des éléments déclencheurs en France d'une politique ambitieuse en matière d'aménagement du territoire décidée à partir de la capitale et des services centraux.

réception dans les milieux techniques, économiques et politiques, pour dénoncer le retard français sur le secteur de la construction routière²²⁸⁵.

Au cours de la période de reconstruction, d'autres lieux de production de savoirs sur la question de la circulation urbaine témoignent d'un éclatement de ce champ de connaissances. L'organisation de conférences²²⁸⁶, de rencontres²²⁸⁷ et la publication de brochures ou d'ouvrages²²⁸⁸ renouvellent l'appréhension des enjeux circulatoires et routiers. Ces espaces de discussion permettent de distinguer de nouveaux lieux de production de ces savoirs tels que l'Union Routière de France, le Centre National des Arts et Métiers, la Société des Ingénieurs Civils de France ou l'Association Technique de la Route. Parallèlement, des manifestations régulières et institutionnalisées²²⁸⁹, nourries par l'activité d'experts de plus en plus spécialisés²²⁹⁰ complètent cette dynamique de construction de savoirs sur la circulation urbaine.

Au-delà des enjeux techniques, l'étude de cette thématique, au plus haut niveau de l'Etat, dans le cadre des activités du Conseil Economique et Social, vient signifier une mise sur agenda politique plus large et nationale. En même temps, cette dernière se décline en questionnements de plus en plus précis. Au départ, elle est abordée dans un cadre très généraliste avec la parution, en 1953, d'un rapport sur le problème de la circulation routière en France²²⁹¹. Puis la problématique s'affine et concerne plus particulièrement les villes,

²²⁸⁵ Voir les deux ouvrages classiques sur ces questions : Cavaillès H., *La route française, Son histoire, sa fonction, Etude de géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 1946 ; et Sancerly M., 1962, op. cit.

²²⁸⁶ Voir notamment les conférences sur la circulation, données au Centre des Hautes études administratives, le 22 décembre 1950 et les articles parus dans *Le Monde* sur comment améliorer la circulation dans Paris (paru les 21, 22 et 24 novembre 1950) ; Moch M., « La circulation urbaine et suburbaine », conférence donnée le 16 juin 1952 au CNAM, Fauconnier Marcel, ingénieur des ponts et chaussées hors cadre, Directeur des Services Techniques et des Approvisionnements à la RATP, « La circulation automobile dans le centre de Paris et l'urbanisme », Conférence à la Société des ingénieurs civils de France, le 22 octobre 1954, 41 p., voir AN 0019850111 ART 6.

²²⁸⁷ Notamment les journées techniques de la route organisées à partir de 1947.

²²⁸⁸ Notamment : Union Routière de France, *Problèmes d'actualité*, Paris, 1948 : « La situation de l'industrie automobile et son avenir » par le Baron Petiet, pp. 3-8 ; « Les carburants en France : Etat présent et possibilités futures » par Robert André, pp. 9-15 ; « La circulation routière : Ce qu'elle est, ce qu'elle devrait être » par Georges Gallienne (Délégué général de l'URF), pp. 16-24. Dans cette série, à la suite de ce premier numéro paraissent les études suivantes : II – La route, son rôle économique et social ; III – La route, élément essentiel du tourisme national ; IV – Le tunnel routier 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 Etats-Unis ; VIII – Le vente libre de l'essence, La coordination, La taxe au poids ; IX – Le projet de loi tendant à la réorganisation des transports et à l'assainissement financier de la SNCF ; X – L'automobile et l'impôt ; XI – Le développement de la circulation routière, condition de prospérité ; XII – L'aménagement routier de la région parisienne ; XIII – Les belles routes de France ; XIV – L'aménagement routier du Nord de la France ; XV – La circulation routière au service de l'école rurale ; XVI – Urbanisme et circulation à Paris (1954) ; XVII – Urbanisme et circulation dans les villes de plus de 150 000 habitants (1955-1956).

²²⁸⁹ Les congrès internationaux de la route, les semaines internationales de la technique de la circulation routière ou les congrès internationaux de sécurité routière, voir également sur ce point notre chapitre deux.

²²⁹⁰ Voir notamment Mothe P., « La circulation dans les grandes villes », *Routes et circulation*, n° 6, 1958, pp. 191-195 ; l'article sur le réseau d'itinéraires européens, publié par André Rimpler, Directeur des routes au Ministère des Travaux Publics, dans la revue *Transports*, n° 287, septembre 1958 ; ou Malcor R., « Théorie de la circulation routière et recherche opérationnelle », *Travaux*, n° 280, février 1958, p. 137 et suivantes.

²²⁹¹ Conseil Economique et Social, *Le problème de la circulation routière en France, avis et rapports du Conseil Economique et Social*, 1953, 11 décembre 1953, JO, pp. 985-1007.

avec la présentation en 1961 d'un rapport sur les problèmes de circulation routière et urbaine dans le cadre de la Section des Travaux Publics du Conseil Economique et Social²²⁹². Enfin en 1968, toujours dans le cadre de cette section, ce sont cette fois les questions de sécurité routière qui sont plus directement abordées à travers l'élaboration d'une étude sur les *Problèmes de sécurité routière en France*²²⁹³.

Au niveau national, en marge de certaines commissions mises en œuvre pour réglementer les pratiques automobiles²²⁹⁴, les services centraux de l'Etat ont cherché à partir des années cinquante à mettre en place des structures permettant cette fois le développement et la diffusion de connaissances en matière de circulation routière. On dépasse alors le cadre local et les enjeux opérationnels propres à l'action des municipalités. L'objectif devient celui de la constitution de doctrines axées sur la production de notes techniques et de fiches méthodologiques reproductibles, diffusables et assimilables pour de nombreux sites et différentes situations. Mais nous verrons également que les connaissances glanées à ce niveau sont extrêmement dépendantes des savoirs, des exemples et des contextes locaux, notamment au niveau du recueil des données.

Nous allons donc à présent nous attarder sur la construction d'une expertise centralisée en matière de circulation urbaine et de stationnement. Dans ce cadre, la construction d'un savoir sur la circulation urbaine nous permettra d'interroger à la fois cette production comme une quête vers une légitimation académique et institutionnelle à travers des lieux qui véhiculent ce savoir tels que les activités des services centraux ou des collectivités locales (rapports, commissions), les congrès, les revues ou les associations. Et en même temps nous proposons de suivre la production de ce savoir à travers des parcours d'acteurs.

Les liens entre les niveaux local et national de construction d'une expertise sur la circulation urbaine s'opèrent par plusieurs mécanismes et transitent par plusieurs lieux. D'une part, de nombreux experts construisent localement leurs compétences grâce à des études et réalisations, à partir desquelles ils rendent visibles leurs savoirs. Ainsi, on a vu que Fernand Ramel ou Jacques Rérolle se servent de leurs expériences lyonnaises, afin d'être ensuite sollicités sur d'autres projets dans les Alpes ou dans d'autres pays, qui leur permettent de développer encore davantage leurs connaissances. Ils sont progressivement reconnus nationalement puis internationalement comme des spécialistes du champ de l'ingénierie tunnelière ou en matière de conception des carrefours et des trémies. Dans un autre registre, les ingénieurs des services centraux du Ministère des Travaux Publics s'efforcent de repérer localement des expériences ou des compétences significatives qu'il s'agit d'encourager ou de reproduire sur d'autres territoires ou d'autres villes. A partir du réseau des ingénieurs des ponts et chaussées, ils s'appuient sur des experts, qu'ils identifient comme têtes de réseau ou situés à la pointe d'un secteur et sur lesquels ils comptent pour faire progresser les connaissances dans ces domaines²²⁹⁵.

²²⁹² Rapport présenté au nom de la Section des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, du Conseil Economique et Social, par Jean Boucoiran, sur les « Problèmes de circulation routière et urbaine », daté du 4 juillet 1961, cf. AMM 468 W 341.

²²⁹³ Etude présentée par la section des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, 3 juillet 1968, Paris, Conseil économique et social, 113.

²²⁹⁴ Mais qui restent largement éloignées des enjeux opérationnels et techniques permettant la constitution de savoirs sur la circulation urbaine.

²²⁹⁵ Par exemple à partir de 1954, Joseph Elkouby se met en rapport à de nombreuses reprises avec Maurice Duranson, directeur général des services techniques de la Ville de Toulon, à la suite du voyage de ce dernier aux Etats-Unis en 1954 pour évoquer les problèmes de circulation et de stationnement à Toulon, cf. AN 770 444 ART 7. Il se met aussi en relation dès 1955 avec les responsables lyonnais (il participe aux journées d'études des commissions municipales de circulation de Lyon en 1955) pour évoquer

Dans ce cadre, on peut donner un exemple d'échanges informels à l'intérieur du réseau et des institutions contrôlées par les ponts et chaussées. Pierre Moch²²⁹⁶, ingénieur au Service Spécial des Autoroutes, est ainsi sollicité par Jacques Rérolle, ingénieur en chef des ponts et chaussées du Rhône, pour expertiser les projets d'aménagement routiers de la région lyonnaise. Une visite de Moch est organisée à Lyon le 18 juin 1952. En retour, dans sa lettre du 2 juillet 1952²²⁹⁷ à Rérolle, Pierre Moch explique que l'« importance des problèmes d'aménagement de la Région Lyonnaise, que tu étudies actuellement, t'a paru motiver leur examen par un camarade « extérieur » au département, et comme j'ai déjà eu l'occasion de réfléchir sur quelques aspects de la circulation urbaine et suburbaine d'une grande agglomération, tu m'as exposé le problème de la région lyonnaise, au cours de ma visite du 18 Juin. M. le Directeur Rumpler m'avait auparavant fait connaître son accord pour cette visite, étant entendu que mon avis me reste strictement personnel et n'engage naturellement pas en quoi que ce soit l'Administration Centrale »²²⁹⁸. Cette visite constitue ainsi un soutien dans la dynamique de travaux envisagée alors par les ingénieurs des ponts et chaussées lyonnais.

Au-delà d'un simple va-et-vient centre-périphérie, il faut noter, en particulier au cours des années cinquante et soixante, l'importation de modèles, de compétences ou d'exemplification, qui transitent d'un pays à l'autre²²⁹⁹ et de certaines villes modèles vers d'autres villes. Les relations entre ces deux niveaux s'organisent principalement à partir de lieux d'échanges, qui voient se rencontrer experts locaux et responsables des services centraux et permettent une confrontation des expériences et des regards, à partir parfois aussi d'initiatives entreprises dans d'autres pays²³⁰⁰. Les cours et cycles de formations ou d'études organisés par l'ENPC ou la Direction des Routes du Ministère des Travaux Publics à partir du début des années cinquante, ou les commissions mises en place à partir du début des années soixante dans le cadre des Plans de modernisation et d'équipement des agglomérations urbaines adossés au Commissariat Général au Plan, sont tout particulièrement des lieux de construction ou de centralisation des savoirs sur

la question des études de stationnement à Lyon, dont il accepte de faire financer une partie par le SERC (voir sur ce point notre chapitre deux) ou pour étudier les projets d'aménagements routiers, qu'il vient expertiser sur place à la demande Jacques Rérolle (son exposé sur le « Problème de capacité dans la planification des routes » aux semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière de Nice en 1960 est notamment inspiré du cas lyonnais), cf. Waldmann R., 1991, op. cit., p. 66.

²²⁹⁶ Par moment appelé Mothe, même dans Brunot A. et Coquand R., 1982, op. cit. p. 855.

²²⁹⁷ Cf. AN 1985 0111 ART 3.

²²⁹⁸ Il poursuit sa lettre par quelques conseils et suggestions et approuve au final les études entreprises par Rérolle concernant l'aménagement routier de l'agglomération lyonnaise. Il attend quelques compléments d'informations (dessins, cartes) que doit lui faire parvenir l'ingénieur Mogaray, pour se prononcer quant au projet d'Axe Nord-Sud et à son insertion par rapport à la circulation locale. En retour, dans sa lettre du 17 juillet 1952, Rérolle le remercie pour sa participation à l'examen des projets routiers lyonnais, cf. AN 1985 0111 ART 3.

²²⁹⁹ En particulier au cours de cette période des Etats-Unis vers l'Europe et la France, voir sur ce point les travaux précurseurs de Gabriel Dupuy, 1975, op. cit.

²³⁰⁰ Certains ingénieurs des ponts et chaussées, comme Elkouby ou Goldberg, jouent le rôle de passeurs entre ces expertises locales et étrangères et la constitution d'un foyer de savoirs centralisé. Aussi, par le biais de la présence de nombreux ingénieurs des ponts et chaussées au sein de la Fédération Routière Internationale et de l'AIPCR, la collecte de cette expertise et son transfert vers les sphères centrales du Ministère des Transports est facilitée, voir notamment Fédération Routière Internationale, Circulation et transports dans les zones urbaines, Paris, 1964.

ces domaines²³⁰¹. Parallèlement, on a déjà vu que les articles de revues, les notes, ou les brochures techniques produites par des associations (URF) ou les services centraux, les congrès, les rencontres et les voyages d'études, contribuent à des échanges d'expériences, permettant à la fois le recueil (dans la préparation des rapports, enquêtes, questionnaires, échanges entre ingénieurs au préalable) et la diffusion des connaissances.

Dans un premier temps, nous reviendrons sur les possibilités de constitution de relais central et national à partir principalement de l'exemple des savoirs développés autour du stationnement. Puis dans un second temps, nous verrons comment à partir des villes, les représentants de l'Etat tentent d'imposer une nouvelle manière de penser les rapports entre aménagements et transports.

A) Les facteurs d'émergence de relais central et national

A partir des formes d'expertise développées pour gérer le problème du stationnement en ville, nous allons repérer comment certains acteurs s'organisent et se positionnent sur cette thématique centrale pour les municipalités. Il s'agira aussi de percevoir l'émergence d'autres configurations d'acteurs, en fonction des préoccupations locales et nationales, au niveau de la construction de parkings.

Pour Gabriel Dupuy, « le stationnement est le service de base pour l'automobiliste »²³⁰². De fait, les voitures sont en stationnement 95% du temps, en moyenne. Cela pose des problèmes d'occupation des espaces privés et publics que les premiers urbanistes avaient déjà bien en tête. Ainsi la question du stationnement en ville apparaît-elle comme l'un des enjeux majeurs de la gestion et de l'aménagement urbain, dès les années vingt-trente, puis surtout à partir des années cinquante. Aux Etats-Unis, cette problématique et les premières solutions qui y sont apportées émergent dès les années vingt²³⁰³. A Paris, les premiers projets de réglementation et de construction de parkings apparaissent à la même période²³⁰⁴. En France, le cas parisien sera d'ailleurs très largement convoqué comme exemple²³⁰⁵ ou comme contre exemple²³⁰⁶ d'une politique d'aménagement de parkings en centre ville. On retrouve également à Lyon, avec cependant moins d'ambitions, de nombreuses discussions sur ce thème et quelques projets dès les années vingt, dans les séances du Conseil Municipal ou lors des réunions de la commission municipale de circulation.

²³⁰¹ Voir en annexes la participation des ingénieurs lyonnais à certaines réunions concernant les Plans de Modernisation et d'Equipement des agglomérations. C'est dans ce cadre que sont exposés certains problèmes liés à la circulation en ville, voir notamment l'exposé de Elkouby sur « Le problème du stationnement en ville », et celui de Walvare sur « Les transports en commun », à la Commission de l'équipement urbain du Commissariat Général au Plan, le 12 mai 1962.

²³⁰² Cf. Dupuy G., *La dépendance automobile, Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Economica, Paris, 1999, p. 126.

²³⁰³ Voir Taylor C. P., *Traffic Officers Training Manual*, Chicago, National Safety Council, 1930.

²³⁰⁴ Voir sur ce point Flonneau M., 2005, op. cit., pp. 117-119.

²³⁰⁵ Voir « Circulation dans les agglomérations urbaines, Exemple de la région parisienne (La) », *Techniques et sciences municipales*, Novembre 1959, p. 341 ; ou Lebreton, J., « La circulation et le stationnement à Paris », *Architecture Française*, Vol. 261-262, 1964, pp. 61-63.

²³⁰⁶ Voir LPA, « Villes et stationnement : qui doit investir et gérer ? L'exemple probant de « Lyon Parc Auto », société anonyme d'économie mixte », Brochure éditée en 1972, cf. Bibliothèque des AML 1 C 303.227.

Pour beaucoup d'acteurs engagés dans les politiques de déplacement dans les villes, cet enjeu reste aujourd'hui au centre des tensions liées à la gestion urbaine²³⁰⁷. Ainsi « le stationnement apparaît comme le lieu privilégié d'expression des contradictions de la ville »²³⁰⁸. A la charnière entre le champ urbain et celui des déplacements, il symbolise en effet la tension entre deux dimensions difficilement conciliables : la volonté de favoriser l'attractivité urbaine et en même temps la recherche de la maîtrise de la circulation²³⁰⁹. Mais à Lyon comme dans d'autres villes, avant l'aménagement de parkings urbains, d'autres besoins et équipements sont apparus plus urgents²³¹⁰, notamment dans les années cinquante et soixante, où l'on s'est surtout préoccupé de la circulation des véhicules et du transit à l'intérieur de la ville. Il convient en effet de noter que de nombreuses raisons à la fois fonctionnelles, techniques, esthétiques voire sociales et politiques ont contribué à opposer circulation et stationnement²³¹¹. De manière plus ou moins schématique, l'augmentation du nombre d'automobiles a donc d'abord mis en évidence des problèmes de congestion. Le stationnement a nécessité des réglementations une fois que le nombre de véhicules était suffisamment important pour gêner l'organisation de la circulation et de l'espace public, c'est-à-dire à partir des années vingt. Mais en dehors des aspects souvent épineux qui concernent sa réglementation, ce n'est véritablement qu'à partir des années quatre-vingt dix que la construction de parkings devient à Lyon l'objet d'un programme d'action publique spécifique, autour duquel s'installe un large débat²³¹².

La question des parkings soulevée à Lyon dès l'entre-deux-guerres puis renouvelée dans les années cinquante, est donc devenue centrale, mais de manière tardive. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette situation. D'une part, la taille de la ville, qui n'est pas identique à celle des villes où les réflexions en matière de stationnement aboutissent²³¹³. D'autre part, l'émergence des problématiques routières portées très tôt dans la Ville de Lyon par les ingénieurs des collectivités locales puis par les ingénieurs de l'Etat semble à certains moments avoir conduit les responsables locaux à se focaliser sur les enjeux de circulation et de transit, en laissant parfois de côté les questions de stationnement²³¹⁴. Ce contexte

²³⁰⁷ En attestent les nombreuses mobilisations sur la politique de tarification de Lyon Parc Auto ou les préoccupations de certaines associations sur la construction de parkings en centre ville, comme la DARLY (se Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise), cf. entretien avec Pierre Grosjean (03-11-04), en charge des questions de stationnement pour la confédération d'associations DARLY.

²³⁰⁸ Cf. Jarrige J.-M., Fourrier A.-M. et Thomas J.-N., *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?*, Dossiers du CERTU, Lyon, janvier 1994, p. 9.

²³⁰⁹ Cf. Perrin E., *L'automobile en milieu urbain*, op. cit., p. 687.

²³¹⁰ C'est le cas notamment pendant les Trente Glorieuses des politiques de construction de logements, voir sur ce point l'étude classique de Jean Lojkin, *La politique urbaine dans la région lyonnaise, 1945 – 1972*, Éditions Mouton, Paris, 1974.

²³¹¹ Voir Belli-Riz P., avec la collaboration de Vayssièr B. et Perrin E., *Le stationnement résidentiel, enjeux et moyens d'une action publique locale*, Rapport pour le compte du PUCA, Programme « Stationnement résidentiel », décembre 2000.

²³¹² Pour la compréhension des enjeux contemporains, voir Ben Mabrouk T. et Gardon S., « Le recours aux savoir-faire locaux pour la construction de parkings en centre-ville », in Bardet F. (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose urbaine lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le Plan Urbain Construction et Architecture, Vaulx-en-Velin, septembre 2005, pp. 117-135.

²³¹³ Néanmoins, comme nous le verrons, la topographie de la Ville de Lyon, et la densité des enjeux propres à la Presqu'île, entre Rhône et Saône, la rapprochent des préoccupations aiguës en matière de construction de parkings qu'on retrouve dans certaines villes côtières comme Nice ou Toulon.

²³¹⁴ Voir Bardet F. et Gardon S., 2008, op. cit.

nous amène à dessiner les étapes de l'institutionnalisation d'une expertise en matière de stationnement. Au préalable, nous aborderons donc le contexte français de tentatives d'implantation d'une expertise en matière de stationnement. Nous verrons que si plusieurs pôles de compétences se distinguent, une première institutionnalisation des réflexions a lieu autour de certains ingénieurs des ponts, du fait de l'importance de leur réseau, du développement de services d'études et du soutien financier des structures étatiques. Ainsi nous montrerons comment certains ingénieurs des ponts et chaussées se mobilisent dans les années soixante pour soutenir et centraliser les enquêtes sur le stationnement apparues en France dès les années cinquante.

1) Une dynamique autour des premières enquêtes sur le stationnement

Les années cinquante sont marquées par les préoccupations urbaines concernant la circulation et le stationnement. Dans un premier temps ces réflexions émanent directement des villes qui s'inquiètent de l'organisation de la croissance urbaine. Lyon prend les devants et organise, comme nous l'avons déjà vu, les premières rencontres des commissions municipales de circulation en mars 1955. Le programme des journées témoigne déjà de l'importance des questions de stationnement. Parmi les quatre thèmes abordés dans le programme²³¹⁵, le premier porte ainsi directement sur le stationnement. Les rapporteurs de cette question sont parmi les invités les plus importants de ces rencontres, à savoir les directeurs des services techniques des Villes de Marseille et de Lyon. Une nouvelle rencontre des commissions municipales de circulation a lieu à Rouen du 12 au 14 octobre 1959. Avec un rapport du délégué de la Ville du Havre, le stationnement constitue une nouvelle fois le premier des six thèmes du programme. Les journées de 1959 sont également marquées par l'activité de commissions spéciales, dont la première porte sur le stationnement et comprend notamment les délégués de la Ville de Lyon.

Parallèlement, l'Association des ingénieurs des villes de France se mobilise également sur cette question²³¹⁶. Dès ses premiers congrès, à Paris en 1937²³¹⁷ puis à Nice en 1939²³¹⁸, la question du stationnement est soulevée. Après la Seconde Guerre Mondiale, les congrès de Vincennes en 1956²³¹⁹, de Menton en 1965²³²⁰ et de Nantes en 1972²³²¹, tout comme le deuxième congrès de la Fédération Internationale des Ingénieurs Municipaux organisé à Vincennes en 1964²³²², sont l'occasion de la présentation d'exposés importants sur le stationnement et les parkings.

Sur le plan international, à partir des années cinquante et soixante, des congrès concernant le problème de la circulation en ville, traitent également des questions du

²³¹⁵ Cf. AML 1068 WP 064.

²³¹⁶ Voir Fleury J., « Une contribution à l'étude du stationnement », *Bulletin des Ingénieurs des Villes de France*, n° 4, 1955, pp. 35-43

²³¹⁷ L'ingénieur en chef de la Ville de Lyon, Camille Chalumeau, présente un rapport sur les gares routières.

²³¹⁸ Quatre rapports sont présentés sur le stationnement par les représentants des villes de Nice, Nantes, Lyon et Saint-Étienne.

²³¹⁹ Rapport sur le stationnement présenté par Choain, représentant de la Ville du Havre.

²³²⁰ Rapport présenté sur les parkings de Mulhouse par Loudet, représentant de la Ville de Mulhouse.

²³²¹ Rapport sur la circulation et le stationnement à Nantes présenté par Angibaud, représentant de la Ville de Nantes.

²³²² Rapport « Circulation et parking » présenté par Quison, représentant de la Ville de Vincennes et Pasquali, représentant de la Ville d'Antibes.

stationnement²³²³. Ainsi à Copenhague, lors de la quatrième semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière en 1958, le sixième et dernier thème du programme porte sur les parkings²³²⁴. Deux ans plus tard, à Nice, lors des cinquièmes semaines internationales cette fois, le premier des six thèmes abordés revient sur la « Circulation engendrée et besoins en parking résultant du développement de la construction »²³²⁵. Le directeur du nouveau SERC, qui vient d'être créé en 1955 au sein de la direction des Routes du Ministère des Travaux Publics, Joseph Elkouby, y participe notamment. Ce jeune ingénieur des ponts et chaussées réalise également par la suite un rapport général sur la « Conception et utilisation des Garages-Parkings » à l'occasion des sixièmes semaines organisées à Salzbourg en 1962. Aux semaines de Londres en 1964, le quatrième thème qui porte sur l'« Organisation de la circulation en ville », aborde les « Progrès réalisés dans les systèmes de contrôle du stationnement »²³²⁶. Le rapporteur général est le français Pierre Mathis, directeur général des services techniques de la ville de Nice. Puis en 1966, l'un des thèmes du programme des semaines de Barcelone porte sur les projets d'équipement des centres des villes en emplacements de stationnement²³²⁷. Enfin aux semaines de Rotterdam en 1970, le sixième thème revient sur « l'incidence de la politique du stationnement sur l'importance de la circulation »²³²⁸. Une dynamique d'échanges entre villes, nationale et internationale témoigne donc de ces préoccupations en matière de stationnement, à laquelle cherchent à participer les ministères et les instances centrales.

Le Comité technique de la voirie départementale et communale, commun au Ministère de l'Intérieur et au Ministère des Transports, organise de son côté les premières enquêtes sur le stationnement dans les villes²³²⁹. « A la suite de l'avis émis par le Comité technique de la voirie départementale et communale au cours de sa réunion du 14 novembre 1961, M. le directeur général des Collectivités locales au Ministère de l'Intérieur a demandé à notre ami Caseau, en sa qualité de Président de l'Association des Ingénieurs des Villes de France de bien vouloir présenter un rapport sur les « caractéristiques du profil en travers des voies communales à caractère de rues » »²³³⁰. Un questionnaire est donc

²³²³ Sur le plan international, ce sont surtout les Semaines Internationales d'Étude de la Technique de Circulation Routière, dont une grande partie des échanges traite des questions de stationnement. D'autres rencontres ont ensuite également lieu sur ces thèmes, comme les Symposiums organisés par l'OCDE à Cologne les 25-27 octobre 1971 sur Les techniques d'amélioration des conditions urbaines par la limitation de la circulation (une session porte sur la réglementation du stationnement), puis à Paris les 14-16 avril 1975 sur la Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation (une session concerne les politiques de stationnement) ; ou la Première Conférence Mondiale Intercommunale sur les problèmes de transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement dans les villes, qui se déroule à Bologne du 10 au 12 juin 1974.

²³²⁴ Cf. A ONU GIX 12-1-35.

²³²⁵ Cf. AML 1068 WP 064.

²³²⁶ Voir AML 1068 WP 064 et A ONU GIX 12-1-35.

²³²⁷ Cf. A ONU GIX 12-1-35.

²³²⁸ Cf. A ONU GIX 12-6-6-52.

²³²⁹ Après celles, moins formelles, envisagées comme on l'a vu dans le cadre des rencontres des commissions municipales de circulation.

²³³⁰ Cf. lettre du Directeur général des services techniques de la Ville de Nantes de 1962, cf. AN 1980 0521 ART 5.

envoyé aux principales villes françaises²³³¹. Il comprend une rubrique d'une page sur le stationnement des automobiles sur la rue et sur les parcs de stationnement pour automobiles aménagés spécialement. On remarque les retours détaillés, chiffrés et parfois commentés de nombreuses villes. Pour Lyon, la restitution du questionnaire, qui compte 8 pages, précise à la question « Parcs en élévation ou en souterrain » : « projets en cours d'étude ».

Ce travail constitue déjà une première forme d'enquête entre villes sur les caractéristiques des rues, axée principalement sur le recueil de données. Concernant le stationnement, il s'agit surtout de connaître les besoins des villes en la matière et d'anticiper les premiers projets de construction de parcs en ouvrage ainsi que de réfléchir à la réglementation du stationnement. Dans la foulée, au sein de la Commission de l'Équipement Urbain du Commissariat Général au Plan, est créé un groupe de travail sur le stationnement²³³². Ce dernier travaille à la mise en place d'une enquête pour recenser les besoins des principales villes françaises. Ainsi le président de ce groupe, Jean Chauchoy²³³³, envoie une lettre le 20 novembre 1963 aux directeurs des services techniques des grandes villes françaises²³³⁴ pour leur expliquer la démarche²³³⁵ :

« le problème de stationnement est un des plus préoccupants de ceux auxquels se heurtent les villes. Le Commissariat Général au Plan m'a chargé de l'évaluation des besoins en place de stationnement et en crédits correspondants pour la durée du cinquième plan. Je me permets de vous adresser un questionnaire simple dont les réponses me fourniront une vue d'ensemble de la situation dans le centre des villes françaises. [...] Elles me permettraient d'avoir une meilleure connaissance du problème, et de continuer des études qui pourront éventuellement apporter quelques éléments de solution. ».

Dans sa lettre, Jean Chauchoy mentionne également une autre enquête en cours qui porte sur les « Garages-Parkings » et qui a été lancée parallèlement par le directeur général des services techniques de la ville d'Antibes. Il précise donc que les deux questionnaires

²³³¹ Le questionnaire est envoyé aux villes suivantes : Paris, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nice, Strasbourg, Lille, Alger, Saint-Étienne, Oran, Toulon, Constantine, Le Havre, Rennes, Nancy, Reims, Rouen, Grenoble, Clermont, Dijon, Le Mans, Brest, Roubaix, Limoges, Angers, Dieppe, Vincennes, Orléans, Saint Nazaire.

²³³² Cette mobilisation a pour point de départ l'exposé de Joseph Elkouby sur le problème du stationnement en ville présenté dans le cadre de la Commission de l'Équipement urbain du Commissariat Général au Plan (réunion du 12 mai 1962), cf. ADR 1650 W 193.

²³³³ Ingénieur général des ponts et chaussées (promotion 1934) à la Direction des Collectivités Locales du Ministère de l'Intérieur, en 1962, Jean Chauchoy, succède comme conseiller technique au Ministère de l'Intérieur à M. Desvignes, récemment décédé.

²³³⁴ Le questionnaire est envoyé aux villes de plus de 100 000 habitants, avec par ordre d'importance : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille Roubaix, Toulouse, Nantes, Rouen, Nice, Strasbourg, Saint-Étienne, Lens, Grenoble, Toulon, Le Havre, Nancy, Valenciennes, Dijon, Clermont-Ferrand, Mulhouse, Rennes, Metz, Tours, Reims, Le Mans, Brest, Angers, Douai, Orléans, Montpellier, Thionville, Limoges, Dunkerque, Caen, Hagondange-Briey, Amiens, Bruay en Artois, Nîmes, Besançon. Il est envoyé également aux villes qui comprennent entre 50 000 et 100 000 habitants : Troyes, Montbéliard, Bayonne, Biarritz, Avignon, Perpignan, Pau, Lorient, Angoulême, La Rochelle, Béziers, Cannes, Calais, Poitiers, Aix-en-Provence, Cherbourg, Roanne, Saint-Nazaire, Valence, Montluçon, Bourges, Saint-Quentin, Saint-Chamond, Belfort, Denain, Maubeuge, Tarbes, Arras, Annecy, Chambéry, Colmar, Mézières Charleville, Saint-Brieuc, Périgueux, Châteauroux, Longwy, Chalon sur Saône, Nevers, et Bastia. Enfin il est envoyé à certaines villes de 20 000 à 50 000 habitants.

²³³⁵ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

poursuivent des buts différents et ne font pas double emploi. Il mentionne enfin que les questionnaires sont à adresser à M. Gerondeau, rapporteur du groupe Stationnement, ingénieur des ponts et chaussées au SERC.

Le lien avec le SERC, déjà entrevu à l'occasion des congrès internationaux, étant établi, le Ministère des Transports suit aussi ce mouvement et cherche à faire le point sur ces enquêtes municipales en synthétisant les données concernant le stationnement dans les grandes villes françaises. Une longue note sur « Le stationnement » du 4 mars 1965 du Service des Etudes et Recherches de la Circulation Routière²³³⁶ évoque la nécessité de développer les connaissances sur les besoins en matière de stationnement des villes :

« Il paraît souhaitable que, dans leur propre intérêt, chaque grande ville s'attache à recenser les besoins de stationnement. [...] Ce recensement peut être entrepris de diverses manières : il y aura lieu, en tout état de cause, de veiller à ce que :
a. les facilités données au stationnement soient cohérentes avec les possibilités de circulation découlant de la voirie ; b. La rénovation des quartiers soit mise à profit pour créer les places de stationnement qui faisaient alors défaut. Dans de nombreux cas, la construction de parkings, à titre expérimental, permettra aux municipalités de mieux connaître le problème en prenant une mesure plus concrète des besoins et une vue plus objective de l'attitude de la population à l'égard des dépenses de stationnement. »

Cette note va également plus loin en établissant des propositions pour le Ve Plan. Elle met également en avant des possibilités de partenariat entre le secteur public et le secteur privé pour la construction et la gestion de parcs de stationnement, et suggère la création d'agences autonomes pour gérer le stationnement et construire des parkings :

« Agences de stationnement autonomes. Ces agences à l'image des parking authority américaines auraient pour missions principales : 1. Réaliser des études détaillées pour localiser les meilleurs emplacements, et déterminer la taille et le type des installations de stationnement nécessaires pour répondre à la demande. 2. Rendre les résultats de ces études et leurs conclusions accessibles au secteur privé, pour stimuler son intérêt et favoriser les investissements. 3. Aider les associations de commerçants, d'hommes d'affaires, etc... dans leurs activités concernant le stationnement hors-voirie. 4. Financer, acquérir, construire et exploiter des installations de stationnement. 5. Contrôler l'emplacement, l'exploitation, et l'entretien des parcmètres le long des trottoirs et hors-voirie, dans le cas où ceux-ci existeraient. 6. Faire respecter les règles d'exploitation minimum pour les installations publiques aussi bien que privées. 7. Préparer un plan rationnel de garages hors-voirie pour répondre aux besoins présents et futurs. 8. Réévaluer périodiquement les besoins de stationnement pour adapter le plan aux changements possibles de la demande. Ces agences devraient fonctionner sous le contrôle d'un conseil d'administration et sous la direction d'un directeur à plein temps. Elles auraient le pouvoir d'émettre des emprunts et disposeraient d'une autonomie financière. »

On voit donc bien se dessiner les solutions déjà étudiées et qui seront prises par les collectivités locales pour la gestion du stationnement en ville. Plus loin, la note précise

²³³⁶ Idem.

l'intérêt de la création de commissions spéciales dans chaque ville rassemblant tous les acteurs du stationnement :

« La création d'une commission regroupant des représentants des organismes publics et privés intéressés présente l'avantage de permettre une confrontation des points de vue et une bonne information. [...] Le problème du stationnement dépend actuellement de multiples Organismes : Services techniques municipaux, Services du Ministère de la Construction, des Travaux Publics, Services de police, d'incendie, etc... Une définition claire des responsabilités est indispensable à la solution du problème, et chaque agglomération devra effectuer un choix entre les trois formules proposées. »

Cette note sur « Le Stationnement » du 4 mars 1965 permet donc un premier recensement des enquêtes réalisées pour évaluer les besoins en matière de stationnement dans les villes françaises : « Une première évaluation des besoins à long terme, en fonction de perspectives réalistes d'urbanisation et des répartitions des déplacements entre modes de transport a été tentée dans plusieurs villes de province. Elle ne permet pas pour l'instant de fournir de chiffres précis valables pour l'ensemble des agglomérations, mais a mis en évidence l'importance considérable des besoins dans toutes les villes qui ne disposent pas d'un moyen de transport en site propre ». Il s'agit aussi de faire le point sur la situation dans les villes de Province : « Dans les villes de province, la situation est très disparate. Si l'on peut considérer quelques initiatives locales très louables : RENNES, METZ, etc... il faut constater une carence quasi-totale en matière d'études (les villes françaises ne connaissent pour la plupart même pas le nombre de places existant à l'heure actuelle) et un décalage considérable de réalisations en regard des besoins ». Dans la foulée, le SERC envoie à

son tour un questionnaire sous forme de note technique le 1^{er} juillet 1965. Un nouveau programme de travail se dessine donc pour la fin 1965 au sein du SERC. Un rapport du 17 décembre 1965 précise le programme de travail²³³⁷ :

« Programme de travail 1. Dépouillement des questionnaires remplis par les villes à la demande du Commissariat Général au Plan 2. Etablissement d'une fiche par ville 3. Mise au point de dossiers-type d'enquête de stationnement [...] 4. Etablissement et publication d'un fichier concernant les grands parkings réalisés en France et à l'étranger. Mise au point de la fiche. 5. Organisation des réunions du sous-groupe « Stationnement » du Commissariat Général au Plan Participation aux travaux du groupe créé par les Ponts et Chaussées de la Seine, et au groupe du District. »²³³⁸

Ce premier travail de centralisation et de coordination mis en œuvre par les ingénieurs des ponts et chaussées commence à porter ses fruits. Ces différentes enquêtes trouvent un écho au plus haut niveau politique avec l'implication du nouveau ministre de l'Équipement dans une lettre du 15 février 1966 :

« Les diverses questions soulevées par la réalisation et l'exploitation des parcs de stationnement dans les grandes agglomérations ont fait l'objet d'études partielles, souvent effectuées à l'occasion d'opérations particulières sans qu'on puisse déduire aisément de ces divers travaux les éléments d'une doctrine d'ensemble aussi claire et cohérente que possible. J'estime nécessaire

²³³⁷ SERC, Note faite par Gerondeau pour B. Chedeau du 17 décembre 1965, avec copie à Frybourg, cf. AN 770 444 ART 7.

²³³⁸ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

d'entreprendre maintenant en effort de synthèse et je vous demande en conséquence d'élaborer en commun, pour la fin avril, un rapport qui, sans prétendre épuiser la question, constituerait un cadre général pour des études approfondies de points particuliers. »²³³⁹

Après quelques mois de travail, l'ensemble des réponses sont synthétisées dans une note intitulée : « Mesures préparatoires à l'étude du Vème Plan, Exercice en vue du Ve Plan dans les Métropoles et agglomérations assimilées/Stationnement, Analyse des réponses à la Note Technique du 1^{er} Juillet 65 » réalisée en juin 1966²³⁴⁰. Ce rapport très détaillé, comprend de nombreuses données reprises sous forme de tableaux, de graphiques et de diverses courbes. Dans ce compte-rendu, parmi toutes les grandes villes²³⁴¹, seuls Lyon, Bordeaux, Grenoble et Metz ne figurent pas dans cette première grande restitution²³⁴². Pour toutes les autres villes, on retrouve de nombreuses informations très détaillées sur les caractéristiques existantes et les besoins en matière de stationnement. Plusieurs tableaux sont réalisés pour représenter de manière quantitative cette enquête. Toutefois, ce n'est que le début d'une première dynamique. Gabriel Dupuy souligne que « le Vème Plan ne verra que le « démarrage » d'une action en faveur du stationnement urbain. Ce n'est que plus tard que la prise de conscience se fera véritablement lors de la préparation du VIème Plan »²³⁴³. Par ailleurs, l'absence des retours au questionnaire de la Ville de Lyon, fournit un premier signe confirmant que les techniciens lyonnais ne sollicitent pas aussi directement l'échelon central que certaines autres villes pour la réalisation de ces enquêtes en matière de stationnement.

Parallèlement, des brochures de sociétés privées spécialement destinées aux villes²³⁴⁴, de même que des articles ou des notes techniques²³⁴⁵ s'échangent entre villes ou entre services centraux du Ministère des Transports et certaines cités. Ainsi, une lettre de Pierre Mazzolini du 20 octobre 1965 à Michel Frybourg évoque un Rapport d'études fait sur les parkings d'échanges réalisé par l'Omnium Technique d'études Urbaines (OTU)²³⁴⁶ pour le compte du District de la région de Paris et du Commissariat Général au Plan : « cette étude peut intéresser les services des grandes agglomérations à deux titres [...] je propose de

²³³⁹ *Lettre de Pisani, Ministre de l'Équipement du 15 février 1966 à De Buffevent, Lapebie, Puget, ingénieurs des ponts et chaussées, cf. AN 1977 0444 ART 7.*

²³⁴⁰ Idem.

²³⁴¹ Le questionnaire est envoyé aux villes suivantes, par ordre d'importance suivant la taille de l'agglomération INSEE : Marseille, Lyon, Bordeaux, Lille, Saint-Étienne – Saint-Chamond, Toulouse – Blagnac, Nantes, Rouen, Nice, Strasbourg, Grenoble, Le Havre, Nancy, Mulhouse, Clermont-Ferrand, Metz, Angers, Caen, Limoges, Roubaix, Besançon, Montbéliard – Audincourt, Tourcoing, Angoulême, Poitiers, Cannes, Saint-Nazaire, Belfort, Tarbes, Annecy, Colmar, Périgueux, Bastia, Montauban, Agen, Antibes, et Chambéry.

²³⁴² Voir en annexes, les caractéristiques du stationnement dans les villes françaises en 1965 reprises à partir de ce document.

²³⁴³ Cf. Dupuy G., 1975, op. cit., p. 119.

²³⁴⁴ Voir parmi la nombreuse documentation « privée » en vogue sur cette thématique à l'époque, la brochure de la Société d'Études et d'Équipements d'Entreprises (SEE) qui comprend des graphiques sur des études de stationnement et montrent des exemples d'opérations de parcs construits ou en cours de réalisation à Paris, Lille, Aix-en-Provence, Saint-Étienne, cf. AN 1977 0444 ART 7.

²³⁴⁵ Principalement des brochures techniques sur le stationnement en Allemagne ou en Belgique.

²³⁴⁶ Créé en 1963, cf. Claude V., 2006, op. cit., p. 172.

diffuser ce rapport à [...] Paufigue, Waldmann, Deschene à Lyon »²³⁴⁷. Cette étude, envoyée notamment à Lyon, Marseille et Lille, montre les avantages des parcs avec ouvrage. Dans la même perspective, une Note du SERC de janvier 1966, faite par Gerondeau et Flichy, portant sur le « Stationnement, Aspects techniques et économiques » est transmise à plusieurs villes. Une Note sur l'organisation du stationnement urbain du Bureau d'études techniques de l'Atelier d'Urbanisme de Lille est ainsi envoyée à Gerondeau, alors chef de la Direction des Etudes Urbaines du SERC, le 10 novembre 1966.

On observe donc que les échanges fonctionnent dans les deux sens. Les villes sont sollicitées pour alimenter les enquêtes des services centraux ou pour leur communiquer les études produites localement. Parallèlement, les services du ministère diffusent des notes et des rapports lorsqu'il s'agit de fournir des éléments d'informations susceptibles d'intéresser plusieurs villes. Ils participent ainsi à une première forme de centralisation des savoirs sur le stationnement.

2) Les tentatives d'institutionnalisation de l'expertise des ingénieurs des ponts et chaussées en matière de stationnement

Autour du Ministère des Transports et de la Fédération Routière Internationale, l'institutionnalisation de missions, la spécialisation de certains ingénieurs des ponts et chaussées et la production d'ouvrages ou de notes offrent à leurs auteurs le statut de références ou d'experts sur les questions de stationnement. La Fédération Routière Internationale²³⁴⁸ publie d'ailleurs un ouvrage central sur ces questions en mars 1964, avec des contributions importantes des ingénieurs français Joseph Elkouby et Serge Goldberg : *Circulation et transports dans les zones urbaines*²³⁴⁹. Le chapitre six qui porte sur « Les véhicules à l'arrêt » évoque ainsi les enquêtes sur le stationnement et les besoins de construction de garages. La formation dispensée à l'ENPC rend également compte de ces premières connaissances puisque à partir de 1966 les réflexions sur le stationnement sont insérées dans le cours d'Aménagement urbain donné par Christian Gerondeau²³⁵⁰.

De nombreuses connaissances circulent à partir de ce foyer de réflexions et les exemples étrangers sont largement mobilisés. Plusieurs villes reviennent régulièrement pour nourrir les comparaisons. Les cas de Hambourg ou Bruxelles sont ainsi souvent mis en avant :

« A titre de comparaison, on peut noter les réalisations étrangères suivantes : - Bruxelles, Hambourg et Manchester ont construit chacune 6 000 places environ au cours des cinq dernières années - Londres procède à la construction de nombreux garages dans le centre. Les grandes villes de Belgique, comme Anvers, Liège, Mons, Charleroi, Namur, etc... ont toutes un programme de parking à l'étude et de nombreuses réalisations sont déjà en cours. Il en est de même dans la plupart des villes d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande, etc... »²³⁵¹.

²³⁴⁷ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

²³⁴⁸ De son côté, comme on l'a vu, l'Union Routière de France publie dès 1948 plusieurs brochures concernant les problèmes de circulation routière et de stationnement dans sa série « Problèmes d'actualités ».

²³⁴⁹ Cf. Fédération Routière Internationale, *Circulation et transports dans les zones urbaines*, Paris, mars 1964.

²³⁵⁰ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

²³⁵¹ *Note du SERC sur « Le Stationnement » du 4 mars 1965, cf. AN 1977 0444 ART 7.*

Des études sur les cas étrangers permettent de mesurer les solutions préconisées dans ces pays. Ainsi une note du 17 avril 1957, réalisée pour le Secrétaire d'Etat aux Transports Pinton, porte déjà sur « Les solutions américaines aux problèmes de la circulation et du stationnement »²³⁵². Une Etude du stationnement en Angleterre de la *British Road Fédération* (1961) est rapportée dans une note du SERC du 5 mai 1964²³⁵³. Enfin une autre Note du SERC (non datée) porte sur « L'intervention des municipalités dans la construction de places de stationnement aux Etats-Unis »²³⁵⁴. Elle comprend de nombreux tableaux sur le nombre de places de stationnement par habitants dans les villes américaines, leurs caractéristiques ou leur coût et revient sur les dispositifs institutionnels mis en place pour la réalisation des parcs de stationnement.

Le voyage réalisé en 1964 par de nombreux ingénieurs des ponts et chaussées et ingénieurs des mines français aux Etats-Unis donne également l'occasion à ces derniers de mesurer les réalisations outre-atlantique. Jean Winghart, un ingénieur des ponts et chaussées lyonnais, revient sur ces observations²³⁵⁵ :

« Cette revalorisation consiste à permettre aux usagers motorisés de pénétrer jusqu'au centre de revaloriser ces derniers et d'y stationner, d'où la réalisation d'un réseau d'autoroutes urbaines venant tangenter le centre, associé à un système de parkings payants très développé. [...] La facilité de la circulation et du stationnement (ce dernier presque toujours payant) dans les banlieues et dans les centres sont une réussite à peu près totale du système urbain américain, non seulement techniquement, mais financièrement. [...] La circulation automobile dans la ville américaine a donc atteint une sorte de perfection, basée sur une théorie assez générale de l'ossature urbaine. »

Comme nous l'avons déjà envisagé, ces premières enquêtes offrent l'occasion au Ministère des Transports d'investir les problématiques urbaines²³⁵⁶. Ainsi une note (DRCR, SERC) du 16 juillet 1965 envoyée aux chefs de division et aux chefs d'agence porte sur les « Méthodes de travail pour les études urbaines » : « en 1964 ont été exécutées 8 enquêtes cordon (Lille, Nancy, Strasbourg, Lyon, Chambéry, Marseille, Mulhouse, Dijon) avec au minimum 6 questionnaires différents pour l'obtention des mêmes renseignements. [...] Il me semble qu'un gros effort doit être fait dans la méthodologie des études de transport françaises et dans la production de manuels »²³⁵⁷. La note souligne des manques notamment au niveau de la réalisation d'enquêtes urbaines et d'enquêtes de stationnement.

Elle réaffirme donc les besoins d'études et d'enquêtes de cette période notamment sur le champ de l'urbain et préfigure une nouvelle réorganisation du Ministère des Transports avant la création du Ministère de l'Equipeement en 1966. Ainsi, quelques années plus tard, une grande enquête est réalisée à Lyon dans le cadre de l'Organe Technique Régional (OTR) : « Circulation, et Transports dans l'agglomération Lyonnaise ». Dans le Tome III réalisé en décembre 1969, on retrouve un court passage sur le stationnement dans le centre (p. 95). Cette enquête apporte les premiers résultats systématiques sur les déplacements

²³⁵² Cf. AN 1977 0444 ART 7.

²³⁵³ Idem.

²³⁵⁴ Idem.

²³⁵⁵ Cf. Winghart J., « Les aménagements urbains aux Etats-Unis », *Technica*, Janvier 1965, n° 300, pp. 1-9.

²³⁵⁶ Voir sur ce point notre chapitre trois.

²³⁵⁷ Cf. AN 1977 0444 ART 4.

à l'échelle de l'agglomération lyonnaise avant les premières grandes Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)²³⁵⁸.

Cette ambition de produire des connaissances sur l'urbain se confirme également au début des années soixante-dix avec la production d'une vaste enquête²³⁵⁹ de la Division urbaine du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes)²³⁶⁰, qui, au passage, a remplacé en partie le SERC. Elle porte sur les caractéristiques des déplacements en milieu urbain et comprend un important volet sur les caractéristiques socio-économiques des villes²³⁶¹. Elle réalise la synthèse de plusieurs enquêtes réalisées dans seize villes²³⁶² entre 1965 et 1971, dont Lyon, où ce travail a été réalisé en 1965. Un dossier important porte sur le stationnement dans les zones centrales et détaille les résultats et les bilans prospectifs pour chaque ville. Pour le cas de Lyon, une note sur « L'organisation des transports dans la Ville » est ajoutée au dossier. Dans la rubrique Stationnement, il est indiqué « qu'il faudrait doubler les places de parking, c'est-à-dire en construire 45 000 en 10 ans »²³⁶³.

A partir de cette effervescence des réflexions sur le stationnement, on repère donc une diversification des études, axées sur le champ de l'urbain et des déplacements, avec la production de nombreuses notes, d'éléments de doctrines, de synthèses, d'enquêtes, de brochures ou de manuels. Mais si les ingénieurs des ponts et chaussées se positionnent au centre des échanges permettant de consolider les premières connaissances sur le stationnement en France, d'autres lieux de réflexions apparaissent au même moment.

Ainsi, on a vu que l'Association des ingénieurs des villes de France, qui comprend certains ingénieurs des ponts et chaussées, s'était déjà intéressée aux problématiques du stationnement dans ses premiers congrès. A partir de 1965, on a vu que l'Association se structure en groupes de travail²³⁶⁴. Le groupe « Circulation et Signalisation », créé en 1967, est l'un des plus actifs. Il multiplie notamment les réunions d'information sur les innovations en matière de contrôle du stationnement, domaine en plein développement. L'année suivante, ce groupe met à l'étude les questions suivantes : « Les normes de stationnement » par B. Chedeau, et « Le stationnement payant contrôlé par les compteurs ». En 1971, la phase d'inventaire continue au sujet des solutions adoptées par les villes tant en matière de signalisation que de stationnement. Les résultats des enquêtes font l'objet de communications au congrès annuel. Dans la foulée, le numéro de décembre de la revue de l'AIVF publie un article sur les parcmètres. Enfin en 1972, le groupe « Circulation et Signalisation »²³⁶⁵ produit deux études : « Stationnement payant, le compteur individuel » ;

²³⁵⁸ Voir sur ce point Facq B., op. cit..

²³⁵⁹ Il s'agit en fait d'une compilation de résultats obtenus à partir de la réexploitation systématique d'enquêtes réalisées auprès des ménages de certaines villes françaises.

²³⁶⁰ Ministère de l'Équipement, Direction des Routes et de la Circulation Routière.

²³⁶¹ Cf. Fond Labasse, Archives IUL.

²³⁶² Aix-en-Provence (enquête réalisée en 1966), Besançon (1968), Bordeaux (1967), Chambéry (1965), Cherbourg (1968), Dieppe (1968), Elbeuf (1968), Grenoble (1966), Lyon (1965), Marseille (1966), Nancy (1965), Nice (1965), Orléans (1969), Paris (1969), Rouen (1968), Saint-Étienne (1968).

²³⁶³ Voir Note p. 23, cf. Fond Labasse Archives IUL.

²³⁶⁴ Voir sur ce point le document de présentation des activités de l'AIVF en annexes.

²³⁶⁵ A partir de 1972, l'AIVF comprend neuf groupes de travail.

« Enquête sur les parkings aériens et souterrains », qui sont présentées au congrès national de l'Association.

Parallèlement, de nombreuses et parfois anciennes réflexions dessinent des projets plus utopiques, centrés sur l'urbanisme souterrain²³⁶⁶. En témoignent les divers projets et études²³⁶⁷ engagés en France par le Groupe d'Etude du Centre Urbain Souterrain (GECLUS), fondé en 1933²³⁶⁸. Dans les années soixante, plusieurs débats sur la croissance urbaine s'inscrivent dans ces nouvelles perspectives. Ainsi dans une étude portant sur « Centralité et centre urbain », parue en octobre 1963²³⁶⁹, le géographe lyonnais Jean Labasse évoque le « domaine par excellence de l'urbanisme souterrain, de l'utilisation de cette troisième dimension que procure le sous-sol », notamment dans le cadre de la construction de parkings²³⁷⁰.

Un autre foyer de développement de connaissances dans ce domaine se structure autour de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne. En effet une Note du 13 mars 1972, produite par le groupe de travail sur les « Plans d'occupation des sols le stationnement » de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne²³⁷¹, revient sur plusieurs éléments de définition concernant les normes de stationnement. Elle met en avant que « le problème du stationnement ne peut être résolu que si l'on recherche une meilleure cohérence entre la capacité de circulation et la capacité de stationnement ». Ce groupe de travail se réunit notamment les 13 octobre, 17 novembre, 10 décembre 1971 et 28 janvier 1972. Dans sa séance du 10 décembre, il souligne que : « La création, proposée à la séance précédente, de sociétés d'économie mixte chargées de la construction et de la gestion de parcs de stationnement apparaît bien comme une solution au problème pour les villes moyennes et grandes. Toutefois, le groupe considère qu'on ne peut pas affirmer qu'il s'agit de la solution unique. On pourrait en particulier accepter des contrats avec des sociétés privées « agréées », à condition que la place ne puisse être rétrocédée. »

Ces différentes études et enquêtes permettent de repérer une première institutionnalisation de l'expertise en matière de stationnement autour des activités de certains ingénieurs des ponts et chaussées, dans le sillage du SERC. Elle permet une meilleure compréhension des problématiques sur le stationnement et de ses liens avec les

²³⁶⁶ Dans la conférence « La circulation automobile dans le centre de Paris et l'urbanisme » donnée à la Société des ingénieurs civils de France le 22 octobre 1954 par Marcel Fauconnier, ingénieur des ponts et chaussées à la RATP, plusieurs projets assez insolites de tours à automobiles (aériennes ou en sous-sol), desservant des véhicules mis sur rails à partir d'ascenseurs, sont présentés. Voir aussi sur ce point l'article « Marseille aura-t-elle, avant Lyon une Tour-parking ? » (cf. *Le Carnet de l'automobile*, n° 160, mai 1965, p. 11) qui mentionne un projet avorté d'architectes lyonnais visant à réaliser une tour-parking sur le Rhône.

²³⁶⁷ Voir notamment « Les spécialistes du GECUS : « Pour remédier aux encombrements planifions le sous-sol de la ville », *Nord-Eclair*, 18 janvier 1969.

²³⁶⁸ Voir *Le Monde Souterrain*, Groupe d'Etudes du Centre Urbain Souterrain, *L'activité au sous-sol, Urbanisme, Architecture, Technique, Protection, Circulation, Exploitation, Construction, Evolution, Géologie, 1936-1937*, Editions Ch. Massin et Cie, Paris Pour prolonger sur le GECUS et sur l'urbanisme souterrain, voir Barles S. et Guillaume A., 2007, op. cit.

²³⁶⁹ Réalisée dans le cadre de réflexions portant sur l'urbanisation menées par un groupe d'études du Centre d'Etudes Prospectives à partir de février 1962 et publiées dans le cadre du Cahier n° 11 sur « L'urbanisation ». Dans le même volume une étude réalisée Paul Delouvrier et Yves Meau sur « L'avenir des transports et des communications dans les « nébuleuses urbaines » » évoque également les progrès techniques nécessaires notamment en matière de stationnement pour faire face à la croissance urbaine, cf. Fond Labasse, Archives IUL.

²³⁷⁰ Cf. Labasse J., « Centralité et centre urbain », Octobre 1963, p. 6, cf. Fond Labasse, Archives IUL.

²³⁷¹ Cf. AN 1979 0291 ART 7.

déplacements et avec le contexte urbain. Ainsi dans un manuel produit par le SERC sur le Stationnement²³⁷², on retrouve au chapitre un concernant « L'évaluation des besoins », le constat suivant : « Pendant longtemps, on a en effet analysé les phénomènes de stationnement pour eux-mêmes, sans chercher leurs causes, et indépendamment de la circulation et des transports en commun. Il est en effet reconnu qu'il existe des relations entre les structures d'une ville et les déplacements de personnes et de marchandises dont elle est le siège, et que la circulation, le stationnement, et les transports en commun sont les éléments du système de transport qui assume ces derniers ». Par ailleurs, chaque enquête prend particulièrement en compte la définition et la caractérisation des structures urbaines dans lesquelles s'insèrent les problématiques du stationnement. Enfin ce qui ressort de ces premières études, c'est surtout l'omniprésence de la forme « enquête », à partir de questionnaires, et du recueil de données dans le cadre de monographies. Les études s'inscrivent dans une démarche quantitative, avec de nombreux graphiques ou tableaux. Malgré la volonté de coordonner et de synthétiser les données recueillies, on distingue une attention toute particulière aux caractéristiques et aux disparités entre villes. D'ailleurs, même si les compétences et l'expérience récente des ingénieurs des ponts et chaussées dans le cadre des transports urbains les incitent à modéliser les besoins de stationnement, cette tentative semble échouer devant le manque de données concernant le stationnement ou face aux spécificités des configurations urbaines. De plus, dans leurs premières années d'application, « l'emploi des modèles de trafic en France a évité le problème des centres urbains »²³⁷³ et donc du stationnement. On remarque donc que les protagonistes de l'époque se montrent encore très prudents sur ce point, comme en témoigne cette lettre de Michel Frybourg à Jean Chauchoy du 5 août 1963²³⁷⁴ :

« Je vous ai transmis récemment une proposition d'étude de l'Omnium Technique d'Etudes Urbaines relative à l'élasticité de la demande de parking par rapport au prix. [...] Cette dernière comprend deux parties distinctes. [...] Le recueil de données de base concernant le parking dans un certain nombre de villes [...] et une étude théorique exploitant ces données. [...] Il me semble qu'il y a intérêt à distinguer nettement les deux parties de cette étude, et à mettre l'accent sur la première. L'étude d'un modèle, et la vérification d'un certain nombre d'hypothèses n'ont de sens que si l'on dispose d'un nombre suffisant de données pour les étayer. On a trop souvent vu dans le passé quel était l'aboutissement d'études théoriques menées in abstracto, ou presque, et donc inapplicables. Si le recueil de données de base est toujours long, coûteux et peut-être moins attrayant à l'esprit, il n'en est donc pas moins absolument indispensable. [...] Je profite de cette occasion pour vous dire que je pense qu'il ne serait peut-être pas inutile qu'en prologue aux travaux du groupe d'étude de la voirie urbaine commun à nos deux ministères, certains de ses membres aillent en mission d'étude aux Etats-Unis. Une telle mission dont le but serait l'examen de la voirie urbaine, serait certainement riche d'enseignements. »

Suite à plusieurs missions des ingénieurs des ponts et chaussées français aux Etats-Unis, qui ont permis partiellement la réussite des tentatives des importations d'une science du

²³⁷² Cf. AN 1977 0444 ART 7.

²³⁷³ Cf. Dupuy G., 1975, op. cit., p. 118.

²³⁷⁴ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

trafic américaine²³⁷⁵, on remarque que finalement « dans les modèles de trafic utilisées de 1965 à 1972, la question du stationnement sera peu étudiée. [...] Lorsqu'elle l'est c'est en termes très globaux d'offre, de demande, de déficit de places, cadrant le problème mais s'interdisant la formulation d'une politique de stationnement »²³⁷⁶. Il est donc logique que les ingénieurs des ponts et chaussées, à l'image de Michel Frybourg, pensent qu'il faut poursuivre le travail d'enquête sur le stationnement pour monter en puissance avec l'élaboration d'une modélisation des besoins.

De plus, les réflexions ne permettent pas de trancher sur certaines mesures à prendre. On a vu que la mise en place de sociétés d'économie mixte gestionnaires du stationnement était suggérée, mais pas de manière automatique. Aussi, il n'y a pas de prises de positions claires sur la construction de parcs de stationnement dans le centre ou sur la mise en place de parcs-relais à la périphérie. La lettre du 4 février 1964 de Gerondeau à l'ingénieur des ponts et chaussées Charmeil²³⁷⁷ le rappelle : « Sans vouloir minimiser l'intérêt indiscutable que présentent ces derniers il faut reconnaître que les parkings d'échanges ne seront pas suffisants à eux seuls pour résoudre tous les problèmes, et que la création de places de stationnement à proximité des lieux de destinations s'impose avec une urgence au moins aussi grande. »

Toutefois, ces études ont permis de confirmer une nouvelle fois la construction de parcours d'experts, notamment issus du corps des ingénieurs des ponts et chaussées, sur les questions de la circulation et du stationnement, déjà entrevue au cours de ce travail. Nous avons pu ainsi repérer les trajectoires classiques des ingénieurs des ponts et chaussées, qui participent à la création et au développement du SERC. Les plus connus, notamment sur les questions de circulation urbaine, sont Joseph Elkouby ou Christian Gerondeau, du fait de leurs missions ou leurs participations à des congrès. Mais on a pu aussi repérer d'autres ingénieurs qui se positionnent sur ces questions, comme Jean Chauchoy, ingénieur des ponts et chaussées à la Direction des Collectivités Locales du Ministère de l'Intérieur, ou certains ingénieurs des villes, comme Maurice Duranson, Louis Massabo, ou Pierre Mathis, amenés à représenter notamment l'Association des ingénieurs des villes de France.

En France, on remarque donc que les premières enquêtes sur le stationnement ont été dès les années cinquante à l'initiative de certaines villes. Ensuite les ingénieurs des ponts et chaussées se mobilisent sur ce champ, avec l'appui de moyens importants de l'Etat, tant financiers qu'institutionnels. La dynamique d'échanges qui s'organise montre alors qu'ils sont parvenus à se placer au centre des réseaux de connaissances.

De manière générale, au sein de la dynamique nationale que l'on a pu repérer, on fait l'hypothèse que les responsables lyonnais restent en retrait par rapport à ces nombreux échanges. Pourtant à Lyon, les études sur le stationnement commencent assez tôt dès les années cinquante, suscitant même l'intérêt des ingénieurs du SERC comme Elkouby²³⁷⁸. Mais leurs déclinaisons en programme d'action publique semblent plus longues à concrétiser. Les enquêtes montrent que la Ville de Lyon répond moins aux sollicitations

²³⁷⁵ Voir sur ce point les travaux de Gilles Crague, Kostas Chatzis et Gabriel Dupuy et notamment la séance sur l'histoire de la modélisation des transports à laquelle ils ont participé dans le cadre du séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité* (ENPC / Paris I) au Comité Français des Constructeurs Automobiles, Paris, 8 juin 2006.

²³⁷⁶ Cf. Dupuy G., 1975, op. cit., p. 119.

²³⁷⁷ Cf. AN 1977 0444 ART 7.

²³⁷⁸ Voir sur ce point notre chapitre deux.

des services centraux des ministères. Des villes comme Nice²³⁷⁹ ou Toulon²³⁸⁰ semblent plus présentes sur ces enjeux, et sont d'ailleurs plus demandeuses de conseils, du fait sans doute aussi de leurs propres problèmes de stationnement rendus plus aigus par la topographie qui les caractérise. Cette absence peut aussi être mise en rapport avec le positionnement plus précoce de la Ville de Lyon tant avec l'organisation des journées d'études des commissions municipales de circulation qu'au niveau des études sur le stationnement à Lyon entreprises dès les années cinquante. Ainsi, la Ville développant ses propres capacités expertes sur le secteur du stationnement, elle aurait moins recours aux échanges nationaux se développant dans les années soixante. Toutefois, les réflexions qui se développent à Lyon dans ce domaine ne sont pas complètement isolées des autres foyers de connaissances. Nous avons vu en effet que les échanges entre centre et périphérie fonctionnent dans les deux sens et les initiatives locales sont relayées au sein du corps des ponts et chaussées comme dans les réseaux de l'AIVF.

A partir de la thématique du stationnement, émergent de nouvelles préoccupations pour les villes. Les experts mobilisés constituent alors de nouveaux savoirs, principalement à partir d'enquêtes, permettant de circonscrire les besoins des villes. Les représentants de l'Etat ne se tiennent pas à l'écart de cette dynamique. Ils tentent de centraliser les connaissances disponibles sur ce nouveau champ d'intervention. Les réponses locales proposées sont néanmoins diverses (mises en place de commissions, SEM, agences, intervention de sociétés privées). Le cas lyonnais illustre la complexité d'une intervention dans ce secteur. Après une quinzaine d'année de débats et réflexions, la solution d'une SEM (Lyon Parc Auto) est finalement adoptée²³⁸¹. Enfin l'institutionnalisation de la thématique du stationnement au niveau des services de l'Etat renforce la prise en compte des enjeux urbains. Les problématiques de circulation urbaine et de stationnement imposent alors véritablement une nouvelle vision de l'aménagement des villes, dont les ingénieurs de l'Etat se positionnent en tant que dépositaires.

B) Quand la prise en compte des problématiques de circulation impose une nouvelle vision de l'aménagement des villes

Après avoir repéré comment s'organise le rapatriement des savoirs sur le stationnement, et comment à travers le corps des ponts et chaussées ces savoirs circulent et sont centralisés, nous allons revenir sur la production d'études permettant une connexion entre les problématiques urbaines et celles de transports. Nous reviendrons ensuite sur les conditions de mise en place d'une véritable science du trafic en France.

1) Réconcilier la circulation et le développement urbain

Nous avons déjà présenté les changements institutionnels que connaît le Ministère des Travaux Publics puis celui de l'Equipement autour notamment de la création du SERC et du SAEI au niveau central puis des CETE et des DDE au niveau régional et départemental. Ils se traduisent par une profonde évolution des études urbaines et de transports. En effet, après les difficultés rencontrées par les services de l'Etat au niveau de la compréhension

²³⁷⁹ Voir notamment le rapport produit par Louis Massabo sur *La circulation et le stationnement à Nice*, Avant-propos de Pierre Mathis (Directeur Général des Services Techniques), 88 p., avril 1968, et son article, « La circulation et le stationnement à Nice », *Techniques et sciences municipales de l'eau*, 65^{ème} année, 1- Janvier 1970, pp. 35-41.

²³⁸⁰ Voir les nombreuses correspondances sur ce point entre Duranson, directeur des services techniques de la Ville de Toulon et Elkouby, suite notamment au voyage aux Etats-Unis de Duranson, dans le carton AN 1977 0444 ART 7.

²³⁸¹ Voir sur ce point notre chapitre deux.

des enjeux urbains, la connexion entre circulation urbaine et développement urbain devient un réflexe récurrent dans les études produites sur les transports au cours des années soixante. « Le développement rapide des grandes villes françaises, l'augmentation du niveau de vie de la population et l'accroissement considérable du parc automobile obligent les responsables urbains à se pencher avec de plus en plus d'attention sur les relations qui existent entre urbanisme et transports. Des travaux récents montrent les limites d'études ne concernant qu'un seul mode de transport ou isolant un axe particulier »²³⁸². Ainsi, dans une lettre de Michel Frybourg du 6 juin 1964²³⁸³ à André Laure²³⁸⁴, portant sur un « Projet de note du Directeur sur les Etudes Urbaines », il est fait référence à l'impossibilité de séparer les études de transport des études urbaines :

«(...) La méthodologie des études de transport est loin d'être au point. Même aux Etats-Unis, elle est susceptible d'évoluer très rapidement. Il est difficile de définir une doctrine des Etudes de Transport indépendamment d'une doctrine générale des Etudes Urbaines. L'approche « Transport » a sa spécificité propre, mais les moyens à mettre en œuvre et notamment les investissements statistiques ne peuvent être convenablement évalués que dans un cadre plus général. Il serait notamment absurde pour dégager les relations « Déplacements - Occupation du sol » de consentir de grosses dépenses sur le recueil des données : « Déplacements » sans recueillir parallèlement des informations d'une précision comparable sur « l'utilisation du sol ».(...) ».

Plusieurs notes reviennent également sur l'importance du lien entre aménagement urbain et déplacements et permettent d'envisager une nouvelle manière d'articuler la question des transports à celle de l'urbanisation²³⁸⁵. Surtout, c'est la consommation d'espace qu'induit le développement de l'automobile qui change radicalement cette articulation. Une note non datée de Christian Gerondeau sur les Tests des schémas de structure revient sur ces enjeux²³⁸⁶ :

« C'est la généralisation de l'emploi de l'automobile qui requiert des surfaces importantes et des voies appropriées à sa circulation qui a conduit à chercher des critères logiques d'établissement des réseaux. Les seules actions volontaires envisagées dans notre pays au cours des dernières années ont été généralement la création de voies de rocades, souvent intégrées ultérieurement dans le tissu urbain (Nantes, Marseille, Grenoble) parce qu'axes d'urbanisation privilégiés, où la mise à l'allongement des voies étroites, procédure beaucoup trop lente pour être efficace. Ces opérations étaient envisagées isolément, sans faire partie d'un plan d'ensemble. Les premiers essais sérieux d'évaluation de la demande de transports urbains datent seulement d'une vingtaine d'année,

²³⁸² Commissariat Général au Plan, Division Régionale et Urbaine, « Modèle simplifié de développement urbain, Application à l'agglomération lyonnaise », 11 août 1965, cf. ADR MR 79105.

²³⁸³ Qui fait référence à lettre de Laure à Frybourg du 23 mai 1964, cf. AN 1977 0444 ART 4.

²³⁸⁴ Ingénieur en chef des ponts et chaussées à la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

²³⁸⁵ Même si les avancées sont encore embryonnaires et concernent surtout la résolution du développement urbain (via la construction de voies reliant les quartiers nouvellement urbanisés à la périphérie, ou les villes nouvelles), cette première étape marque un tournant dans la conception de l'aménagement urbain. En ce sens, les années soixante-dix, quatre-vingt ou quatre-vingt-dix sont les héritières de ces premières réflexions en matière de compréhension des liens entre transports et urbanisme.

²³⁸⁶ Cf. AN 1977 0444 ART4.

avec la réalisation des premières enquêtes par interviews aux Etats-Unis. La première étude complète de transport urbain, entamée en 1956 à Chicago, a duré six ans, et sa publication en 1962 peut être considérée comme une étape fondamentale des techniques de planification urbaine. Les études européennes en cours de réalisation sont bien évidemment encore très fortement marquées par les prototypes américains (...) »

On voit donc que les travaux liant problématique de transport et enjeux de développement urbain sont récents. Il s'agit à présent de comprendre les phénomènes d'urbanisation induits par le développement de la pratique automobile. Une note non datée de Michel Frybourg, chef du SERC revient de manière détaillée sur « La circulation urbaine et l'urbanisation »²³⁸⁷. D'après lui « L'objectif n'est pas seulement de favoriser une adaptation des villes à l'automobile, mais aussi de parvenir à un système de transport urbain rapide et efficace. ». Il décline ce raisonnement à partir de choix urgents à définir en fonction de la spécificité des problèmes qui concernent le centre ville, le stationnement, le schéma de réseaux, ou la classification des voies :

« Le centre : Etant donné son importance croissante dans la vie urbaine, le centre doit pouvoir être desservi d'une façon satisfaisante grâce à une bonne coordination entre les transports en commun et les transports individuels, ce qui n'est possible que par une politique rationnelle du stationnement. Le stationnement : Il faut prévoir, dans une ville de 100 000 habitants, 5000 emplacements de stationnement à proximité du centre dont la ½ en dehors de la voirie et dans une ville de 1 millions d'habitants 20 000 emplacements dont 4/5 hors de la voirie. L'accroissement du trafic exige plus de voirie et rejette donc le stationnement hors de la voirie. La proportion d'emplacements disponibles le long des rues diminue au fur et à mesure que l'agglomération grandit. La demande de stationnement hors voirie au voisinage du centre des grandes villes va augmenter très rapidement. Le schéma des réseaux : Dans les villes européennes à schéma radio-centrique, il faut un boulevard intérieur entourant le centre et équipé de parkings suffisamment proches des points de destination pour permettre de les atteindre à pied. Le diamètre du centre doit donc être d'un kilomètre environ. Classification fonctionnelle des voies : Il faut prévoir des autoroutes urbaines sans accès direct des riverains ni carrefour de niveau. Elles permettront de multiplier par plus de 2 la capacité des voies, débarrasseront le centre de la circulation qui ne lui est pas destinée et diminueront la durée des trajets domicile-travail. (...) La mise en œuvre d'une telle politique de la circulation urbaine impose de dégager les moyens financiers nécessaires sinon le développement des grandes métropoles risque d'être compromis. »

Cette note est accompagnée d'une série importante de travaux qui permettent d'entrevoir de nouvelles connexions entre les enjeux de transport et les phénomènes d'urbanisation²³⁸⁸.

²³⁸⁷ Idem.

²³⁸⁸ Une Note de 7 pages du 9 mars 1967 sur « La desserte des centres urbains », une Fiche du 10 mars 1967 « Modes de transport et d'urbanisation », une Note de 4 pages du 10 mars 1967 sur « Les transports et l'urbanisme », une Fiche de 13 pages du 15 mars 1967 de l'Atelier d'Aménagement Urbain (ENPC) sur : « Modes de transport et d'urbanisation », une Note de 23 pages du 22 avril 1967 sur « La desserte des centres urbains », une Note de 58 pages du 24 avril 1967 sur « Les études de transports urbains », et

Toutes ces notes mettent en évidence le besoin de penser ensemble études urbaines et études de transports²³⁸⁹. Elles sont compilées dans la Note d'information n° 6 du SERC qui porte sur « Les transports et l'expansion urbaine »²³⁹⁰ :

« (...) Les chapitres précédents ont mis en évidence les relations très étroites qui existent entre les transports et l'urbanisme. De même que la conception d'un immeuble doit commencer par l'étude de ses circulations, celle des structures d'une agglomération ne peut se faire indépendamment d'étude chiffrée sur les transports qui apportent toujours des éléments contraignants au parti d'urbanisme. L'Angleterre a choisi la création de villes nouvelles, l'Allemagne celle de cités satellites desservies par chemin de fer, la Suède une urbanisation en « collier de perles » autour des stations de métro. La France, jusqu'à présent, n'a étudié ni adopté aucune politique cohérente en matière d'urbanisme et de transport. Les études montrent que la poursuite des errements actuels ne peut que conduire à des conditions de vie désastreuses, dont souffriront surtout les classes sociales les moins favorisées. Il est nécessaire d'effectuer aujourd'hui un choix, et la création de villes nouvelles semble constituer la solution la mieux adaptée à notre pays. »

Ces nouvelles préoccupations portées par le récent Ministère de l'Équipement permettent donc de renouveler les réflexions sur le lien entre déplacement et occupation du sol²³⁹¹. Mais si les études de transports doivent s'appuyer sur des méthodes d'observation des déplacements urbains, leurs résultats doivent permettre de formuler des hypothèses de développements futurs pour anticiper les besoins de déplacement de certains quartiers. Une note du 31 mai 1967 réalisée par Gerondeau revient sur le caractère scientifique des études de transports, en insistant sur les enjeux de planification des aménagements urbains²³⁹² :

« (...) Les études de transport adoptent un processus classique : observation du phénomène, recherche des lois qui le gouvernent, projections à l'aide de ces dernières. (...) La répartition entre les différents modes de transport enfin peut faire l'objet d'une approche scientifique. Ces diverses lois permettront alors de prévenir les flux de transports en fonction d'hypothèses de localisation de population et d'emploi et seront donc directement utilisables pour les tests des schémas envisagés. (...) Les différentes analyses ne doivent pas

une Note de 35 pages du 9 mai 1967 qui revient sur les caractéristiques des réseaux routiers urbains (marche à pied, définition et caractéristiques des autoroutes urbaines, caractéristiques de la signalisation, vitesses), cf. AN 1977 0444 ART 4.

²³⁸⁹ Voir également sur ce point : Aubert, *Les transports et l'aménagement du territoire*, Rapport pour le compte de la DATAR, Paris, Juillet 1964.

²³⁹⁰ Cf. AN 1977 0444 ART 6.

²³⁹¹ Voir la lettre non datée de Frybourg à Arrou-Vignod (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, Ministère de la Construction), qui évoque une récente réunion du groupe Etudes de la Commission de l'Équipement urbain, où le problème des relations entre les études de transport et les études d'utilisation du sol a été évoqué : « (...) Il est en effet maintenant reconnu que les déplacements de personnes et le mouvement de véhicules sont directement fonction de l'utilisation du sol dans les différentes zones de la ville. Les responsables des études de transport ont donc besoin, pour interpréter les résultats des enquêtes sur les déplacements, de connaître l'utilisation du sol actuelle, et pour prévoir les déplacements futurs, de disposer des prévisions concernant l'utilisation du sol dans l'avenir. La présente lettre a pour objet de préciser sous quelle forme ces données concernant l'utilisation du sol, pourraient être fournies aux ingénieurs responsables des études de transport (...) », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²³⁹² Cf. AN 1977 0444 ART 4.

se contenter de photographier l'état présent ou même de chercher à prévoir l'évolution probable de l'agglomération. Il ne servirait évidemment à rien d'avoir de multiples documents sur une ville si l'on n'était pas capable, grâce à eux, de déterminer quels sont les problèmes à régler pour que la ville fonctionne mieux et que ses habitants y soient heureux. Autrement dit, l'analyse doit aboutir à des diagnostics : diagnostic sur la capacité du centre à répondre à son objet, diagnostic sur les points chauds de la circulation et du stationnement, sur les valeurs foncières, sur les tendances naturelles de l'extension urbaine, etc. (...) Il importe, en effet, de connaître non seulement l'état actuel de l'agglomération mais son futur engagé pour pouvoir prendre en compte dans l'élaboration des différents partis, outre les structures du présent, celles qui résulteront des décisions déjà prises ou d'une évolution qu'il n'est pas possible d'infléchir immédiatement. Compte tenu de l'inertie des structures urbaines, les prochaines années appartiennent déjà, en grande partie, au passé. (...) »

En tenant compte de « l'inertie des structures urbaines », Christian Gerondeau considère donc que la planification urbaine doit permettre de mieux articuler ensemble modes de vie, logements, emplois et transports. Il s'agit d'anticiper l'avenir des villes en essayant de comprendre la dynamique de développement futur des déplacements urbains. La question centrale devient de plus en plus celle de la localisation des activités humaines : « Les flux de transport à l'intérieur d'une agglomération sont une conséquence directe de l'occupation du sol au sein de cette dernière, des structures socio-économiques de la population, et en particulier, de sa motorisation et des réseaux de transports disponibles. Il a paru souhaitable, compte tenu de leur importance dans le fonctionnement de l'agglomération et de la spécificité de la discipline qui s'attache à leur étude, de leur consacrer une attention particulière »²³⁹³.

Mais en même temps que les ingénieurs responsables du secteur des transports commencent à s'intéresser à l'insertion urbaine des réseaux routiers, les capacités d'action sur les centres villes s'atténuent à mesure que l'extension des villes retient progressivement leur attention. En effet les problématiques se resserrent d'une certaine manière autour des enjeux de transports puisque l'on considère que l'action des aménageurs ne peut plus vraiment se concentrer sur les seuls centres villes²³⁹⁴. Les enjeux portent alors davantage sur les quartiers périphériques, les villes nouvelles et sur la création de nouveaux quartiers ou de nouveaux centres villes (Part-Dieu et la Défense) : « Toutes ces raisons militent pour renverser l'ordre des priorités. Contrairement à ce qui avait été écrit par l'auteur dans un document précédent (note d'information n° 1 – SERC), il est trop tôt, sauf cas particulier de travaux faciles, pour engager sur une grande échelle dans notre pays des travaux de création de réseau de transport près du centre et de restructuration de ceux-ci. Il faut veiller

²³⁹³ Cf. Note du 31 mai 1967 réalisée par Gerondeau, AN 1977 0444 ART 4.

²³⁹⁴ A Lyon par exemple, si les possibilités de construire des infrastructures routières importantes en centre ville (Vieux Lyon, quartiers Mercière ou Tolozan – Martinière) ont été longtemps évoquées, et pour certaines jusqu'aux années soixante-dix, notamment par les élus locaux (Pradel), ces initiatives, au-delà des problématiques de conservation du patrimoine urbain (Vieux-Lyon), n'ont pas réellement pu intéresser les ingénieurs locaux davantage sollicités pour construire de nouvelles voiries en Rive Gauche (Part-Dieu, Lyon 8^{ème}), à la périphérie (quartiers à urbaniser à Villeurbanne, Bron, Vénissieux, Vaulx-en-Velin et Rillieux-la-Pape) ou dans le cadre des Villes nouvelles (L'Isle-d'Abeau). Voir sur ces points nos entretiens avec Pierre-Dominique Guérin (19-03-04) et Régis Neyret (06-09-04).

à ne pas la rendre impossible mais faire porter l'effort pendant longtemps encore sur les zones d'expansion périphérique »²³⁹⁵.

Pour mettre en évidence une action des ingénieurs sur les quartiers en renouvellement ou à la périphérie des villes à partir des enjeux de transports, il s'agit de construire une méthodologie et un cadre d'application favorisant le développement des études de transports²³⁹⁶ : « Le but d'une étude de transports urbains est de prévoir quels seront, dans l'avenir, les déplacements de personnes et de marchandises dans l'agglomération étudiée et d'en déduire quelles installations de transports (voirie, parcs, transports en commun) seront nécessaires à leur satisfaction. (...) »²³⁹⁷. Une note du SERC du 3 septembre 1964 sur la composition et le rôle des groupes régionaux de la circulation (GREC)²³⁹⁸ revient sur une série de définitions concernant les études de transports, les schémas de voirie primaire, les plans de transports :

« (...) Qu'est qu'une étude de transports ? Une étude de transports comporte l'analyse des déplacements et des moyens de transport existants, en vue de mettre en évidence les relations intervenant dans la génération des déplacements, la répartition entre modes de transport, la distribution entre zones et l'affectation sur le réseau. De telles études débouchent sur la comparaison économique de plusieurs hypothèses d'infrastructures et le dimensionnement des voies. Qu'est-ce qu'un schéma de voirie primaire ? Un tel schéma indique en plus du tracé schématique des voies la classification fonctionnelle des voies et des caractéristiques principales de construction et d'exploitation. Construction : profil en travers, nombres de voies, type de carrefours, normes de tracées, installations terminales. Exploitation : limitation d'accès des riverains, limitation du stationnement, règlements de circulation, fonctionnement de la signalisation lumineuse. Qu'est-ce qu'un plan de transport ? Un plan de transport s'intègre normalement dans le cadre du Programme de Modernisation et d'Équipement, il précise l'importance des investissements à prévoir, leur échéancier, la coordination entre les modes de transports et les mesures nécessaires à la bonne utilisation des investissements. Il débouche sur la programmation des travaux et la politique d'utilisation du capital « Transports » disponible aux différentes phases du plan. »

La mise en place de ces dispositifs d'étude implique des retours d'expérience à partir des études engagées d'abord au niveau local. Le tâtonnement et la réactivité sont au centre de l'évolution des études de transports. Une note de J.-P. Boiron (SERC) pour Frybourg du 16 juillet 1965²³⁹⁹ qui a pour objet « Les méthodes de travail pour les études urbaines », revient sur les manques à améliorer et les difficultés des études de transports :

²³⁹⁵ Cf. Gerondeau C., « Réseau de transport et urbanisation », *Le Moniteur des Travaux Publics*, mai 1966, p. 11.

²³⁹⁶ Voir aussi sur ce point la note non datée de Christian Gerondeau sur les études de transports (29 p.), cf. AN 1977 0444

ART 6.

²³⁹⁷ Note de Christian Gerondeau de 12 p. non datée sur la « Méthode d'étude rapide », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²³⁹⁸ Destinée à MM. Baudet, Arquie, Ramel, Laure, Frybourg, et la 1^{ère} Division, cf. AN 1977 0444 ART 4.

²³⁹⁹ Destinées aux Chefs des Divisions, Chefs d'Agences ainsi qu'à Poullit, Deschesnes, Sarrobezoler, et Ailleret, cf. AN 1977 0444 ART4.

« Je crois qu'il nous serait possible de tirer de l'expérience de l'année écoulée un certain nombre de conclusions pratiques pour l'avenir immédiat, en nous plaçant dans l'hypothèse (incontestable) où nos moyens seront encore pendant longtemps sans aucune proportion avec l'ampleur des tâches. (...) 3) en 1964 ont été exécutées huit enquêtes cordon (Lille, Nancy, Strasbourg, Lyon, Chambéry, Marseille, Mulhouse, Dijon) avec un minimum 6 questionnaires différents pour l'obtention des mêmes renseignements. (...) Il me semble qu'un gros effort doit être fait dans la méthodologie des études de transports françaises et dans la production de manuels. Les maillons manquants sont nombreux : enquêtes urbaines : chapitre organisation de l'enquête et chapitre procédés de sondages, recensement du réseau, mesures de temps de parcours, enquêtes de stationnement, modèles de présentation des données pour l'utilisation d'un modèle gravitaire, pour le réseau d'affectation, le programme d'affectation, les résultats des comptages, enquête utilisation du sol, etc... (...) Il n'y a donc aucun risque de chômage. La seule solution est la production de documents-types, dûment élaborés par des personnes expérimentées dans le domaine étudié, et appliqués sans réserve pendant un délai minimum par tous les membres de l'équipe. (...) »

Les études de transports oscillent entre recueil de données et besoin de méthodologie plus générale sous forme de production de brochures. L'ingénieur Boiron souligne surtout un manque de moyens humains et matériels pour développer véritablement les connaissances dans ce secteur. A partir d'une méthodologie générale, il s'agit donc d'enquêter et de produire des études sur les transports urbains : « La prise de conscience de la nécessité de concevoir les réseaux de transports urbains sur la base d'études objectives et quantifiées de la demande est fort récente. (...) Pour analyser et prévoir les mouvements de véhicules, et donc dimensionner les réseaux, il est nécessaire de remonter aux déplacements de personnes et marchandises qui les engendrent, et qui ne sont elles-mêmes que la conséquence des activités humaines. »²⁴⁰⁰. Dans une longue note en construction non datée, Christian Gerondeau revient sur ces objectifs²⁴⁰¹ :

« Le but d'une étude de transports urbains est de prévoir quels seront, dans l'avenir, les déplacements de personnes et de marchandises dans l'agglomération étudiée et d'en déduire quelles installations de transports (voirie, parkings, transports en commun) seront nécessaires à leur satisfaction. L'étude repose sur l'observation préliminaire que les déplacements de personnes ne sont que les conséquences de leurs activités ; ils ont pour caractéristiques la régularité, et les déplacements habituels de tous les individus sont similaires. Toutes les études de prévisions de circulation suivent, dans l'ensemble, le même schéma. Par une démarche logique, on cherche à prévoir combien de déplacements effectuera chaque individu et pour quels motifs (engendrement), quelles seront les destinations de ces déplacements (distribution), quel moyen de transport sera utilisé (répartition entre modes de transport) et, en dernier lieu, quel chemin sera suivi (affectation). (...) »

²⁴⁰⁰ Note pour Frybourg de Gerondeau du 20 septembre 1965, cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴⁰¹ Cf. AN 1977 0444 ART 6.

Dans cette même note, Christian Gerondeau présente ensuite l'utilité de l'enquête, l'utilisation du réseau de déplacements actuels, l'utilisation des relations entre les déplacements et divers facteurs et l'utilisation de modèles et de ratios d'origine étrangère. En conclusion, il revient sur l'intérêt de l'enquête, en distinguant les attendus au niveau national de ceux permettant une amélioration des connaissances locales, qui montrent bien la spécificité des enjeux de transports propres à chaque ville :

« (...) Tout d'abord, sur un plan national : compléter nos connaissances, encore très faibles, sur les relations qui régissent les déplacements actuellement en France. Ensuite, pour l'agglomération intéressée, fournir la connaissance des déplacements existants et dont nous avons vu qu'ils ne se modifient qu'avec une certaine lenteur. Enfin quelle que soit la confiance que l'on puisse accorder aux résultats d'enquêtes effectuées dans d'autres agglomérations, chaque ville a son caractère propre et les déplacements étant une conséquence de comportements humains, une certaine dispersion est inévitable. Seule une enquête permet d'approcher au mieux les lois qui régissent les déplacements dans l'avenir. Si l'on ne peut pas réaliser d'enquête complète, recensant l'ensemble des déplacements existants dans la ville, il est possible de se contenter d'enquêtes localisées qui serviront seulement à vérifier l'exactitude des relations adoptées pour la suite de l'étude et qui porteront sur un nombre d'individus très limité. Enfin, lorsque l'on utilise un modèle, avec des relations dont nous avons vu combien elles sont sujettes à caution, il est toujours indispensable de vérifier ce modèle, en cherchant à reconstituer la situation actuelle. (...) »

Progressivement, les objectifs et la méthodologie des études de transports s'affinent et répondent à des exigences de scientificité de plus en plus pointues²⁴⁰². Aussi pour permettre une meilleure connexion entre les études urbaines et les études de transports, le SERC met en place un nouvel outil de connaissances : les « tests de schémas de structure ». Plusieurs notes reviennent sur ces tests, qui sont présentés comme des études intégrées permettant une prise en compte simultanée des enjeux de transport et d'urbanisation en élargissant le cadre de compréhension des déplacements urbains. Une note non datée de Christian Gerondeau sur les « Test des schémas de structure » revient sur ces enjeux²⁴⁰³ :

« Une évolution récente qui a également sa source aux Etats-Unis tend à modifier l'esprit des études de transports en élargissant le cadre. (...) A la conception de l'étude de transports, conséquence des partis d'urbanisation, fait donc progressivement place celle d'études intégrées des phénomènes de transport et d'urbanisation, à la fois parce que les contraintes de transport sont dirimantes et parce que la politique des transports est une des causes de l'urbanisation. Les tests des schémas de structure et de transport font partie de ces études intégrées. (...) Les responsables des transports doivent porter avant tout leur attention sur la cause des déplacements, plutôt que d'essayer a posteriori, et souvent à grand frais, de réaliser des travaux qui auraient pu être évités, ou, pire encore, de devoir constater une dégradation des conditions de transport et de vie. Où situer les zones d'extension, quelles dimensions donner à tel grand ensemble, à telle zone industrielle, etc. ? Autant de questions pour lesquelles le

²⁴⁰² Voir la Note non datée sur « La demande de transport », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴⁰³ Cf. AN 1977 0444 ART 4.

test de schéma de transport peut, dans de nombreux cas, apporter des éléments de réponse. (...) »

Nous avons retrouvés plusieurs autres notes réalisées par Michel Frybourg et Christian Gerondeau, la plupart non datées²⁴⁰⁴, qui présentent les caractéristiques des tests des schémas de structure. L'une d'entre elles, présente leurs objectifs :

« I – Le but L'évolution récente des agglomérations françaises a généralement été désordonnée. Les conséquences en sont évidentes dans de nombreux domaines : architecture, ordonnancement urbain, absence ou insuffisance d'équipements collectifs, etc. Mais c'est probablement dans celui des transports que les répercussions sont, à la fois, les plus graves et les plus immédiatement sensibles. (...) Pour remédier à l'anarchie passée, les schémas de structure et de transport fixeront, désormais, les lignes directrices du développement de chaque agglomération, dans le cadre d'une expansion ordonnée. Ces schémas de structure et de transports tiendront, comme leur nom l'indique, le plus grand compte de ces derniers. Ils résulteront d'un choix raisonné entre plusieurs partis d'urbanisation et de transport. Le test des schémas de structure et de transport a pour but de comparer, sous l'angle des transports, plusieurs options d'implantation des structures urbaines et des réseaux de transport, de rejeter celles qui présentent des incohérences, c'est-à-dire qui ne permettent pas d'assurer, dans des conditions satisfaisantes, les déplacements de personnes et les mouvements de marchandises dans l'agglomération future et d'établir, pour les solutions visibles, des bilans économiques qui fournissent des éléments de choix aux responsables de ce dernier. (...) II – Le principe Il est, maintenant, reconnu que les déplacements de personnes dans une ville et les flux de véhicules qui en découlent ne sont pas soumis au hasard mais dépendent, essentiellement, de trois séries de facteurs : L'utilisation du sol dans l'agglomération qui traduit les structures de cette dernière, Les caractéristiques socio-économiques de la population qui l'habite et son comportement, Les réseaux de transport disponibles : voirie, transports en commun et stationnement. En fonction d'hypothèses concernant ces trois séries de facteurs, c'est-à-dire d'un schéma de structure et de transport et d'hypothèses de comportement, il est donc possible, par un processus qui sera explicité plus loin, de calculer les déplacements et, finalement, la charge potentielle du réseau. (...) »

On remarque donc que ce nouvel outil fournit un cadre de compréhension plus précis des enjeux de déplacements urbains en tenant compte de trois variables : l'utilisation du sol, les caractéristiques socio-économiques de la population et les réseaux de transports existants. A partir de ces données, il s'agit de formuler différents scénarios de développement de projets de transports en testant leur cohérence et leurs conséquences. Une autre note « Le test des schémas de structure, Note aux services locaux sur la présentation des

²⁴⁰⁴ Envoyées à des ingénieurs des travaux publics de l'Etat : M. Travers à Rennes ; M. Naeye à Lille ; M. Goutay à Clermont-Ferrand ; à des ingénieurs INSA : M. Montazel à Lyon ; M. Doutré à Toulouse ; M. Nuel à Bordeaux ; M. Nèrrière à Tours ; M. Guéry à Grenoble ; et à des ingénieurs des ponts et chaussées : M. Giblin à Aix-en-Provence ; M. Dubois-Taine à Metz ; ainsi qu'à Deschesne, Poulit et Ailleret, cf. AN 1977 0444 ART 4.

hypothèses d'urbanisation et de voirie » réalisée en mars 1966²⁴⁰⁵ par M. Lorient, ingénieur des travaux publics de l'Etat, revient sur leur définition et précise que « La croissance rapide de la population urbaine et l'augmentation du taux de motorisation rendent désormais indispensable l'étude des « schémas de structure » des villes de plus de 50 000 habitants ». Elle ajoute que « le SERC a expérimenté depuis 1964, quelques programmes de calcul automatique permettant de traiter rapidement plusieurs schémas différant soit par le tracé et la capacité du réseau, soit par la répartition des emplois et des populations, soit par l'une et l'autre de ces caractéristiques. ». Ces programmes se décomposent en quatre phases successives : le recueil des données (dans le cas d'un test de schéma de structure, ces données peuvent être la longueur des tronçons du réseau de carrefours à carrefour, le cycle des feux, la largeur des voies, etc.) ; la préparation des données (les informations recueillies sont transcrites sur des tableaux dont chaque ligne représente l'image d'une carte perforée) ; la perforation – vérification des cartes perforées ; et le passage en machine (un certain calcul est effectué à l'aide d'un programme composé d'instructions successives). Cette note précise enfin l'affectation des tâches au sein du Ministère de l'Équipement, qui découle des attributions des services compétents :

« 1 – Le service local des Pont et Chaussées (en général l'arrondissement fonctionnel ou le bureau départemental de la circulation) recueille les renseignements nécessaires sous une forme prédéterminée auprès du service ordinaire, des services municipaux et des services de l'urbanisme. 2 – Le Bureau Régional de Circulation, l'Agence du SERC ou l'Organe Technique régional dont relève la ville considérée, procèdent à la préparation des données et à la perforation – vérification des cartes. 3 – La Section « Prévisions de trafic urbaine » du SERC procède au passage en ordinateur des programmes ; elle fixe les options qui paraissent intéressantes à réaliser. 4. - Le recueil des données (...) 5. - Conclusions – contacts entre les divers services intéressés (...) »

Par ailleurs, plusieurs notes et fiches méthodologiques permettent de revenir sur le déroulement et l'exploitation des enquêtes²⁴⁰⁶. De manière plus spécifique, des documents sont également élaborés pour comprendre des problèmes spécifiques posés par la circulation²⁴⁰⁷. Une Note du 1^{er} Octobre 64²⁴⁰⁸ réalisée par l'ingénieur des ponts et chaussées J.-P. Boiron, porte sur la « Programmation optimale de la durée des phases vertes et rouges aux carrefours d'un centre urbain ». A partir des travaux qu'il engage sur les carrefours au cours des années soixante, il apparaît comme le spécialiste de ces questions²⁴⁰⁹, succédant sur ce terrain à Fernand Ramel. D'autres notes reviennent sur les

²⁴⁰⁵ Cf. AN 1977 0444 ART 4.

²⁴⁰⁶ Voir les notes non datées sur le « Découpage d'une agglomération en zones dans le but d'une enquête ou d'une étude de circulation » (2 p.), « Les enquêtes » (11 p.), « La méthodologie pratique d'exploitation des résultats d'une enquête sur les déplacements de personnes dans une agglomération » (7 p.), « Enquêtes à domicile » (2 p.), « Enquêtes par distribution de cartes, Projet de sommaire » (1 p.), cf. AN 1977 0444 ART 5.

²⁴⁰⁷ Voir la note du 31 mai 1967 sur les « Tests de cohérence de circulation » (18 p.), cf. AN 1977 0444 ART 4.

²⁴⁰⁸ Cf. AN 1977 0444 ART 5.

²⁴⁰⁹ On retrouve en effet plusieurs notes de Boiron sur les questions de carrefours ainsi que de nombreuses correspondances avec des entreprises privées spécialisées dans le secteur de la signalisation, cf. AN 1977 0444 ART 5.

questions de circulation dans les grands ensembles²⁴¹⁰, sur la répartition entre modes de transports²⁴¹¹, sur les études de transports dans d'autres pays²⁴¹², ou sur l'organisation des études de transport pendant un plan²⁴¹³.

Au-delà des études, les enjeux institutionnels se focalisent sur leur financement²⁴¹⁴ et sur l'organisation de la recherche en matière de transports urbains. Plusieurs notes reviennent sur cette question²⁴¹⁵. Il s'agit notamment d'orienter et de développer les connaissances sur les thématiques du stationnement, de la desserte du centre, de l'instauration de restriction de circulation, des relations vitesse-volume, de l'amélioration de l'exploitation de la voirie, de l'étude expérimentale des temps de parcours-motivation, de la recherche, analyse et possibilités de nouveaux moyens de transport ou des déplacements de piétons²⁴¹⁶. Dans ce sens, le Ministre des Travaux Publics décide le 1^{er} décembre 1965²⁴¹⁷ de créer auprès de la Direction des Transports Terrestres un comité chargé de proposer les opérations de recherche en matière de transports urbains pouvant bénéficier de subventions de la part de l'Etat²⁴¹⁸. Dirigé par le Directeur des Transports Terrestres, ce comité est composé du Chef du Service des Transports Routiers, ou son représentant, du Chef du Service des Chemins de Fer, ou son représentant, du Chef du SERC, ou son

²⁴¹⁰ Voir la lettre de Pennec à Péju, ingénieur divisionnaire au BRC de Lyon, du 21 décembre 1964 à propos des enquêtes sur les grands ensembles de Lyon, la Note du SERC du 19 mai 1965 sur les « Enquêtes sur les grands ensembles, Lyon, Bron et La Duchère » et la Note non datée sur les « Etudes de la circulation créée par les nouveaux groupements d'habitation », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹¹ Voir la Note non datée sur la « Répartition entre modes de transport » : « (...) Les considérations de transport jouent donc un rôle fondamental dans le choix des futures structures urbaines, car les conditions de transport et à travers elles, les conditions de vie futures de nos concitoyens dépendant de la qualité des solutions adoptées », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹² Note non datée de 8 p. sur « Les études de transports aux Etats-Unis », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹³ Note pour Frybourg de Gerondeau du 19 mai 1965 portant sur l'« Organisation des Etudes de transport pendant le cinquième plan », cf. AN 1977 044 ART 6.

²⁴¹⁴ Voir la note du 25 novembre 1965 du Directeur des Transports Terrestres sur les « Transports urbains / Subvention aux études et essais », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹⁵ Voir la Note non datée du SERC qui évoque un classement de thématique de recherche : A – Caractéristiques de la circulation et Exploitation du réseau de voirie (Etude du comportement des véhicules ; Etude de capacité ; Exploitation du réseau) ; B – Etude de la demande de transport (Génération et distribution ; Répartition entre modes de transport ; Affectation sur le réseau) ; C – Transport et Urbanisme (Environnement ; Dynamique urbaine ; Choix de partis d'aménagement) ; D – Utilisation du calcul automatique. Deux autres propositions de notes sont envoyées par le SERC en juillet 1965 pour établir un recensement des thèmes de recherche en matière de transport urbains : « I – Etude des phénomènes de transport (1 – Génération ; 2 – Distribution ; 3 – Répartition entre modes de transports ; 4 – Affectation) ; II – Méthodologie des études de transports ; III – Environnement ; IV – Dynamique urbaine / Marché foncier ; V – Transports et urbanisme ; VI – Exploitation du réseau ». Enfin, une note de Juillet 1965 du SERC établit une « Proposition de programme d'étude des transports de personnes » en reprenant l'inventaire des conditions existantes, les hypothèses d'évolution de l'agglomération et les conséquences de cette évolution sur les transports, cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹⁶ Note pour Frybourg du 3 mai 1965 : « Thèmes de recherche pour M. Chauchoy », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹⁷ Lettre du 10 décembre 1965 de P. Josse (IPC, adjoint au Directeur des Transports Terrestres) au Chef du SERC (autres destinataires : Laure, Gerondeau, Boiron, Chefs des agences de Aix, Metz, Lyon, OTR de Rouen, directeurs des BRC de Bordeaux, Lille, Toulouse, Rennes) : « J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, pour information, copie de la décision du 1^{er} Décembre 1965, créant auprès de la Direction des Transports Terrestres, un comité chargé de proposer les opérations de recherche en matière de transports urbains pouvant bénéficier de subventions de la part de l'Etat. Ci-joint, également, lettre circulaire du 25 Novembre 1965 adressée aux Préfets des départements intéressés par ces études », cf. AN 1977 0444 ART 6.

²⁴¹⁸ Cf. AN 1977 0444 ART 6.

représentant, de M. Dobias, ingénieur des ponts et chaussées, Rapporteur, et du Chef du Bureau des Transports Urbains, Secrétaire.

Au niveau des services centraux du Ministère des Travaux Publics puis de l'Équipement, on repère donc une dynamique de production d'études liant problématiques de transport et enjeux urbains. Elle s'insère dans un contexte de réorganisation des structures et outils permettant de gouverner au niveau central les questions de circulation urbaine. Nous allons voir dans un dernier temps, si à partir de cette situation, les conditions sont réunies pour permettre le développement en France d'une véritable science du trafic dans les années cinquante et soixante.

2) Impasses ou possibilités de mise en place d'une véritable science du trafic en France

Après la mise en place du SERC dans les années cinquante par Joseph Elkouby²⁴¹⁹, deux acteurs se sont particulièrement mobilisés, Christian Gerondeau et Michel Frybourg, pour rédiger la plupart des notes concernant les études de transports et les études urbaines²⁴²⁰. Les travaux qu'ils réalisent au SERC influencent directement la production de plusieurs articles²⁴²¹ ou leur participation à des congrès²⁴²². Ils contribuent également à alimenter les cours dont les nouveaux enseignements qui sont dispensés à l'ENPC sur l'aménagement urbain. Ainsi la conclusion du Cours d'aménagement urbain proposé à l'ENPC²⁴²³ se prononce particulièrement en faveur de la prise en compte du lien entre transports et urbanisme :

« Mais, même dans les pays où l'urbanisme est beaucoup plus volontaire, il serait très dangereux que celui-ci ne tienne pas compte des contraintes de transport dans le choix des emplacements des éléments structurant des agglomérations.

A la conception de l'étude de transports, conséquence des partis d'urbanisation, fait donc progressivement place celle d'études intégrées des phénomènes de transports et d'urbanisation, à la fois parce que les contraintes de transport sont discriminantes et parce que la politique des transports est une des causes de l'urbanisation. Il n'existe cependant pratiquement pas encore au monde d'étude terminée de transports et d'urbanisme. Des essais vont être prochainement réalisés en France, à Lyon en particulier. Il faut cependant noter que certains pays, sans avoir réalisé d'études complexes de transport et d'urbanisme ont cependant adopté depuis longtemps une politique cohérente en ces deux matières. C'est en particulier le cas de la SUEDE. »

Les opérations d'études ou de recherche mises en place au sein du SERC montrent une volonté de comprendre à la fois les flux de circulation existants et la prévision des déplacements urbains futurs pour anticiper sur les politiques de transports à mettre en

²⁴¹⁹ Voir sur ce point notre chapitre cinq.

²⁴²⁰ Dans une moindre mesure, les ingénieurs des ponts et chaussées André Laure, Serge Goldberg et Jean Chauchoy participent également à cette dynamique. Voir leur présentation biographique en annexes.

²⁴²¹ Voir Elkouby J., « Circulation en ville », *Urbanisme*, 1955 ; Frybourg M., « Les transports dans les métropoles », *Urbanisme*, Vol. 89, 1965, pp. 66-73 ; Gerondeau C., « Réseau de transport et urbanisation », *Le Moniteur des Travaux Publics*, mai 1966 (différentes versions de cet article se trouvent dans le carton AN 1977 0444 ART 6).

²⁴²² Notamment les semaines internationales d'études de la technique de la circulation routière ou les journées techniques de la route.

²⁴²³ Voir la Note de 33 p. sur « Cours d'aménagement urbain », cf. AN 1977 0444 ART 6.

œuvre. Il s'agit donc de passer d'une analyse fine et objective du contenu (flux de transports) aux modifications du contenant (réseau de transports), par la mise en avant de plusieurs scénarios de développement répondant à plusieurs hypothèses d'urbanisation. Comme on l'a vu, les difficultés dans la mise en place du recueil de données s'accompagnent d'une attention de plus en plus importante à la méthodologie des enquêtes pour en faciliter l'analyse et la reproduction. Il est également nécessaire de renforcer les liens entre les niveaux locaux de réalisation des enquêtes et le niveau central de traitement et de diffusion de ces données. Au-delà, d'autres allers-retours entre le centre et le local sont nécessaires pour améliorer les études, ainsi que produire des connaissances utiles à chacun de ces niveaux. L'étape de la montée en généralité passe ensuite par des tentatives de modélisation de plus en plus poussée, bien qu'imparfaite, qu'illustre également le début de leur traitement informatique.

Par ailleurs, au cours de cette période, l'action publique en matière de transports urbains reste largement guidée par un paradigme déterministe, programmatique et prévisionnel. Elle répond à l'impératif de modernisation²⁴²⁴ et d'industrialisation, mis en œuvre après la Seconde Guerre Mondiale au cours de la période de planification « à la française »²⁴²⁵. L'ingénierie, expertise technique des ingénieurs par excellence, axée sur la fonctionnalité, le calcul de rentabilité et la modélisation des trafics, perspectives souvent issues de l'importation de modèles américains, apparaît ainsi dominante.

Malgré ce contexte favorable et les tentatives d'importation des avancées du « traffic engineering », il faut reconnaître que cette période ne permet pourtant pas d'aboutir en France à la mise en place d'une véritable science du trafic. Comme on l'a vu, au niveau national²⁴²⁶, seuls cinq à dix personnes peuvent être identifiées comme travaillant sur ces thématiques²⁴²⁷. C'est pour ces raisons notamment que notre attention a souvent été orientée du côté du rôle des experts ou au niveau des configurations et des alliances qui s'organisent entre eux, à travers le corps des ponts et chaussées, les associations ou les réseaux, et parfois moins sur les savoirs, c'est-à-dire sur des connaissances qui seraient détachables d'eux. Cette personnification des savoirs et le manque de moyens pour développer une véritable science du trafic en France sont d'ailleurs pointés du doigt par les responsables du SERC eux-mêmes quand ils rédigent leurs notes de travail. De plus, ils soulignent également qu'aux Etats-Unis il n'y a pas non plus de véritable science du trafic : « La méthodologie des études de transports est loin d'être au point. Même aux Etats-Unis, elle est susceptible d'évoluer rapidement »²⁴²⁸.

²⁴²⁴ Voir notamment Dubois V. et Dulong D. (dir.), *La question technocratique. De l'invention d'une figure aux transformations de l'action publique*, Presses Universitaires de Strasbourg, Strasbourg, 1999.

²⁴²⁵ Voir sur ce point Montès C., 2003, op. cit., pp. 37-53.

²⁴²⁶ Alors que « les Etats-Unis les premiers, du fait de leur mode de vie bien avancé sur le nôtre, ont vu apparaître les premiers les difficultés et ont imaginé une nouvelle science qu'ils ont appelé le Traffic Engineering à laquelle se consacrent maintenant plus de 1500 Ingénieurs. Des millions de dollars sont investis pour l'étude de chacune des agglomérations importantes. », cf. Note du SERC du 28 décembre 1965, cf. AN 1977 0444 ART 4.

²⁴²⁷ A partir de la production de brochures, de notes techniques ou d'informations, ou de rapports, en s'appuyant sur le réseau des ingénieurs des ponts et chaussées, au niveau des services centraux comme au niveau des services déconcentrés du Ministère des Travaux Publics, ils arrivent toutefois à créer des foyers de développement et de diffusion des connaissances sur la circulation urbaine.

²⁴²⁸ Cf. Lettre de Michel Frybourg du 6 juin 1964 à André Laure, cf. AN 1977 0444 ART 4.

Ainsi par rapport à la situation française, on peut émettre plusieurs hypothèses pour expliquer l'absence d'imposition d'une véritable science du trafic. Tout d'abord on peut soulever un problème de temporalité. Si l'on compare avec le contexte étatsunien, l'importation en France de ces savoirs apparaît soit trop tard, soit trop tôt. En effet, si aux Etats-Unis, le développement de ces connaissances rencontre un succès important dès les années vingt²⁴²⁹, la situation des villes françaises, tout comme les enjeux étatiques et professionnels, ne permettent alors pas le même essor que celui rencontré dans les villes américaines. Par ailleurs, en France, les ingénieurs des ponts et chaussées sont alors portés sur d'autres préoccupations. Au niveau national, ils s'occupent avant tout du réseau routier rural dans une perspective inter-urbaine²⁴³⁰. A Lyon, leur entrée sur le territoire urbain se construit avec les projets de ponts et de tunnels²⁴³¹. Ensuite l'insertion de ces projets les conduit à intervenir sur des espaces urbains avec les trémies sur les quais ou bas ports²⁴³². Mais on retrouve encore très peu d'ingénieurs des ponts et chaussées directement aux prises avec des problématiques de circulation exclusivement urbaines, hormis dans le cadre des projets d'aménagement parisiens.

De leur côté, les ingénieurs des villes, qui sont les plus touchés par les problématiques urbaines, n'ont pas les moyens matériel, corporatif ou institutionnel²⁴³³ pour favoriser l'émergence d'une telle « science »²⁴³⁴. De plus, ils sont également aux prises avec d'autres préoccupations : assainissement, éclairage public, urbanisme, réseaux techniques²⁴³⁵. Par ailleurs, pour la période qui nous concerne, sur ces différentes thématiques, il n'y a pas encore de véritable modélisation des flux²⁴³⁶, et donc pas vraiment de science possible puisque les connaissances développées apparaissent encore très locales, empiriques, voire « bricolées ». Les premières tentatives d'enquêtes généralisées à partir d'une exploitation locale et nationale des données arrivent à la fin de notre période avec les Enquêtes Ménages Déplacements expérimentées dès les années 1966-1968²⁴³⁷.

Par rapport au modèle américain de gestionnaire du trafic urbain, ceux qui pourraient se rapprocher le plus de ce profil, sont certains membres de l'ACR ou du Conseil Municipal. Ce sont donc les adjoints en charge des questions de circulation, les membres et responsables de la commission de circulation. Ils développent des compétences professionnelles plus larges et moins spécialisées (aménagement, gestion, réglementation) mais en même temps très liées au contexte urbain local. En même temps, ce type de savoir est beaucoup moins

²⁴²⁹ Voir sur ce point les travaux déjà mentionnés de Pierre Lannoy, Gabriel Dupuy, Stève Bernardin ou Frank Schipper.

²⁴³⁰ Voir Orselli J., 2009, op. cit., Partie II, pp. 58-61.

²⁴³¹ Voir Gardon S., « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'Etat, La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, n° 2, septembre 2007, pp. 63-102.

²⁴³² Dans ce cadre, le boulevard de ceinture leur échappe.

²⁴³³ Créé en 1937, juste avant la Seconde Guerre Mondiale, l'institutionnalisation de l'Association est trop lente pour proposer d'autres savoirs routiers que ceux développés par le corps des ponts et chaussées.

²⁴³⁴ Ce n'est qu'à partir de la fin des années soixante et des années soixante-dix que l'association parvient à produire des enquêtes et à diffuser des savoirs sur la circulation urbaine. Puis dans les années quatre-vingt, elle revendique alors son monopole sur la question : Association des Ingénieurs des Villes de France, Groupe « Circulation, Signalisation, Transport », *Livre blanc pour une ingénierie de la circulation urbaine*, avril 1988, 35 p.

²⁴³⁵ Voir sur ce point la thèse en cours de Stéphane Frioux (Université Lyon 2, sous la direction de Jean-Luc Pinol).

²⁴³⁶ Il n'y a pas non plus encore, comme on le verra après, de véritable modélisation des questions de stationnement.

²⁴³⁷ Sur ce point, voir Benoît Facq, 2006, op. cit.

prestigieux car il ne nécessite pas de compétences en génie civil ou en résistance des matériaux, ni même en économie ou en statistiques. Gérer un carrefour, quand les flux ne sont pas encore modélisables, apporte et requiert moins de notoriété que de construire un pont ou un tunnel.

Dans ce sens, ces différents constats doivent nous permettre de faire la différence entre ce qui se joue à la commission municipale de circulation et qui concerne la gestion quotidienne de la circulation où l'on retrouve un certain type d'acteurs qui interviennent, et ce qui se joue ailleurs, à d'autres niveaux, par exemple au sein du service ordinaire des ponts et chaussées ou à la Préfecture, et qui touche les projets plus ambitieux en termes d'infrastructures (routes, ponts, tunnels) ou d'enquêtes de transports urbains et où l'on retrouve d'autres acteurs. Cette différence entre configurations d'acteurs se retrouve jusque dans la mobilisation effective des maires qui sont au fur et à mesure de moins en moins présents sur les enjeux en apparence moins importants (internes, réglementaires et gestionnaires) comme Edouard Herriot ou Louis Pradel, pas ou peu présents à la commission²⁴³⁸, alors qu'ils se mobilisent davantage pour les grands projets d'infrastructures, à connotation plus politiques.

Néanmoins, si cette période n'est pas marquée par l'imposition d'une « science » générale et directement exploitable pour gérer le trafic en ville, de nombreux progrès ont été réalisés depuis les années cinquante dans ce domaine en expansion²⁴³⁹. Un signe de la diffusion rapide en Europe, des connaissances en matière de technique de la circulation routière à partir de la fin des années cinquante, est matérialisé par le rythme des semaines internationales, qui ralentit après la douzième Semaine Internationale d'Etude de la technique de la Circulation et de sa sécurité organisée à Belgrade du 2 au 7 septembre 1974²⁴⁴⁰, pour passer de tous les deux ans à tous les quatre ans à partir de 1974. En témoigne la lettre de Dorothy Logan du 16 juin 1975 à tous les participants à la douzième Semaine d'Etude²⁴⁴¹ :

« Voilà maintenant 22 ans que l'OTA, sur l'initiative du Touring Club Royal des Pays-Bas, ANWB, a organisé la première de cette série de manifestations à La Haye. L'année suivante, l'AIPCR s'est jointe à l'OTA pour organiser les émanes d'étude sur une base régulière à intervalles de deux ans et depuis, commençant par la Suisse, les réunions ont eu lieu successivement en Italie, au Danemark, en France, en Autriche, en Grande-Bretagne, en Espagne, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique et en Yougoslavie. L'OTA, sous son nouveau titre, Comité Paritaire AIT/FIA (OTA), est fière d'avoir rempli la tâche qui lui incombait de promouvoir l'échange international d'idées et de méthodes et d'avoir permis des contacts réguliers entre les ingénieurs et tous ceux qui s'intéressent aux problèmes de la circulation et de la sécurité routière. En ce qui concerne l'avenir, il a été décidé que les progrès réalisés dans le domaine de la technique de la circulation - science à peu près inconnue en Europe lors de la première semaine

²⁴³⁸ Sauf à certains moments sur des questions sensibles ou lors de débats locaux trop virulents comme pour la mise en place de parcmètres, la surveillance de la circulation ou le contrôle du stationnement.

²⁴³⁹ Voir notamment Merlin P., *La planification des transports urbains, enjeux et méthodes*, Masson, Paris, 1984 ; et *Les transports urbains*, PUF, Paris, 1992.

²⁴⁴⁰ Cf. A ONU GIX 12-6-6-52.

²⁴⁴¹ Cf. A ONU GIX 12-1-35.

d'étude - ont été tels que le rythme de 2 ans adopté jusqu'à présent ne semble plus approprié. Il est donc envisagé de tenir la prochaine Semaine d'Etude en automne 1978. Bien entendu, je vous tiendrai au courant au fur et à mesure que je disposerai de détails plus précis à cet égard. »

Ce travail sur les institutions et les lieux de rapatriement des savoirs en matière de circulation urbaine nous a conduit à revenir sur la carrière de plusieurs ingénieurs de l'Etat. La centralisation des connaissances dans ce domaine est facilitée par le fonctionnement du corps des ponts et chaussées qui contribue à nourrir des liens étroits entre les services centraux et déconcentrés²⁴⁴². Ce contexte débouche sur la production d'études importantes et sur de nombreuses tentatives de définition, de classification et de mise en place de nomenclatures et méthodologies permettant notamment une meilleure prise en compte du lien entre urbanisme et transport. Mais cette effervescence ne nous permet pas de trancher sur l'institutionnalisation d'une véritable science du trafic stabilisée et diffusable à travers des manuels et des enseignements, au cours d'une période qui ne lui permet pas encore d'atteindre une taille critique. Toutefois, il s'agit bien d'une étatisation des questions de circulation urbaine, qui se déploie à travers l'investissement des représentants de l'Etat sur ces thématiques dans les années cinquante et leur quasi-monopole dans ce domaine au cours de la décennie suivante. Mais cette centralisation est finalement de courte durée puisque les années soixante-dix, avec la mise en place de nouvelles réflexions sur les transports urbains collectifs, et les années quatre-vingt, avec la décentralisation, replacent au centre du débat les préoccupations locales²⁴⁴³.

A travers ce chapitre, nous avons vu comment les savoirs et les modes d'expertise développés dans les secteurs de la circulation urbaine et du stationnement permettent de gouverner la question automobile. Ils se développent au sein d'horizons très variés : secteur privé et mondes automobiles, municipalités, associations, revues ou services de l'Etat. Au fur et à mesure de leur inscription dans les débats administratifs, politiques et techniques, locaux ou nationaux, ils contribuent en même temps à une évolution continue de la mise sur agenda de des problèmes de circulation urbaine ainsi qu'aux réponses à cette problématisation. Si bien que les processus d'élaboration des connaissances en matière de circulation et de stationnement sont au coeur des enjeux du gouvernement urbain de l'automobile²⁴⁴⁴. En effet pour gouverner la circulation urbaine, les pouvoirs urbains ont besoin de connaissances stabilisées afin de proposer à la fois une construction claire et une définition précise du problème à circonscrire, et des réponses susceptibles d'y être apportées (en terme d'expertises, de dispositifs d'action publique ou de programmes d'intervention publique). Le cas du stationnement est ici particulièrement éclairant. Les difficultés pour développer des connaissances dans ce secteur témoignent d'une incapacité à encadrer la définition du problème public et donc à en circonscrire les réponses

²⁴⁴² Cf. Thoenig J.-C., 1987, op. cit.

²⁴⁴³ Voir notamment Menerault P., « Réforme territoriale et dynamique de l'intercommunalité dans les transports collectifs urbains : une approche diachronique », in Gallez C., Menerault P., Frère S., Guerrinha C. et Richer C., *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, Séminaire de rencontre entre chercheurs et acteurs, PREDIT-INRETS-ENPC, Marne-la-Vallée, 2005, pp. 3-14 ; Offner J.-M., « L'expertise locale en transports urbains entre logiques professionnelles et organisationnelles », *Politiques et management public*, vol. 6, n° 1, 1988, pp. 81-102 ; Lassave P., *L'expérience des Plans de Déplacements urbains (1983-1986)*, CETUR, Bagneux, 1987.

²⁴⁴⁴ En ce sens nous rejoignons les analyses classiques de Michel Foucault sur le lien entre pouvoir et savoir, voir Foucault M., « La gouvernementalité », in *Dits et Ecrits 1954-1988*, Gallimard, Paris, Tome 3, 1994, pp. 635-657 ; et « Le pouvoir, comment s'exerce-t-il ? », reproduit in Colas D., *La pensée Politique*, Larousse, Paris, 1992, pp. 754-762.

envisageables (réglementation du stationnement, mise en place de la zone bleue, de parcmètres, mise à disposition d'emplacements, construction de parcs...). Cela se traduit également par une hétérogénéité des formes de gouvernement de ce secteur (commissions, agences, SEM, interventions privées, partenariat public-privé...). Aussi si les représentants de l'Etat parviennent à conquérir progressivement une légitimité à intervenir sur les questions de circulation urbaine, leur capacité d'intervention au niveau des problèmes de stationnement est plus difficile à revendiquer contre des collectivités locales dans lesquelles le problème se pose parfois différemment.

Nous avons vu que la circulation urbaine apparaît comme un problème qui concerne principalement les techniciens municipaux, avant ceux des services déconcentrés de l'Etat, les ingénieurs des ponts s'intéressant plutôt à l'inter-urbain et au rural. Face à cette situation, les municipalités sont donc en quête d'expertise, ce qui les pousse à organiser les journées d'études des commissions municipales de circulation, à mettre en place des réseaux d'experts ou d'élus (AIVF, AMF), ou à participer à des manifestations ou à des voyages d'études. Ainsi la mise sur agenda des questions de circulation urbaine s'inscrit très tôt dans un concert de préoccupations locales, avant notamment les tentatives²⁴⁴⁵ d'étatisation de l'expertise et des enjeux de réglementation consacrées en France par la création du Ministère de l'Equipement en 1966.

Les questions mises en avant et les savoirs constitués et consolidés à travers ces étapes sont favorisés par le développement de rencontres, l'activité de revues et le fonctionnement d'organisations professionnelles, associatives ou techniques. Ces modes de connaissances participent à une nouvelle intégration des villes dans un contexte plus large auquel elles participent, par l'exemplification de pratiques, de savoirs ou de réalisations locales. Dans cette perspective, on peut mettre en évidence un véritable va-et-vient continu entre les questions et les savoirs localisés ou construits à partir des activités d'un expert et leur montée en généralité ou mise en relation avec d'autres niveaux de compréhension. En lien avec la mise en avant de phénomènes de circulation²⁴⁴⁶, nous nous sommes également efforcés de repérer les dynamiques plus centrales qui suscitent la collecte d'expériences et d'initiatives ou de savoirs locaux, personnalisés ou situés.

En ce sens, sous couvert de jeux d'échelles, les revendications de prise en compte des enjeux urbains peuvent alors aussi se transformer parfois en luttes politiques, administratives, professionnelles ou associatives. Dans ce sens, en fonction de l'évolution de certains débats, on peut mettre en évidence l'existence d'une rupture entre d'un côté les ingénieurs/techniciens/administratifs/responsables/élus des villes et de l'autre les ingénieurs/techniciens/administratifs/responsables d'Etat. Ces tensions sont déjà perceptibles au sein des activités de l'AGHTM²⁴⁴⁷, qui pourtant se développe assez largement comme un réseau de techniciens parisiens²⁴⁴⁸. Elle le sont plus encore à travers le

²⁴⁴⁵ Dès les années cinquante, le Ministère des Travaux Publics se lance dans une stratégie d'analyse de l'urbain en mettant en œuvre un vaste programme d'étude et d'enquêtes sur l'urbain, qui préfigure la mise en place du Ministère de l'Equipement.

²⁴⁴⁶ Cf. Saunier P.-Y., 2004, art. cit.

²⁴⁴⁷ Voir sur ce point les travaux de Viviane Claude, « Cultures techniques locales et circuits internationaux, Les techniciens municipaux français au début du XXe siècle » in Dumons B. et Pollet G., *Administrer la ville en Europe, XIXe-XXe siècles*, L'Harmattan, 2003, Paris, pp. 143-162.

²⁴⁴⁸ Notamment après la Seconde Guerre Mondiale, alors qu'avant le poids de certains ingénieurs provinciaux, comme Camille Chalumeau, était central dans l'Association. Il faut aussi noter la forte orientation des activités de l'Association du côté des entreprises privées.

développement de l'AIVF, réseau plus provincial²⁴⁴⁹, qui vient compléter voire concurrencer le réseau national des ingénieurs des ponts et chaussées²⁴⁵⁰. Au-delà, on peut également, pour certaines périodes et dans le cadre de certaines activités, souligner la concurrence entre les représentants des grandes villes françaises et les représentants de la capitale. Au même titre que les services centraux des ministères concernés, les réseaux municipaux et préfectoraux parisiens constituent en ce sens un centre de pouvoir dont l'accès ou la distance sont recherchés par les édiles locaux avec méfiance ou comme point d'appui. Le développement des communautés urbaines et les évolutions propres aux années soixante-dix, sur lesquels nous n'avons pas pu enquêter mais qui voient la consécration en France des enjeux urbains et métropolitains²⁴⁵¹, permettent sans doute de souligner encore davantage ces tensions et ces jeux de concurrence²⁴⁵².

Enfin ce mode d'enquête et les résultats auxquels il aboutit justifient donc pleinement le recours à une démarche en termes de circulations mettant l'accent dans le cadre d'un espace ouvert et non hiérarchique sur les processus de diffusion et de réception des connaissances et des questions plutôt que sur les phénomènes d'importation et d'exportation des enjeux soulevés à partir d'un champ de dépendance entre niveaux d'acteurs impliqués. La dispersion des discussions et des sujets débattus ainsi que les liens qui traversent les différentes échelles étudiées, rendent compte d'une véritable inscription des problématiques locales dans des scènes d'échanges plus larges et plus complexes. De sorte que sur le plan théorique et méthodologique, la mise en avant de ces processus modifie profondément les manières d'écrire et d'enquêter sur et à partir d'une monographie locale.

Cette dernière partie nous a permis de revenir sur la manière dont la circulation urbaine est administrée et gouvernée. Nous avons présenté la mise en administration des problèmes de circulation urbaine à travers l'activité des services techniques et administratifs des autorités locales et centrales. Ce processus de formalisation renvoie à la capacité

²⁴⁴⁹ Confirmé par le fait que certains ingénieurs, pourtant au centre de l'AGTHM (positionnée de plus en plus autour des entreprises privées et de l'Ecole des ingénieurs de la Ville de Paris) comme Chalumeau (il en est le président entre 1927 et 1928), se détournent progressivement de cette association pour fonder leur propre réseau/association avec l'AIVF en 1937 ou pour participer à d'autres réseaux (GECUS). Toutefois il faut noter qu'après un « moment provincial », incarné notamment à la fin des années trente par Lyon (Chalumeau, Martin, Pernot), Nice (Kirchner), Saint-Étienne (Le Tellier), Villeurbanne (Fleury) ou Dijon (Reinson), les activités de l'AIVF se recentrent à nouveau autour de la capitale et de la Ville de Vincennes, où de nombreux congrès se tiennent (14 entre 1949 et 1972) pour permettre une audience plus large des représentants de l'Etat aux revendications des AIVF.

²⁴⁵⁰ Voir sur ce point notre contribution : « Les parkings, une affaire locale ? », dans Bardet F. (dir.), *Le nouvel âge de la rationalisation du gouvernement. De l'expertise d'Etat à l'expérience des marchés dans la conception des politiques urbaines*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon (à paraître en 2009).

²⁴⁵¹ Voir Castells M., *La question urbaine*, Maspero, Paris, 1972 ou Lojkine J., *Le marxisme, l'Etat et la question urbaine*, PUF, Paris, 1977.

²⁴⁵² Sur ces points on peut souligner la tenue le 5 décembre 1972 d'une réunion de l'Association des Maires de France, à laquelle assistent plusieurs élus, ingénieurs des villes et ingénieurs des ponts et chaussées, qui permet de repérer l'inquiétude des ingénieurs de l'Etat, devant la montée en puissance d'un corps d'ingénieurs communaux renforcé par la loi qui vient d'être votée, par le choix fait par les établissements de coopération intercommunale de se doter de services techniques propres et par la volonté de prise en main de la planification urbaine par les techniciens communaux. Dans le même sens plus tard, en 1974, dès sa première réunion, le groupe de travail « Voirie urbaine » de l'AIVF tente de reprendre à son compte le traitement des problèmes spécifiques de la voirie urbaine en décalage avec tout ce qui avait été déjà développé par ailleurs sur les questions intéressant la route. Son objectif était de faire entendre la voix des techniciens de la voirie urbaine dans un concert dominé jusqu'alors par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les grandes entreprises routières nationales.

d'encadrement du phénomène automobile auquel doivent faire face les pouvoirs publics. Il se décline à travers la mise en place de structures, d'outils et de dispositifs qui fournissent des réponses aux problèmes de circulation urbaine et contribuent à orienter la mise en œuvre de politiques publiques dans le secteur des transports (entretien et construction d'infrastructures, gestion des flux et surveillance de la circulation, gestion du stationnement, politiques de sécurité routière).

Puis nous avons mis l'accent sur la construction de savoirs permettant de gouverner les questions automobiles. Cette construction obéit à plusieurs dynamiques liées mais parfois opposées. Nous avons tout d'abord mis en évidence un processus de circulation des questions et des solutions proposées aux problèmes automobiles. Il conduit à un éclatement des lieux de production des connaissances utiles à l'action publique en matière de circulation urbaine. Dans ce cadre, nous avons repéré la constitution de foyers d'expertise autour du rôle de réseaux et d'associations d'experts et à partir du positionnement de certaines villes. Nous avons ensuite cherché à analyser les processus de consolidation de ces savoirs à travers certains vecteurs (revues, rencontres, voyages, associations), et qui passent également par des tentatives de centralisation. Nous avons donc montré enfin comment ces savoirs parviennent à être rapatriés au niveau central, notamment dans le cadre d'institutions et de parcours d'experts. Toutefois, au niveau du stationnement, du fait des préoccupations et des contextes locaux, la centralisation des connaissances reste largement incomplète. De même, la production d'études importantes liant problématiques de transports et enjeux urbains n'aboutit pas à l'émergence d'une véritable science du trafic.

Conclusion

Au terme de notre travail, nous souhaitons récapituler les principaux résultats de cette enquête et ouvrir quelques pistes permettant de comprendre l'évolution plus contemporaine du rôle des commissions municipales. Nous aurons ainsi l'occasion de revenir sur les principales caractéristiques du gouvernement de la circulation urbaine puis d'évoquer les facteurs de sa transformation à partir des changements institutionnels et des évolutions du secteur des transports.

Notre enquête s'est construite autour de trois temps forts. Nous avons analysé dans un premier temps la mise sur agenda des questions de circulation urbaine. Il s'agissait de revenir sur l'identification et la construction d'un problème public. Dans cette perspective nous avons présenté les caractéristiques des mondes automobiles, à partir desquels se construit un gouvernement interne ou privé de certains problèmes automobiles (sécurité, éducation des usagers, signalisation, propositions d'expertise...). Cette situation évolue progressivement vers un partenariat entre acteurs privés et publics autour de la consolidation de ce secteur d'intervention. S'invitant largement au sein des débats politiques locaux, les problèmes automobiles poussent alors les autorités locales à réagir en mettant en place des arrêtés puis une réglementation générale de la circulation. Les débuts de l'automobile sont également marqués par l'émergence de scènes de discussion nationales et internationales qui inscrivent à l'agenda des gouvernements nationaux et des organismes internationaux les questions routières dans une large acception (signalisation, circulation routière, enjeux touristiques). Toutefois, les représentants des villes sont absents ou écartés de ces scènes de débats. En parallèle, malgré quelques moments polémiques, se confirme le rôle toujours important des acteurs des mondes automobiles notamment dans le domaine du stationnement.

Notre deuxième partie nous a conduit à revenir sur le système d'acteurs et les dispositifs qui gouvernent la circulation urbaine. Nous avons montré comment s'organise la répartition des différentes prérogatives qui se construisent autour de la régulation des questions automobiles. A travers elle, se nouent des relations d'interdépendance entre les autorités locales et centrales. Ces dernières s'expriment sous forme de tensions mais peuvent aussi s'affirmer à partir de modes de collaboration. C'est pourquoi nous avons mis en évidence l'existence de pouvoirs urbains, rassemblant sur un territoire ou à partir de la gestion d'un problème public transversal, les acteurs privés et publics, les autorités locales et centrales, les techniciens et administratifs, les élus ou les associatifs. Ce système d'acteurs s'incarne dans certains parcours que nous avons restitués (notamment ceux des ingénieurs des villes et des ingénieurs de l'Etat) mais surtout dans un gouvernement par commissions. Ce dernier a fait l'objet d'une analyse, à partir des échelles et des secteurs dans lesquels il se déploie. Si nous avons montré la structuration des activités de plusieurs organismes autour de différentes commissions, nous avons insisté sur le processus d'institutionnalisation d'une grande commission nationale autour des questions automobiles, la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale. Puis dans la plupart des villes françaises, nous avons montré comment se met en place une commission municipale de circulation, qui rassemble les principaux acteurs et organismes concernés par la gestion de ce secteur.

Notre dernier temps d'analyse portait sur la manière dont la circulation est administrée et gouvernée. Nous avons tout d'abord présenté les différents processus de mise en administration des questions automobiles. Nous sommes ainsi revenu sur la mise en rapport et la mise en forme qualitative et quantitative du phénomène automobile opérées par les services techniques et administratifs des autorités locales et centrales. Nous avons montré le développement de plusieurs outils (arrêtés, rapports, statistiques, cartographie...) qui permettent de circonscrire les problèmes automobiles et produisent du consensus pour les usagers et les organismes concernés. Ces outils sont accompagnés par la mise en place de structures d'études et d'administration des enjeux de circulation, notamment au niveau central. Puis nous avons présenté le processus de production de savoirs concernant la circulation urbaine, qui s'inscrit dans une double dynamique de circulation et de centralisation des connaissances à partir d'espaces et d'institutions qui les portent et les soutiennent. Cette perspective montre tout particulièrement l'intérêt d'une étude des échanges entre villes et nous a permis de revenir sur la centralisation incomplète des problématiques automobiles dans un cadre national et homogène. Par ailleurs, cette enquête attentive aux dynamiques de circulation montre sous un autre jour la place et le rôle de certaines villes françaises face à l'Etat et à la capitale, notamment au cours des années cinquante et soixante.

Gouverner par commissions la circulation urbaine

Notre enquête sur le gouvernement de la circulation urbaine nous a donc conduit à mettre en évidence l'institutionnalisation d'un dispositif d'action publique ouvert et partenarial. Nous avons mis l'accent sur une logique de relations, d'interdépendances et de collaborations²⁴⁵³, plutôt que sur des luttes ou des tensions. Cette logique valide l'existence des pouvoirs urbains qui s'incarnent à travers leur positionnement sur les problématiques de circulation urbaine. En empruntant aux analyses de Yannick Barthe sur la mise en débat du traitement des déchets nucléaires, on peut alors parler de « l'ouverture d'un espace de discussion »²⁴⁵⁴ des questions automobiles. Les commissions permettent en effet l'étude et la délibération dans un cadre politico-administratif de controverses techniques, avec la participation d'acteurs hétérogènes. Au sein de cet espace, le rôle des acteurs privés représentant les mondes automobiles, est déterminant. Ils participent activement à la production de l'action publique locale en matière de gestion de circulation urbaine. On repère donc une véritable interpénétration des mondes automobiles (incarnés dans l'ACR) dans le gouvernement de la circulation urbaine. A certaines périodes et sur certains dossiers, les membres ou les commissions de l'ACR jouent le rôle d'antichambre de la commission municipale de circulation. Plusieurs projets sont préalablement examinés au sein de l'ACR (en comité directeur, en commissions ou à partir de l'action personnelle de certains membres) avant d'être présentés en commission municipale puis au Conseil municipal. On retrouve ici un fonctionnement proche de celui développé par le Musée social, qui en interne, réfléchit à

²⁴⁵³ La même logique que l'on retrouve à travers la structuration des mondes automobiles, et qui nous avait fait écartée d'autres notions analytiques comme champ ou configuration.

²⁴⁵⁴ Cf. Barthe Y., « Rendre discutable. Le Traitement politique d'un héritable technologique », *Politix*, n° 57, vol. 17, 2002, p. 60.

certaines projets de lois sociales ou urbaines présentées ensuite au Parlement²⁴⁵⁵. Au-delà du rôle des acteurs privés, notre travail a permis de mettre en évidence les phénomènes de complémentarité et d'interdépendance entre les services et les représentants des collectivités locales et ceux de l'Etat, à partir notamment de la conquête et de la gestion des espaces urbains. Si nous avons montré une certaine autonomie des services techniques municipaux de la Ville de Lyon par rapport à d'autres villes, cela n'empêche pas les ingénieurs de l'Etat de prendre part progressivement, dès le milieu des années trente, aux réflexions et aux projets qui se déploient dans un cadre urbain. Cette collaboration prend forme également au sein de la commission municipale de circulation. Par ailleurs, d'autres configurations d'acteurs sont possibles. Ainsi, si les enjeux de circulation sont dans d'autres villes comme Marseille ou Nice gouvernés par les ingénieurs de l'Etat, on retrouve également des projets routiers ou de parcs de stationnement ambitieux et un fonctionnement étendu des commissions municipales de circulation.

A partir de notre étude axée sur une monographie élargie, nous avons donc pu mettre l'accent sur les préoccupations et les contextes différents qui influencent l'institutionnalisation des commissions, le rôle des élus ou le positionnement des ingénieurs des villes²⁴⁵⁶. Nous avons repéré différentes logiques de construction de foyers d'expertise locale en matière de circulation urbaine, en fonction notamment de l'appartenance ou non des ingénieurs des villes au corps des ponts et chaussées, de la participation d'organismes privés ou de la mobilisation de certains acteurs dans les réseaux nationaux ou internationaux.

Dans ce sens, l'étude des commissions municipales montre que leur institutionnalisation est dépendante de plusieurs facteurs. Le rôle du Maire, la place des Adjoints, le fonctionnement des services techniques, le positionnement des services de l'Etat, ou les liens avec la société urbaine influencent leur mise en place et leur développement. Elles connaissent toutes des épisodes au travers desquels sont discutés leur composition et leur fonctionnement, et qui peuvent aboutir à la mise en œuvre d'une action ou la production d'un document important (code de circulation urbaine à Nice et Saint-Étienne ; organisation des journées d'études des commissions municipales de circulation à Lyon et Rouen ; organisation des semaines de la circulation à Marseille). Par ailleurs, nous avons vu l'émergence de plusieurs figures centrales dans le fonctionnement de ces structures. A Bordeaux, le Maire y tient encore une place centrale. A Lyon, Lille, Rennes ou Villeurbanne, les Adjoints gouvernent la commission. A Saint-Étienne, le commissaire central de police joue un rôle majeur dans ce dispositif à partir des compétences et de la notoriété qu'il acquiert dans ce domaine. Plusieurs ingénieurs s'affirment également comme des acteurs incontournables dans ce domaine à Nice, Marseille ou Toulon. A Lyon enfin, on a repéré l'importance du rôle de personnalités issues des mondes automobiles, à la marge et au cœur de la commission municipale de circulation.

Cette enquête nous a permis de mettre en évidence les dynamiques infra et supra-nationales d'échanges entre villes, au sein d'espaces associatifs ou professionnels, à partir de revues, de rencontres, de voyages ou d'enquêtes. En ce sens, nous avons souligné que les problèmes automobiles s'inscrivent dans des scènes de discussions larges, diverses

²⁴⁵⁵ Voir sur ce point Horne J., « L'antichambre de la Chambre : le Musée social et ses réseaux réformateurs, 1894-1914 », in Topalov C., *Laboratoires du nouveau siècle. La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Editions de l'EHESS, Paris, 1999, pp. 121-140. Voir aussi Gaudin J.-P., 1985, op. cit.

²⁴⁵⁶ Par ailleurs, il serait utile de prolonger notre enquête avec l'étude plus fine d'autres villes françaises importantes, comme Strasbourg, Toulon, Rennes, Toulouse, Nantes, Rouen, Montpellier, Grenoble, Clermont-Ferrand, Nancy, ou Metz, dans lesquelles les problématiques de circulation urbaine sont également importantes.

et éclatées. Si les représentants des villes ne bénéficient pas d'un accès privilégié à ces lieux de débats, les préoccupations locales ne sont pas sans lien avec les autres niveaux de discussions des problèmes automobiles. Par ailleurs, nous avons montré que plusieurs villes françaises prennent appui sur d'autres réseaux que ceux développés par l'Etat ou la capitale, pour se mobiliser au niveau de la production de savoirs et de la mise en œuvre de politiques concernant la circulation urbaine. En ce sens on peut dire que les capacités d'autonomie et d'initiatives de certaines villes, affirmées au cours de l'entre-deux-guerres, se maintiennent pendant la période des Trente Glorieuses.

Parallèlement, on a observé un repositionnement des services de l'Etat au niveau des problématiques routières à partir du milieu des années trente. Concernant les services centraux, ce mouvement est perceptible dans la construction des outils, comme la production de statistiques automobiles, la volonté d'harmoniser les réglementations de la circulation routière, ou la mise en place de commissions nationales. Au départ largement insérée dans un schéma départemental et rural, cette dynamique rencontre progressivement les villes. On voit en effet un vaste mouvement de conquête des problématiques urbaines, à partir des années trente, qui se confirme dans les années cinquante et soixante, jusqu'à la mise en place du Ministère de l'Equipement en 1966. Plusieurs structures d'études et de recherches et services centraux sont en effet mises en place avec une orientation explicite du côté des enjeux urbains, à partir notamment du fonctionnement de plusieurs divisions urbaines. La mobilisation des représentants de l'Etat sur les thématiques urbaines prend alors forme dans le cadre de la réalisation de notes importantes, la participation à des groupes de travail (au sein du Commissariat Général au Plan notamment) et à des manifestations, ou l'organisation de sessions de formation et de rencontres. Cette évolution s'affirme dans plusieurs carrières d'ingénieurs des ponts et chaussées en poste dans les services centraux et sur lesquelles nous sommes revenu.

Si ces enjeux restent plus visibles au niveau central, ils ne sont pas sans lien avec ce qui se joue sur le plan local. A partir de l'exemple lyonnais, nous avons pu suivre notamment l'évolution de certains parcours d'ingénieurs de l'Etat, dont les carrières et les compétences apparaissent de plus en plus connectées aux problématiques urbaines. Nous avons en effet observé comment ils « glissent » des problématiques routières aux enjeux urbains pour intervenir sur ces territoires *via* des aménagements (tunnels, ponts, trémies, autoroutes urbaines) ou la gestion des flux de circulation (carrefours, enquêtes). Toutefois, l'une des thématiques qui résiste le plus à cette conquête concerne sans doute le stationnement. Il constitue un champ d'intervention plus fortement marqué par les contextes locaux (enjeux institutionnels, jeux d'acteurs, rôle du secteur privé, topographie, avancées et problèmes techniques...) et moins investi par les ingénieurs des ponts et chaussées, à Lyon et Lille par exemple.

Les commissions municipales que nous avons étudiées, se présentent donc comme un dispositif d'action publique ancien mais original, qui permet de gouverner les enjeux de circulation urbaine. Il s'appuie sur une interface public-privé, en intégrant les représentants de divers organismes intéressés aux questions automobiles, ainsi que sur la participation de différents acteurs des sphères publiques (représentants de l'Etat et des collectivités locales, élus, administratifs, techniciens, forces de l'ordre). Il donne à voir un espace de collaboration et de pacification des enjeux, plus qu'un champ de luttes, de domination ou de lobbying. En effet, l'intégration de ces différents participants permet de « garder le loup dans la bergerie »²⁴⁵⁷. En ce sens, on a vu justement que l'ACR a été critiqué par rapport à sa

²⁴⁵⁷ Cf. Debbasch C., *Science administrative, Administration publique*, Dalloz, Paris, 1989 (5^{ème} édition), p. 58.

participation aux projets municipaux puisque avec ce système il est à la fois juge et partie du travail municipal et peut perdre en contrepartie son indépendance.

Notre enquête a commencé au début des années dix. Elle nous a conduit à suivre le processus d'institutionnalisation d'un mode de gouvernement de la circulation urbaine autour de la mise en place de commissions, et à partir d'une sociologie politique des pouvoirs urbains. Instaurée sous une première configuration avant la Première Guerre Mondiale, la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon est plusieurs fois « remise en route » jusqu'à devenir permanente au début des années trente. Au cours des années cinquante et soixante, elle voit ses activités se développer et se diversifier et connaît quelques épisodes polémiques (au niveau de la gestion du stationnement notamment) ainsi que des moments de réorganisation. Puis à partir de la fin des années soixante, son positionnement dans le système politico-administratif local semble remis en cause, en raison des transformations de l'environnement social et institutionnel du système de gouvernement municipal de la circulation. Nous allons revenir à présent brièvement sur ces éléments à partir desquels nous avons clôturé notre enquête.

Des transformations de l'environnement institutionnel et social à la dilution du gouvernement par commissions

A la fin des années soixante, on perçoit les signes d'un éclatement du système de gouvernement par commissions de la circulation urbaine. D'une part, plusieurs évolutions apparaissent et transforment les problèmes automobiles. Quantitativement, le nombre de voitures n'est plus comparable aux données établies pendant l'entre-deux-guerres ou lors la période de la Reconstruction²⁴⁵⁸. Les transports en commun sont de moins en moins efficaces et sont délaissés par les usagers²⁴⁵⁹. Les problèmes de stationnement sont de plus en plus aigus²⁴⁶⁰. La congestion de la circulation gagne la Presqu'île et entraîne une extension du centre ville sur la Rive Gauche (Part-Dieu) et le déplacement d'activités en périphérie (nouveaux quartiers, villes nouvelles).

Par ailleurs, on retrouve une démultiplication des acteurs concernés par les problèmes de transports avec l'institutionnalisation de nouvelles structures (Société d'Etudes du Métro de l'Agglomération Lyonnaise, créé en 1968, la Communauté Urbaine de Lyon, Lyon Parc Auto²⁴⁶¹, et la Police municipale mises en place en 1969, puis le Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise créé en 1985). De plus, ces structures rendent compte d'un changement de cadre territorial. La Courly, la SEMALY et le Sytral²⁴⁶² ont notamment en

²⁴⁵⁸ Il y avait 60 000 véhicules en circulation dans le Rhône à la fin des années trente et on retrouve encore cet ordre de grandeur au début des années cinquante. Par contre en 1970, il y a plus de 400 000 véhicules en circulation dans le Département.

²⁴⁵⁹ Cf. Montès C., 1992, op. cit.

²⁴⁶⁰ Après avoir résisté pendant longtemps, le Maire de Lyon met en place le système du stationnement payant en 1972.

²⁴⁶¹ Lyon Parc Auto prend en charge l'expertise, la construction et la gestion du stationnement et des parcs de stationnement.

²⁴⁶² La Sémaly (Société d'Etude du Métro de l'Agglomération Lyonnaise) puis le Sytral (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise), qui remplace le STCRL, permettent notamment une autonomisation et un (re)développement du secteur des transports urbains à Lyon.

charge des politiques d'agglomération. Après une période de transition marquée entre autres par un dédoublement des délégations et des commissions entre la Ville de Lyon et la Courly, se posent des problèmes de répartition des attributions. En effet, la question de l'organisation des compétences entre celles transférées en 1969 à la Courly (voirie, transports urbains, parcs de stationnement), avec le personnel administratif et technique correspondant, et celles de la Ville de Lyon (pouvoirs de police du maire, attributions de la police : contrôle partiel du stationnement et de la circulation) apparaît parfois problématique au niveau de la mise en œuvre de certaines politiques²⁴⁶³.

Ce basculement, opéré dès la fin des années soixante, symbolise la fin d'un modèle de gestion politico-administrative « municipale » des problèmes de circulation urbaine. Il se situe également dans un contexte marqué par la redéfinition des préoccupations locales et centrales autour des transports urbains, qui rompt avec des problématiques jusque là exclusivement automobiles. Ainsi, si l'Etat, en parallèle à la conquête de la Ville par les ingénieurs des ponts et chaussées marquée par la création du Ministère de l'Equipement en 1966²⁴⁶⁴, monopolise de plus en plus l'expertise sur le plan de la circulation urbaine²⁴⁶⁵, une succession de directives et de lois vient redéfinir le secteur des déplacements urbains avec notamment en 1971, la mise en place des procédures établissant les plans de circulation²⁴⁶⁶, puis en 1982, la loi LOTI²⁴⁶⁷, qui instaure les Plans de Déplacements Urbains²⁴⁶⁸.

Enfin depuis la fin des années soixante, le développement des mouvements sociaux, la prise en compte des enjeux environnementaux et des problèmes de sécurité conduit à une plus forte participation de la société civile, qui se traduit par l'augmentation du nombre d'associations²⁴⁶⁹. Ces dernières ne peuvent plus ou ne cherchent pas à être directement représentées dans les commissions municipales. Plus généralement, il semble que la forme de délégation municipale autour des commissions municipales se dilue à partir des années quatre-vingt²⁴⁷⁰. En effet, notamment depuis les élections de 1983²⁴⁷¹, les Conseils d'arrondissement, les Comités de quartier ou même les anciens Comités

²⁴⁶³ Voir les entretiens avec Robert Batailly, conseiller municipal de la Ville de Lyon et membre de la commission de circulation sous les mandats de Pradel et Collomb, 11-01-06 et Paul Feuga, conseiller municipal de 1971 à 1989, 28-11-05.

²⁴⁶⁴ Voir Thoenig J.-C., 1987, op. cit.

²⁴⁶⁵ Cela se traduit par des projets d'infrastructures routières et autoroutières (autoroutes urbaines notamment) portés par les services déconcentrés de ce nouveau ministère, sur le plan de la réglementation routière, sur la question des transports urbains (voir sur ce point Offner J.-M. 1988, art. cit.), et par une étatisation des politiques de sécurité routière (voir Decreton S., *La sécurité routière : les différents aspects d'un service public morcelé*, Thèse de Droit, Université Lille II, 1989).

²⁴⁶⁶ Cf. Circulaire interministérielle n° 71.230 du 16 avril 1971 qui établit la procédure « plan de circulation », voir sur cette question Faivre d'Arcier B., Offner J.-M. et Bieber A., *Les plans de circulation : évolution d'une procédure technique*, Rapport de recherche, Ministère de l'Equipement, Institut de recherche sur les transports, Arcueil, 1979.

²⁴⁶⁷ Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.

²⁴⁶⁸ Complétée en 1996 par la Loi LAURE (Loi sur l'Air et Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996). Voir Jouve B., *Les politiques de déplacements urbains en Europe, L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Ed. L'Harmattan, Paris, 2003.

²⁴⁶⁹ Voir sur ces points le numéro spécial « Le foisonnement associatif », *Annales de la recherche urbaine*, n° 89, juin 2001.

²⁴⁷⁰ Sylvie Biarez parle également de changement dans l'interface entre la municipalité et les associations au niveau du mode de consultation, cf. Biarez, S., *Le pouvoir local*, Ed. Economica, Paris, 1989, pp. 262 – 269.

²⁴⁷¹ Avec la Loi du 31 décembre 1982 dite PLM relative à l'organisation administrative de Paris, Lyon et Marseille, qui installe notamment les conseils d'arrondissements.

d'Intérêts Locaux²⁴⁷², offrent d'autres possibilités de visibilité et de formulation d'avis pour les experts ou les associations sur des questions diverses. Ainsi malgré l'arrivée en son sein de nouvelles associations, comme les Droits du piéton, la commission municipale de circulation perd son rôle d'espace de consultation et de participation pour les experts et les associations²⁴⁷³. Elle n'apparaît plus incontournable étant donné la complexification et la multiplicité de la représentation des associations et la diversité des expertises qui peuvent être mobilisées²⁴⁷⁴. Dans cette perspective, le cadre de référence communal et la représentativité des commissions municipales classiques semblent perdre leur position monopolistique et leur capacité de centralisation des problèmes publics locaux. Ce mouvement est confirmé par les évolutions du territoire et de la gouvernance de l'agglomération lyonnaise²⁴⁷⁵ et l'augmentation du nombre d'associations et d'actions revendicatives issues de la société civile²⁴⁷⁶. Par ailleurs, à côté des procédures classiques de consultation municipale institutionnalisées depuis la fin du dix-neuvième siècle, les procédures de délibération et de participation se sont développées²⁴⁷⁷ tout en étant mieux encadrées par la Loi²⁴⁷⁸.

Au-delà de ces évolutions sociales et institutionnelles, la cohérence du secteur des déplacements urbains apparaît de plus en plus problématique²⁴⁷⁹, tant sur le plan de l'intermodalité, que sur celui des échelles d'intervention, avec notamment une superposition de structures, des niveaux de décisions et des enjeux entremêlés²⁴⁸⁰.

[La gestion politico-administrative du secteur des transports à Lyon aujourd'hui]

²⁴⁷² Les comités d'intérêts locaux sont créés à Lyon en 1880. Voir sur ces questions Joliveau T., *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880 – 1983)*, Ed. du CNRS, Paris, 1987 ; et Amzert M., « Les Comités d'intérêts locaux de l'Agglomération Lyonnaise, Grandeur et incertitudes d'une forme associative », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 89, juin 2001, pp. 70 – 78.

²⁴⁷³ Cf. entretien avec Colette Olivero (14-09-04).

²⁴⁷⁴ Cf. Blanc M., « Concertation, sociologie urbaine, citoyenneté », *Annales de la recherche urbaine*, n° 38, 1988, pp. 104-112.

²⁴⁷⁵ Les échelons infra-communaux (arrondissements, conseils de quartier, comités d'intérêt local), ou supra-communaux (Communauté Urbaine de Lyon, Conseils de développement, Conférences des Maires, Région Urbaine de Lyon, Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise) sont de plus en plus sollicités pour encourager la démocratie participative ou renforcer les procédures de délibération et de concertation, voir notamment Belmessous F. (dir.), 2008, op. cit.

²⁴⁷⁶ Entre autres : DARLY (Se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise), Lyon-vélo, RVV (Rassemblement pour une Ville sans Voiture), La Ville à Vélo, Lyon Métro Transports Publics, « REAGIR, L'enfant et la rue », REUSSIR (Repenser l'Équipement Urbain Sans Sacrifier l'Intérêt des Riverains), AGUPE (Association Générale d'Urbanisme et de Protection de l'Environnement), Ligue contre la violence routière, ou La Rue de l'Avenir...

²⁴⁷⁷ Voir notamment Blondiaux L., « La délibération, norme de l'action publique contemporaine ? », *Projet*, n° 268, 2001. Sur le développement des formes de participation de la société civile, voir Nonjon M., *Quand la démocratie se professionnalise. Enquête sur les experts de la participation*, Thèse de science politique, Lille 2, 2006 ; et Bacqué M.-H. et Sintomer Y., « Gestion de proximité et démocratie participative », *Annales de la recherche urbaine*, n° 90, septembre 2001, pp. 148-155.

²⁴⁷⁸ Notamment par la Loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, voir sur ce point les entretiens avec Nicole Bargoin (16-01-06) et Guy Frond (18-01-06), membres du Conseil Municipal de la Ville de Lyon.

²⁴⁷⁹ Voir notamment les entretiens avec David Herquelle, Directeur de la Direction des Déplacements Urbains de la Ville de Lyon, 05-04-06 et Marine Bareille, chargée de mission à la Mission « Déplacements » du Grand Lyon, 06-04-06.

²⁴⁸⁰ Cf. Purenne A., *L'action publique par le bas, Les transports urbains de la Communauté Urbaine de Lyon*, Thèse de sociologie, ENS Cachan, 2003, p. 144 et suivantes.

La gestion politico-administrative du secteur des transports à Lyon aujourd'hui		
Niveau politico-administratif	Acteurs et structures de la gestion des transports	Domaines d'interventions
Communes	Direction des Déplacements Urbains à la Ville de Lyon ; Services techniques des villes concernées ; Commissions des villes concernées.	Circulation Stationnement (contrôle, gestion de certains parcs) Sécurité routière Modes doux
Courly Structure intercommunale	Mission « Déplacements » ; Pôle « Déplacement » ; Commission « Transports ».	Circulation Stationnement (gestion) Sécurité routière Transports collectifs urbains Modes doux
Lyon Parc Auto	Président ; Directeur ; Conseil d'administration ; Directions techniques.	Stationnement Autolib
Syndicat des Transports de l'agglomération Lyonnaise , gestionnaire du PDU ; PTU de 64 communes.	Président ; Comité syndical ; Bureau Exécutif ; Equipes administratives et techniques.	Circulation et sécurité routière (suivi du PDU) Stationnement (réalisation et gestion des parcs-relais) Transports collectifs urbains
Conseil Général	Pôle « Infrastructures et déplacement » ; Commission « Transports ».	Circulation Sécurité routière
Services de l'Etat	Direction Départementale de l'Equipement (Service Déplacements) ; Préfecture ; SNCF.	Circulation Sécurité routière Transports de marchandises et de personnes

Le secteur des transports urbains est donc un secteur complexe qui mobilise des enjeux liés à la voirie (infrastructures, construction, grands travaux) ; à la réglementation et la police ; à la prévention, l'information et la promotion de la sécurité routière et du partage de l'espace public²⁴⁸¹. Les déplacements urbains sont aujourd'hui une « compétence qui regroupe six secteurs –voirie, sécurité, circulation, stationnement, transports collectifs urbains, transports collectifs en site propre-, des savoir-faire différents (gestion, techniques, socio-économiques et aménageurs) et, enfin, qui fait appel à des milieux professionnels dotés de schèmes cognitifs tout aussi différents (services de l'Etat, entreprises exploitantes, services administratifs et techniques des collectivités locales, ...). Au total, une quinzaine de professions se trouvent impliquées dans le secteur des déplacements »²⁴⁸². Par ailleurs, les entreprises privées ont également un rôle de plus en plus important, notamment dans le domaine du stationnement²⁴⁸³ ou dans celui des modes doux²⁴⁸⁴.

²⁴⁸¹ Voir Lefèvre C. et Offner J.-M., *Les transports urbains en question*, Celse, Paris, 1990.

²⁴⁸² Cf. Jouve B., 2003, op. cit., p. 81.

²⁴⁸³ LPA, constitué à sa création pour être l'unique bras armé des collectivités locales dans la gestion du stationnement et la construction de parcs, n'a plus l'exclusivité des commandes publiques depuis la fin des années quatre-vingt dix et doit faire face à la concurrence de groupes privés.

²⁴⁸⁴ Mise en place du système de vélo en libre service « Vélo'v » en 2005 par l'entreprise lyonnaise JC Decaux.

En filigrane, se dessine une évolution importante en termes à la fois terminologique, technique, géographique, politique et environnemental des problèmes et des structures que nous venons de décrire. Depuis les années dix, on serait passé de problèmes liés à la circulation routière (touchant à l'automobile, la ville centre avec comme cadre de résolution des problèmes publics, la municipalité et comme mode de résolution principal la construction ou l'aménagement d'infrastructures) à des enjeux en termes de déplacements urbains (avec la prise en compte de l'intermodalité et de l'intercommunalité et les contraintes de partage de l'espace public)²⁴⁸⁵. On repère donc un glissement rendant compte d'une évolution dans l'appréhension du problème public de la circulation urbaine et dans les réponses que les autorités sont susceptibles de lui apporter. Il se trouve progressivement redéfini au fur et à mesure de l'évolution des usages de l'automobile et du paysage politico-administratif et social qui l'encadre.

Partant de questions automobiles et routières exclusives, la problématisation du problème public témoigne progressivement d'une prise en compte plus globale des enjeux de transports (intégrant les transports collectifs urbains et les modes doux) et de nouvelles préoccupations (environnement, sécurité)²⁴⁸⁶. Les catégorisations opérées par les autorités locales suivent d'ailleurs ces évolutions²⁴⁸⁷ qui sont confirmées jusque dans les changements de dénomination de commissions ou de services²⁴⁸⁸. Toutefois, ces bouleversements sont répercutés plus timidement dans le contenu effectif des politiques publiques. De réponses aménageuses et extensives (construction et élargissement de rues, augmentation de l'espace dédié à l'automobile), largement utilisées jusqu'aux années quatre-vingt²⁴⁸⁹, les programmes d'action publique intègrent progressivement une meilleure utilisation et un nouveau partage de l'espace public²⁴⁹⁰ (Zones 30, modes doux, suppression de voies de circulation dans certaines rues, suppression de places de stationnement de surface, développement de lignes de tramways et de bus en sites propres²⁴⁹¹, mise en place de vélos en libre service)²⁴⁹².

L'automobile apparaît donc comme une révolution technique et sociale majeure qui a transformé le paysage des villes et les pratiques de ses habitants tout au long du

²⁴⁸⁵ Sur le passage de la circulation aux déplacements, voir Flonneau M., 2005, op. cit., p. 255.

²⁴⁸⁶ Cf. Perrin E., 2004, op. cit.

²⁴⁸⁷ Comme le montre Vincent Dubois au niveau de l'évolution des interventions des pouvoirs publics dans le secteur de la culture, cf. Dubois V., 1999, op. cit.

²⁴⁸⁸ En effet depuis 2001, la commission municipale de circulation s'intitule la commission « Déplacement – Voirie – sécurité » avec un recentrement de ses activités sur les attributions de police et un fonctionnement plus resserré à partir du Conseil Municipal, ne favorisant pas une large participation des associations, cf. entretien avec Nicole Bargoin (16-01-06) et Guy Frond (18-01-06). De son côté, le service municipal en charge des questions de circulation est devenu en 2003 la Direction des déplacements urbains, cf. entretien avec David Herquelle (05-04-06).

²⁴⁸⁹ Cf. Bonnet J., « L'automobile dans la ville : le cas de l'agglomération lyonnaise », *Géocarrefour Revue de Géographie de Lyon*, vol. 72, n° 4, 1997, pp. 305-313.

²⁴⁹⁰ Voir notamment Laisney F., « Espaces publics : une culture de résistance à l'automobile », *Géocarrefour Revue de Géographie de Lyon*, vol. 76, n° 1, 2001, pp. 39-45.

²⁴⁹¹ Voir Brunel J., *Autour du tramway lyonnais, Retour sur une politique locale de transports urbains*, Mémoire de fin d'études IEP de Lyon, 2001.

²⁴⁹² Voir sur ces différents points la thèse de science politique en cours de Maxime Huré sur la mise en service de vélos en libre service dans les villes françaises (sous la direction de Renaud Payre), Université Lyon 2.

vingtième siècle. Son utilisation paraît parfois tellement incorporée dans nos habitudes et sa présence physique (matérielle, bruyante) si visible, voire écrasante au point qu'on en arrive à l'oublier en se promenant dans les rues des villes. Si bien qu'au passage, de nombreux chercheurs ont véritablement fait l'impasse sur son rôle dans leur analyse des enjeux urbains. Au-delà de ce constat, à travers notre étude, nous avons cherché avant tout à montrer que l'automobile a contribué à transformer profondément les manières de gouverner et d'administrer les villes.

Bibliographie

I – Ouvrages

- Amoretti H., *Lyon Capitale : 1940 – 1944*, Paris, Éditions France - Empire, 1964.
- Angleraud Bernadette et Pellissier Catherine, *Les dynasties lyonnaises, Des Morin-Pons aux Mérieux du XIXe siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2003.
- Archives Départementales du Rhône, *Le Rhône, Naissance d'un département*, Lyon, Conseil Général du Rhône, 1990.
- Arrivet Jean, *Lyon, du Tram au Tram*, Chanac, La Régordane, 2001.
- Aubry J.-M. et, Aubry, J.-B., *Institutions administratives*, Paris, Dalloz, 1996 (7^{ème} édition).
- Auby J.-B., Aubry, J.-F. et, Noguellou, *Droit des collectivités locales*, Paris, PUF, 2008 (4^{ème} édition).
- Auby J.-B., Aubry, J.-F. et, Noguellou, , *Droit des collectivités locales*, Paris, PUF, 2004 (3^{ème} édition).
- Badie Bertrand et Birnbaum Pierre, *Sociologie de l'État*, Paris, Hachette, 1994.
- Bardou Jean-Pierre, Chanaron Jean-Jacques, Fridenson Patrick et Laux James M., *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977.
- Barles Sabine et Guillaume André, *L'urbanisme souterrain*, Paris, Presses Universitaires de France, 2007.
- Barthe Yannick., *Le pouvoir d'indécision, La mise en politique des déchets nucléaires*, Paris, Economica, 2006.
- Becker Howard S., *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988.
- Becker Howard S., *Propos sur l'art*, Paris, L'Harmattan, 1999.
- Berstein Serge, *Édouard Herriot ou la République en personne* Paris, Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1986.
- Bertho Lavenir Catherine, *La roue et le stylo, Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.
- Biarez Sylvie, *Le pouvoir local*, Paris, Economica, 1989.
- Borraz Olivier, *Gouverner une ville. Besançon 1959-1989*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll."Res Publica", 1998.
- Bourdieu Pierre, *Réponses, Pour une anthropologie réflexive*, Paris, Seuil, 1992.
- Bourdieu Pierre, *Propos sur le champ politique*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2000.

- Braud Philippe, *Sociologie politique*, Paris, LGDJ, 2002 (6^{ème} édition).
- Braudel Fernand, *L'identité de la France. Espace et histoire*, Paris, Arthaud-Flammarion, 1986.
- Brunot A. et Coquant R., *Le corps des ponts et chaussées*, Paris, Editions du CNRS, 1982.
- Burdeau François, *Histoire de l'administration française Du 18e au 20e siècle*, Paris, Montchrestien, 1994.
- Callon Michel, Lascombes Pierre et Barthe Yannick, *Agir dans un monde incertain, Essai sur la démocratie technique*, Paris, Le Seuil, 2001.
- Castells Manuel, *La question urbaine*, Paris, Maspero, 1972.
- Castells Manuel, *La société en réseau*, Paris, Fayard, 2008.
- Castells Manuel et Godard Francis, *Monopolville, Analyse des relations entre l'entreprise, l'Etat et l'urbain*, Paris, Ed. de l'EHESS, 1974.
- Chanuc Lucien, *L'automobile à Bordeaux de 1890 à 1930*, Bordeaux, Ed. féret et Fils, 1979.
- Charvolin Florent, *L'invention de l'environnement en France*, Paris, La Découverte, 2003.
- Chevallier Jacques, *Science administrative*, Paris, PUF, 2002 (3^{ème} édition).
- Claude Viviane, *Faire la ville, Les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Marseille, Parenthèses, 2006.
- Cobb R. W. et Elder C. D., *Participation in American Politics: The Dynamics of Agenda-Building*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1972.
- Comité d'Histoire du Ministère de l'Équipement, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées, Une histoire qui débute en 1952*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.
- Conseil Général du Rhône, *Histoire du Conseil Général du Rhône (1945-1982), De la Libération à la Décentralisation*, Lyon, 1991.
- Cotte Michel, *De l'espionnage à la veille*, Besançon, Presses Universitaires de Franche-Comté, 2005.
- Dahl Robert, A., *Qui gouverne ?*, Paris, Armand Colin, 1971.
- Dally-Martin Agnès et Delfante Charles, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, LUGD, 1994.
- De Rey A. (dir.), *Dictionnaire culturel en langue française*, Paris, Dictionnaires Le Robert, 2005.
- Debbasch C., *Science administrative, Administration publique*, Paris, Dalloz, 1989 (5^{ème} édition).
- Delfante Charles et Pelletier Jean, *Atlas historique du Grand Lyon, Formes urbaines et paysages au fil du temps*, Paris, Éditions Xavier Lejeune, 2004.
- Delfante Charles et Pelletier Jean, *Plans de Lyon, Portraits d'une ville, 1350-2015*, Lyon, Éditions Stéphane Bachès, 2006.

- Desportes Marc, *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005.
- Dubois Vincent, *La politique culturelle, Genèse d'une catégorie d'intervention publique*, Paris, Belin, 1999.
- Duhamel Marina, *Un demi-siècle de signalisation routière, Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France, 1894-1946*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1994.
- Duhamel Olivier et Mény Yves, *Dictionnaire constitutionnel*, Paris, PUF, 1992.
- Dulong Delphine, *Moderniser la politique, Aux origines de la V^e République*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- Dumons Bruno et Pollet Gilles, *L'Etat et les retraites, Genèse d'une politique*, Paris, Belin, 1994.
- Dumons Bruno, Pollet Gilles et Saunier Pierre-Yves, *Les élites municipales sous la Troisième République. Des Villes du Sud-Est de la France*, Paris, Editions du CNRS, 2002 (2^{ème} édition).
- Dupuy François et Thoenig Jean-Claude, *Sociologie de l'administration française*, Paris, Armand Colin, 1983.
- Dupuy François et Thoenig Jean-Claude, *L'administration en miettes*, Paris, Fayard, 1985.
- Dupuy Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : Les modèles de trafic urbain*, Paris, Copedith, 1975.
- Dupuy Gabriel, *L'auto et la ville*, Paris, Flammarion, 1995.
- Dupuy Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Economica, 1995.
- Dupuy Gabriel, *La dépendance automobile, Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica, 1999.
- Duverger Maurice, *Le système politique français*, Paris, PUF, 1990 (20^{ème} édition).
- Estèbe Philippe, *Gouverner la ville mobile*, Paris, PUF, 2008.
- Ewald François, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, Histoire d'un problème*, Paris, La Documentation française, 1982.
- Fassin Didier et, Memmi, Dominique, *Le gouvernement des corps*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2004.
- Favre Pierre, *Naissances de la science politique en France 1870-1914*, Paris, Fayard, 1989.
- Favre Pierre, *Comprendre le monde pour le changer, Épistémologie du politique*, Paris, Presses de Sciences Po, 2005.
- Fijalkow Yankel, *La construction des îlots insalubres, Paris 1850-1945*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- Fleury Dominique, *Sécurité routière et urbanisme, la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1998.

- Flonneau Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.
- Flonneau Mathieu, *Paris et l'automobile, un siècle de passion*, Paris, Hachette, 2005.
- Flonneau Mathieu, *Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008.
- Gabriel Henri, *Quelques médecins lyonnais du XXe siècle*, Charvet Imprimeurs, 2008.
- Gatto D. et Thoenig J.-C., *La sécurité publique à l'épreuve du terrain*, Paris, L'Harmattan, 1993.
- Gaudillière Jean-Paul, *Inventer la biomédecine, La France, l'Amérique et la production des savoirs du vivant (1945-1965)*, Paris, La Découverte, 2002.
- Gaudin Jean-Pierre, *L'avenir en plan, Technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Seyssel, Champ Vallon, 1985.
- Gaudin Jean-Pierre, *Technopolis, Crises urbaines et innovations municipales*, Paris, PUF, 1989.
- Gaudin Jean-Pierre, *Gouverner par contrat, L'action publique en question*, Paris, Presses de Science Po, 1999.
- Gaudin Jean-Pierre, *Pourquoi la gouvernance ?*, Paris, Presses de Science Po, 2002.
- Gaudin Jean-Pierre, *L'action publique, Sociologie et politique*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004.
- Grémion Pierre, *Le pouvoir périphérique. Bureaucrates et notables dans le système politique français*, Paris, Ed. du Seuil, 1976.
- Grossman Emiliano et Saurugger Sabine, *Les groupes d'intérêt. Action collective et stratégies de représentation*, Paris, Armand Colin, 2006.
- Guillaume André, *Corps à corps sur la route, Les routes, les chemins et l'organisation des services au XIXème siècle*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1984.
- Gusfield Joseph R., *The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and the Symbolic Order*, Chicago, University of Chicago Press, 1981.
- Gusfield Joseph R., *La culture des problèmes publics. L'Alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Paris, Economisa, 2009.
- Hassenteufel Patrick, *Sociologie politique : L'action publique*, Paris, Armand Colin, 2008.
- Hermet Guy, Badie Bertrand, Birnbaum Pierre et Braud Philippe, *Dictionnaire de la science politique et des institutions politiques*, Paris, Armand Colin, 2001 (5^{ème} édition).
- Jacoby W., *Imitation and Politics. Redesigning Modern Germany*, Ithaca, Cornell University Press, 2000.
- Joliveau Thierry, *Associations d'habitants et urbanisation : l'exemple lyonnais (1880-1983)*, Paris, Ed. du CNRS, 1987.
- Jones C. O., *An Introduction to the Study of Public Policy*, Belmont, Duxbury Press, 1970.

- Jouve Bernard, *Les politiques de déplacements urbains en Europe, L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- Kaufmann Vincent, *Mobilités, fluidités, liberté ?*, Bruxelles, Publications des Facultés Universitaires de Saint-Louis, 2004.
- Kingdon John W., *Agendas, Alternatives and Public Policies*, Boston, Longman, 2003.
- Kletzlen Anne, *L'automobile et la loi, Comment est né le code de la route*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- Kletzlen Anne, *De l'alcool à l'alcool au volant, La transformation d'un problème public*, Paris, L'Harmattan, 2007.
- Laferrière Michel, *Lyon Ville industrielle, Essai d'une géographie urbaine des techniques et des entreprises*, Paris, Presses Universitaires de France, 1960.
- Lagroye Jacques, *Société et politique, Chaban-Delmas à Bordeaux*, Paris, Pédone, 1973.
- Lagroye Jacques, avec François Bastien et Sawicki Frédéric *Sociologie politique*, Paris, Presses de Sciences Po, 2006.
- Lannoy Pierre, *Le problème de la circulation et la promesse télématique, Essai sur la spécularité institutionnelle*, Paris, Éditions Publibook Université, 2004.
- Large Emmanuel, *100 ans d'aéronautique Lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Ed. La Taillanderie, 1998.
- Lascoumes Pierre et Le Galès Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2007.
- Laux James M., *In first gear, The French automobile industry to 1914*, Liverpool, Liverpool University Press, 1976.
- Le Galès Patrick, *Le retour des villes européennes, Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003.
- Le Goff Tanguy, *Les maires : nouveaux patrons de la sécurité ? Étude sur la réactivation d'un rôle politique*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.
- Leca J et Papini R., *Les démocraties sont-elles gouvernables ?*, Paris, Economica, 1985.
- Lefebvre Henri, *La crise urbaine*, Paris, Gallimard, 1970.
- Lefèvre Christian et Offner Jean-Marc, *Les transports urbains en question, Usages, décisions, territoires*, Paris, Éditions Celse, 1990.
- Lemerle Jean-Louis, *Histoire de l'automobile-club de France et de ses hôtels Place de la Concorde*, Paris, Create promo, 1987.
- Lojkin Jean, *La politique urbaine dans la région lyonnaise, 1945-1972*, Paris, Mouton, 1974.
- Lojkin Jean, *Le marxisme, l'État et la question urbaine*, Paris, PUF, 1977.
- Loubet Jean-Louis, *Histoire de l'automobile française*, Paris, Seuil, 2001.
- Mabileau Albert, *Le système local en France*, Paris, Montchrestien, 1991.
- MacShane Clay, *Down the asphalt path: The automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994.

- Marquis Jean-Claude, *Ingénieurs de l'État et élus locaux. Les concours prêtés par les services techniques de l'État (Équipement, agriculture) aux collectivités territoriales*, Paris, Hellemmes, 1998.
- Marquis Jean-Claude, *Le génie de l'État. Les maîtres d'œuvre de l'État : Ponts et Chaussées, Génie Rural, Eaux et Forêts*, Paris, Hellemmes, 1998.
- Massardier Gilles, *L'État savant, Expertise et aménagement du territoire*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- Massardier Gilles, *Politiques et action publiques*, Paris, Armand Colin, 2003.
- Mény Yves et Thoenig Jean-Claude, *Politiques publiques*, Paris, Presses Universitaires de France, 1989.
- Merlin Pierre, *La planification des transports urbains, enjeux et méthodes*, Paris, Masson, 1984.
- Merlin Pierre, *Les transports urbains*, Paris, Presse Universitaires de France, 1992.
- Meuret Bernard, *Le socialisme municipal, Villeurbanne 1880-1982*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1996.
- Montès Christian, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Géocarrefour, Lyon, 2003.
- Muller Pierre, *Les politiques publiques*, Paris, Presses Universitaires de France, 2003.
- Muller Pierre et Surel Yves, *L'analyse des politiques publiques*, Paris, Montchrestien, 1998.
- Muron Louis, *Marius Berliet*, Lyon, LUGD, 1995.
- Neiertz Nicolas, *La coordination des transports en France, De 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999.
- Némery J.-C. et Wachter S., *Gouverner les territoires*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1994.
- Norroy M., *André Citroën : Le précurseur*, Paris, Librairie Desforges, 1973.
- Oblet Thierry, *Gouverner la ville, Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, PUF, 2005.
- Offerlé Michel, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 1998.
- Orfeuil Jean-Pierre, *Je suis l'automobile*, Paris, Éditions de l'Aube, 1994.
- Pactet P., *Institutions politiques, Droit constitutionnel*, Paris, Armand Colin, 1998 (17^{ème} édition).
- Padioleau Jean-Gustave, *L'État au concret*, Paris, PUF, 1982.
- Palier Bruno, *Gouverner la sécurité sociale*, Paris, PUF, 2002.
- Payre Renaud, *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS Éditions, 2007.
- Pelletier Jean, *Les ponts de Lyon, L'eau et les lyonnais*, Roanne, Horvath, 1990.
- Pelletier Jean, *Ponts et quais de Lyon*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2002.

- Picon Antoine, *L'invention de l'ingénieur moderne, L'École des Ponts et Chaussées (1747-1851)*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1992.
- Pinol Jean-Luc, *Espace social et espace politique, Lyon à l'époque du Front populaire*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1980.
- Pinol Jean-Luc, *Les mobilités de la grande ville*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1991.
- Pinson Gilles, *Gouverner la ville par projet, Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009.
- Pouzet Pierre-Lucien, *Rochet-Schneider, un grand constructeur d'automobiles à Lyon 1889-1960*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1993.
- Pouzet Pierre-Lucien, *L'automobile autrefois*, Lyon, Éditions Horvath, 1996.
- Pouzet Pierre-Lucien, *Le Grande Aventure automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, La Taillanderie, 2006.
- Prélorenzo C. et Rouillard D., *Mobilité et esthétique : deux dimensions des infrastructures territoriales*, Paris, L'Harmattan, 2000.
- Prélot M. et Boulois J., *Institutions politiques et droit constitutionnel*, Paris, Dalloz, 1990 (11^{ème} édition).
- Reverdy Georges, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, LUGD, 1994.
- Reverdy Georges, *Histoire des routes de France*, Paris, Presses Universitaires de France, 1995.
- Rivero J. et Waline, J., *Droit administratif*, Paris, Dalloz, 1996 (16^{ème} édition).
- Robert François, *Genèse d'un syndicat professionnel, 1863-1939, cent quarantième anniversaire de BTP Rhône*, Lyon, Média Conseil Communication EMCC, 2003.
- Rodgers D. T., *Atlantic Crossings. Social Politics in a Progressive Age* Cambridge, Cambridge, The Belknap Press of Harvard University, 1998.
- Roncayolo Marcel, *Les grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1996.
- Sauzay Laurent, *Louis Pradel, maire de Lyon*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998.
- Scharpf F., *Gouverner l'Europe*, Paris, Presses de Science Po, 2000.
- Schipper Frank, *Driving Europe, Building Europe on roads in the twentieth century*, Eindhoven, Aksant Academic Publishers, 2008.
- Sintomer Yves, *Délibérer, participer, représenter. Vers une théorie de la délibération politique*, Paris, Economica, 2008.
- Soulié Michel, *La vie politique d'Édouard Herriot*, Paris, Armand Colin, 1962.
- Studený Christophe, *L'invention de la vitesse. France XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 1995.
- Taylor Clarence P., *Traffic Officers Training Manual*, Chicago, National Safety Council, 1930.

- Thoenig Jean-Claude, *L'administration des routes et le pouvoir départemental, Vie et mort de la vicinalité*, Cujas CNRS, Paris, 1980.
- Thoenig Jean-Claude, *L'ère des technocrates, Le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987 (2^{ème} édition).
- Thomas François, *Variations autour du patrimoine, Un cas d'école : le Forez*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2004.
- Tilly C. et Tarrow S., *Politiques(s) du conflit. De la grève à la révolution*, Paris, Presses de Sciences Po, 2008.
- Timbal P.-C. et Castaldo A., *Histoire des institutions publiques et des faits sociaux*, Paris, Dalloz, 1993 (9^{ème} édition).
- Tissot Sylvie, *L'État et les quartiers : genèse d'une catégorie d'action publique*, Paris, Le Seuil, 2007.
- Trépos Jean-Yves, *La sociologie de l'expertise*, Paris, PUF, 1996.
- Urry John, *Sociologie des mobilités, Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 2005.
- Veltz Pierre, *Des lieux et des liens, Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2002.
- Verpeaux M., *Les collectivités territoriales en France*, Paris, Dalloz, 2002.
- Wachter Serge, *La forme et le flux, Figures urbaines et architecturales de la mobilité*, Paris, Centre de Prospective de Veille Scientifique, 2003.
- Waldmann René, *La grande traboule*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1991.
- Ward Stephen V., *Planning the Twentieth Century City: the advanced capitalist world*, London, John Wiley and Sons, Ltd, 2002.
- Westney D. E., *Imitation and Innovation: The Transfer of Western Organizational Patterns to Meiji Japan*, Cambridge, Harvard University Press, 1987.
- Wiel Marc, *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Mardaga, 1999.
- Wiel Marc, *Ville et automobile*, Paris, Descartes et Cie, 2002.

II – Numéros de revue

- "Le Monde de l'automobile", *Le Mouvement social*, vol.81, Octobre-décembre 1972.
- "Villes et États", *Annales de la recherche urbaine*, n°38, 1988.
- Magri S., Pinol, J.-L. (dir.), "Municipalismes", *Genèses* n°10, 1993.
- « La ville, objet politique, objets de politiques », *Revue Française de Science Politique*, 1995, vol.45, n°1.
- "Qui gouverne les villes ?" *Pôle Sud* n°13, novembre 2000.

- "Le foisonnement associatif", *Annales de la recherche urbaine*, n°89, juin 2001.
- « Le temps des maires », *Politix*, 2001, vol.14, n° 53
- Lascoumes Pierre (dir.), "Gouverner par les cartes", *Genèses*, n°68, Septembre 2007.
- Saunier Pierre-Yves (dir.), "Municipal Connections: Cooperation, Links and Transfers among European Cities in the 20th Century", *Contemporary European History*, vol.11, n°4, 2002.
- "Sociologie de la mondialisation, Héritiers cosmopolites, mercenaires de l'impérialisme et missionnaires de l'universel", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, vol.151-152, Mars 2004.
- "Expertises nomades", *Géocarrefour, Revue de Géographie de Lyon*, vol.80, n°3, 2005.
- « Le gouvernement des villes », *Esprit*, février 2008.

III - Articles

- Amzert Malika, "Les comités d'intérêts locaux de l'agglomération lyonnaise. Grandeurs et incertitudes d'une forme associative", *Annales de la recherche urbaine* n°89, juin 2001, pp.70-78.
- Bacqué Marie-Hélène et Sintomer Yves, « Gestion de proximité et démocratie participative », *Annales de la recherche urbaine*, n° 90, septembre 2001, pp. 148-155.
- Barles Sabine et Guillaume André, "Gestion des congestions : Seculum Miserabile", *Annales des Ponts et Chaussées*, vol.94, 2000, pp.4-12.
- Barthe Yannick, "Rendre discutable, Le traitement politique d'un héritage technologique", *Politix*, vol.15, n°57, 2002, pp.57-78.
- Bernardin Stève et Grafos Harrison, "Two international models for car safety standards", *Entreprises et Histoire* n°51, Juin 2008, pp.69-87.
- Bertho Lavenir Catherine, "Luttes des classes et d'influences", *Cahiers de médiologie* n°2, 1996, pp.131-140.
- Bertho Lavenir Catherine, "Le voyage : une expérience d'écriture. La revue du Touring-Club de France", *Cahiers d'ethnologie de la France* n°11, 1997.
- Biarez Sylvie, "Théorie du pouvoir local en France", *Revue internationale des sciences administratives*, vol.54, n°3, 1988, pp.425-457.
- Blanc Maurice, « Concertation, sociologie urbaine, citoyenneté », *Annales de la recherche urbaine*, n° 38, 1988, pp. 104-112.
- Blatrix Cécile, "Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective", *Politix*, vol.15, n°57, 2002, pp.79-102.
- Blomkvist Pär, "Transferring Technology – Shapping Ideology: American Traffic Engineering and Commercial Interests in the Establishment of a Swedish Car Society, 1945 – 1965", *Comparative Technology Transfer and Society*, vol.2, n°3, 2004, pp.273-302.

- Blondiaux Loïc, "La délibération, norme de l'action publique contemporaine ?" *Projet* n°268, 2001.
- Blondiaux Loïc et Sintomer Yves, "L'impératif délibératif", *Politix*, vol.15, n°57, 2002, pp.17-36.
- Bonamy J., Brachet O. et Offner J.-M. , "Etudes et décisions : La ligne C du métro lyonnais", *Annales de la recherche urbaine* n°14, 1982, pp.29-48.
- Bonnet Jacques, « L'automobile dans la ville : le cas de l'agglomération lyonnaise », *Géocarrefour Revue de Géographie de Lyon*, vol.72, n°4, 1997, pp. 305-313.
- Borraz Olivier, "Politique, société et administration : les adjoints au maire à Besançon", *Sociologie du travail*, vol.2, n°37, Février 1995, pp.221-248.
- Borraz Olivier, "Le gouvernement municipal en France, Un modèle d'intégration en recomposition", *Pôle Sud* n°13, 2000, pp.11-26.
- Bourdieu Pierre, Christin Olivier et Will Pierre-Etienne, "Sur la science de l'Etat", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* n°133, Juin 2000, pp.3-9.
- Casselle P., "Les travaux de la Commission des embellissements de Paris en 1853 : pouvait-on transformer la capitale sans Haussmann ?" *Bibliothèque de l'Ecole des chartes*, vol.155, n°2, 1997, pp.645-689.
- Chambellan C., "Revue et vie intellectuelle au début du siècle", *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, vol.15, n°15, 1987, pp.133-135.
- Charvet Marie, "La question des fortifications de Paris dans les années 1900. Esthètes, sportifs, réformateurs sociaux, élus locaux", *Genèses*, vol.16, n°1, 1994, pp.23-44.
- Chatelan Olivier, "Expertise catholique et débuts de l'aménagement du territoire à Lyon (1945-1957)", *Chrétiens et sociétés XVIe-XXe siècles* n°15, 2008, pp.107-128.
- Claude Viviane, "Le travail de la différence, Expériences comparatives dans le champ municipal à Strasbourg (1900-1930)", *Genèses*, vol.37, 1999, pp.114-134.
- Claude Viviane et Saunier Pierre-Yves, "Compétences urbaines et compétences urbanistes, Le premier vingtième siècle", *Vingtième siècle, Revue d'Histoire* n°64, 1999, pp.25-40.
- Courty Guillaume, "Le sens unique, La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922", *Politix*, vol.10-11, 1990, pp.7-20.
- Crozier Michel et Thoenig Jean-Claude, "La régulation des systèmes organisés complexes : Le cas du système de décision politico-administratif local", *Revue Française de Sociologie*, vol.16, n°1, 1975, pp.3-32.
- Decreton Séverine, "Archéologie d'une politique publique, Le cas de la sécurité routière", *Les cahiers de la sécurité intérieure*, vol.11, décembre 1992-janvier 1993, pp.225-245.
- Demangeon Alain et Werquin Ann-Caroll, "Lille-Roubaix-Tourcoing, Les ingénieurs, l'Etat et les villes : le boulevard du XXe siècle", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°38, 1988, pp.86-94.
- Divall Colin et Revill George, "Cultures of transport. Representation, practice and technology", *The Journal of Transport History*, vol.1, n°29, 2005, pp.99-111.

- Dumons Bruno et Pollet Gilles, "Fonctionnaires municipaux et employés de la ville de Lyon (1870-1914) : légitimité d'un modèle administratif décentralisé", *Revue historique* n°581, 1992, pp.105-125.
- Dumons Bruno et Pollet Gilles, "Espaces politiques et gouvernements municipaux dans la France de la Troisième République. Éclairage sur la sociogenèse de l'État contemporain", *Politix*, vol.14, n°53, 2001, pp.15-32.
- Duran Patrice et Thoenig Jean-Claude, "L'État et la gestion publique territoriale", *Revue Française de Science Politique*, vol.46, n°4, 1996, pp.580-623.
- Ewen Shane, "Policing, Planning and the Regulation of Traffic in Post-War Leicester", *Midland History*, vol.XXVIII, 2003, pp.120-136.
- Ewen Shane et Hebbert Michael, "European cities in a networked world during the long 20th century", *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol.25, 2007, pp.327-340.
- Flink James J., "Three Stages of American Automobile Consciousness", *American Quarterly*, vol.24, n°4, 1972, pp.451-473.
- Flonneau Mathieu, "Du profil de la rue à la forme de la ville : l'intégration parisienne du 18ème arrondissement (1860-1940)", *Recherches contemporaines* n°4, 1997, pp.49-73.
- Flonneau Mathieu, "La sécurité des rues parisiennes aux origines de l'automobile, Le rapport Massard et la définition des problèmes de la ville moderne", *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°58, 2005, pp.159-172.
- Flonneau Mathieu, "City infrastructures and city dwellers: accommodating automobile in twentieth-century Paris", *The Journal of Transport History*, vol.27, March 2006, pp.93-114.
- Flonneau Mathieu, "Redonner de l'avenir à une centenaire, Paris, sa circulation et ses automobiles au cours des années soixante-dix", *Pour Mémoire* n°2, Avril 2007, pp.56-68.
- Fridenson Patrick, "Pour une histoire de l'automobile en France", *Le Mouvement social* n°81, octobre-décembre 1972, pp.3-8.
- Frioux Stéphane, "Villes et entreprises : acteurs de l'assainissement urbain en France", *Histoire Urbaine*, vol.1, n°18, 2007, pp.125-140.
- Gardon Sébastien, "Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État, La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle", *Métropoles* n°2, Septembre 2007, pp.63-102.
- Gardon Sébastien et Meillerand Marie-Clothilde, "La construction d'une réflexion métropolitaine : espaces et structures qui précèdent la mise en place de l'agence d'urbanisme de Lyon", *Territoire en Mouvement* n°2, 2007, pp.4-17.
- Garraud Philippe, "Politiques nationales : l'élaboration de l'agenda", *L'Année sociologique*, vol.40, n°1, 1990, pp.17-41.
- Gaudillière Jean-Paul, "Appropriation et régulations des innovations biotechnologiques", *Sociologie du travail*, vol.48, n°3, Juillet-septembre 2006, pp.330-349.

- Gaudin Jean-Pierre, "La genèse de l'urbanisme de plan et la question de la modernisation politique", *Revue Française de Science Politique*, vol.39, n°3, Juin 1989, pp.296-313.
- Glasson Denis, "Un siècle de congrès mondiaux de la route", *Pour Mémoire* n°3, Automne 2007, pp.7-58.
- Grémion Pierre, "Introduction à une étude du système politico-administratif local", *Sociologie du travail*, vol.12, n°1, 1970, pp.51-73.
- Guigueno Vincent, "Pluralité des histoires de la route : vers une histoire de la mobilité routière", *Routes-Road* n°336-337, 2008, pp.192-199.
- Guillerme André, "Chemins, routes, autoroutes", *Cahiers de médiologie* n°2, 1996, pp.117-129.
- Hamelin Fabrice, "Les naissances d'une police, Comment la police de la route est devenue une institution légitime aux Etats-Unis", *Genèses*, vol.2, n°63, 2006, pp.88-107.
- Hamelin Fabrice et Spenlehauer Vincent, "Polices de la route et polices sur la route : premiers éléments de synthèse sur les organisations et les activités de police de la route", *Les cahiers de la sécurité intérieure* n°58, 2005, pp.9-28.
- Hamelin Fabrice, Spenlehauer Vincent, "Road Policing as a State Tool: Learning from a socio-historical analysis of the California Highway Patrol", *Policing and Society*, vol.3, n°16, Septembre 2006, pp.261-284.
- Hassenteufel Patrick, "De la comparaison internationale à la comparaison transnationale. Les déplacements de la construction d'objet comparatifs en matière de politiques publiques", *Revue Française de Science Politique*, vol.55, n°1, Février 2005, pp.113-132.
- Heinich Nathalie, "Les frontières de l'art à l'épreuve de l'expertise. Politique de la décision dans une commission municipale", *Politix*, vol.10, n°39, 1997, pp.111-135.
- Joana Jean, "L'action publique municipale sous la IIIe République (1884-1939), Bilan et perspectives de recherches", *Politix*, vol.11, n°42, 1998, pp.151-178.
- Joana Jean, "Du gouvernement des villes au gouvernement municipal", *Pôle Sud* n°13, 2000, pp.3-9.
- Jobert B. et Sellier M., "Les grandes villes : autonomie locale et implication politique", *Revue Française de Science Politique*, vol.27, n°2, 1977, pp.205-227.
- Julliard Jacques, "Le monde des revues au début du siècle, introduction", *Cahiers Georges Sorel* n°5, 1987, pp.3-9.
- Kaufmann Vincent, "The automobile and its world", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.25, n°3, 2001, pp.689-690.
- Kletzlen Anne, "L'incrimination de la conduite en état d'ivresse : d'un problème de santé publique à une question de circulation routière", *Genèses* n°19, 1994, pp.27-47.
- Kletzlen Anne, "De la protection de l'infrastructure routière à la responsabilisation du conducteur : les enjeux de la création du code de la route", *Déviance et société*, vol.20, n°1, 1996, pp.37-58.

- Laé Jean-François, "Genèse de l'alcool au volant à travers la jurisprudence (1830-1980)", *Droit et Société* n°29, 1995, pp.157-179.
- Laisney François, « Espaces publics : une culture de résistance à l'automobile », *Géocarrefour Revue de Géographie de Lyon*, vol.76, n°1, 2001, pp. 39-45.
- Lannoy Pierre, "Un siècle de préoccupations routières. Regard sociohistorique sur le traitement des problèmes engendrés par la circulation automobile", *Recherche Transports Sécurité* n°65, 1999, pp.35-59.
- Lannoy Pierre, "L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940", *Revue Française de Sociologie*, vol.44, n°3, 2003, pp.497-530.
- Le Galès Patrick et Lorrain Dominique, "Gouverner les très grandes métropoles", *Revue Française d'administration publique*, vol.3, n°107, 2003, pp.305-317.
- Lequesne C. et Rivaud, P, "Les comités d'experts indépendants : l'expertise au service d'une démocratie supranationale ?" *Revue Française de Science Politique*, vol.51, n°6, 2001, pp.867-880.
- Lojkin Jean, "Politique urbaine et pouvoir local", *Revue Française de Sociologie*, vol.XXI, n°4, 1980, pp.633-651.
- Lorrain Dominique, "La montée en puissance des villes", *Économie et humanisme* n°305, 1989, pp.6-20.
- Lorrain Dominique, "De l'administration républicaine au gouvernement urbain", *Sociologie du travail*, vol.4, 1991, pp.461-483.
- Lorrain Dominique, "La grande entreprise urbaine et l'action publique", *Sociologie du travail* n°2, 1995, pp.199-220.
- Lorrain Dominique, "Administrer, régler, gouverner", *Annales de la recherche urbaine*, vol.80-81, 1998, pp.85-92.
- Lorrain Dominique, "Gouverner les villes, questions pour un agenda de recherche", *Pôle Sud* n°13, 2000, pp.27-40.
- Martinais Emmanuel, "La cartographie au service de l'action publique", *EspacesTemps.net* 2007,13-11-2007.
- McShane Clay, "De la rue à l'autoroute. 1900-1940", *Annales de la recherche urbaine*, vol.23-24, Juillet-Décembre 1984, pp.17-24.
- McShane Clay, "The origins and globalization of traffic control signals", *Journal of Urban History*, vol.25, n°3, 1999, pp.379-404.
- Mischi Julian et Rénahy Nicolas, "Pour une sociologie politique des mondes ruraux", *Politix*, vol.3, n°83, 2008, pp.9-21.
- Mom Gjis, "What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field", *The Journal of Transport History*, vol.2, n°24, 2003, pp.121-138.
- Mom Gjis, "L'AIPCR et l'Histoire", *Routes-Road* n°335, 2007, pp.88-91.
- Montel Nathalie, "Mettre en revue les savoirs de l'ingénieur d'État au XIXe siècle. La création des Annales des ponts et chaussées en 1831", *Sciences de la société* n°67, Février 2006, pp.17-30.
- Moraglio Massimo, "Between industry and tourism: the Turin-Savona motorway 1956-2001", *The Journal of Transport History*, vol.28, n°1, March 2007, pp.93-110.

- Nevers Jean-Yves, "Du clientélisme à la technocratie : cent ans de démocratie communale dans une grande ville, Toulouse", *Revue Française de Science Politique*, vol.33, n°3, 1983, pp.428-454.
- Offner Jean-Marc, "L'expertise locale en transports urbains entre logiques professionnelles et organisationnelles", *Politiques et management public*, vol.6, n°1, 1988, pp.81-102.
- Orselli Jean, "Aux origines du code de la route (1842-1921)", *Pour Mémoire* n°1, Novembre 2006, pp.32-44.
- Palier Bruno et Surel Yves, "Les "trois I" et l'analyse de l'État en action", *Revue Française de Science Politique*, vol.55, n°1, février 2005, pp.7-32.
- Payre Renaud, "Les efforts de constitution d'une science de gouvernement municipal : La vie communale et départementale (1923-1940)", *Revue Française de Science Politique*, vol.53, n°2, 2003, pp.201-218.
- Payre Renaud, "Un savoir scientifique, utilitaire et vulgarisateur » : la ville de La vie urbaine objet de science et objet de réforme (1919-1939)", *Genèses*, vol.60, n°3, 2005, pp.5-30.
- Payre Renaud et Vanneuvillle Rachel, ""Les habits savants du politique". Des mises en forme savantes du politique à la formation de sciences de gouvernement", *Revue Française de Science Politique*, vol.53, n°2, 2003, pp.195-200.
- Payre Renaud et Pollet Gilles "Analyse des politiques publiques et sciences historiques : quel(s) tournant(s) socio-historique(s) ?" *Revue Française de Science Politique*, vol.55, n°1, 2005, pp.133-154.
- Payre Renaud et Saunier Pierre-Yves, "L'Union internationale des villes o l'Internazionale municipale (1913-1940)", *Amministrare*, vol.1/2, n°30, 2000, pp.217-239.
- Pollet Gilles, "La construction de l'État social à la française : entre local et national (XIX° et XX° siècles)", *Lien social et Politiques* n°33, 1995, pp.115-131.
- Pouzet Pierre-Lucien, "Notes historiques sur les transports urbains", *Rhône-Alpes Gadzarts*, n°150, 1990, pp.17-21.
- Prévot M. et Bentayou G., Chatelan O., Desage F., Gardon S., Linossier R., Meillerand M.-C., Verdeil E., "Les agences d'urbanisme en France, Perspectives de recherches pluridisciplinaires et premiers résultats autour d'un nouvel objet", *Métropoles* n°3, Septembre 2008, pp.140-180.
- Saunier Pierre-Yves, "La ville en quartiers : découpages de la ville en histoire urbaine", *Genèses* n°15, Mars 1993, pp.103-114.
- Saunier Pierre-Yves, "La Ville et la Ville : Les hommes et les organismes municipaux de l'aménagement urbain aux 19ème et 20ème siècles", *Recherches contemporaines*, vol.3, 1995, pp.121-137.
- Saunier Pierre-Yves, "Où l'auteur propose un plan de travail pour une histoire dite sociale de l'aménagement urbain", *Recherches contemporaines*, vol.3, 1995, pp.33-46.
- Saunier Pierre-Yves, "Changing the city: urban international information and the Lyon municipality, 1900 – 1940", *Planning Perspectives*, vol.14, 1999.

- Saunier Pierre-Yves, "Circulations, connexions et espaces transnationaux", *Genèses*, vol.57, 2004, pp.110-126.
- Saunier Pierre-Yves, ""Tel Mickey Mouse jouant au tennis..." Charles S. Ascher et l'internationalisation de la public administration", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, vol.151-152, 2004, pp.49-56.
- Saunier Pierre-Yves, "Epilogue : à l'assaut de l'espace transnational de l'urbain ou la piste des possibilités", *Géocarrefour, Revue de Géographie de Lyon*, vol.80, n°3, 2005, pp.249-253.
- Saunier Pierre-Yves, "La toile municipale aux XIXe-XXe siècles : un panorama transnational vu d'Europe", *Urban History Review*, vol.XXXIV, n°2, 2006, pp.163-176.
- Scherrer Frank, "Genèse et métamorphoses d'un territoire d'agglomération urbaine : de Lyon au Grand Lyon", *Revue de Géographie de Lyon*, vol.70, n°2, 1995, pp.105-114.
- Schot J., Anastasiadou I., Badenoch A. et Schipper F., "Mini-special issue: European infrastructures", *The Journal of Transport History*, vol.28, n°2, Septembre 2007, pp.167-228.
- Seely Bruce E., ""Push" and "Pull" Factors in Technology Transfer: Moving American-Style Highway Engineering to Europe, 1945 – 1965", *Comparative Technology Transfer and Society*, vol.2, n°3, Décembre 2004, pp.229-246.
- Sheller M. et Urry J., "The City and the Car", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.24, n°4, Décembre 2000, pp.889-905.
- Sorbets Claude, "Le pouvoir local : enjeu politique central ?", *Sociologia internationalis* n°19, 1981, pp.233-240.
- Thoenig Jean-Claude, "La relation entre le centre et la périphérie en France, Une analyse systémique", *Bulletin de l'Institut International d'Administration Publique*, vol.36, 1975, pp.77-124.
- Tilly Charles, "Les origines du répertoire d'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne", *Vingtième siècle. Revue d'histoire* n°4, 1984, pp.89-108.
- Topalov Christian, "La ville « congestionnée », Acteurs et langage de la réforme urbaine à New York au début du XXe siècle", *Genèses* n°1, Septembre 1990, pp.86-111.
- Verdeil Eric, "Expertises nomades au sud. Éclairages sur la circulation des modèles urbains", *Géocarrefour, Revue de Géographie de Lyon*, vol.80, n°3, 2005, pp.165-170.
- Vogel Marie, "Politiques policières et systèmes locaux: Les polices des villes dans l'entre-deux-guerres", *Revue Française de Sociologie*, vol.35, n°3, Juillet-Septembre 1994, pp.413-434.
- Worms Jean-Pierre, "Le préfet et ses notables", *Sociologie du travail*, vol.18, n°3, 1966, pp.249-265.

IV - Ouvrages collectifs

- Archives Municipales de Lyon (dir.), *Forma Urbis, Les Plans généraux de Lyon XVIe-XXe siècles*, Lyon, 1997.
- Bacot Paul (dir.), *Atlas électoral de Lyon et du Rhône : élus et élections 1958-1985*, Lyon, Alain Sitbon Editeur, 1986.
- Baratier Edouard (dir.), *Histoire de Marseille*, Toulouse, Privat, 1973.
- Bardet Fabrice et Jouve Bernard (dir.), *Les Ingénieurs des Travaux Publics de l'État et l'action publique : un « corps d'État » en mutation*, Vaulx-en-Velin, ENTPE, 2009.
- Bargeton R. (dir.), *Dictionnaire biographique des préfets. Septembre 1870 - Mai 1982*, Paris, Archives Nationales, 1994.
- Barjot Dominique (dir.), *Catching up with America. Productivity missions and the diffusion of American economic and technological influence after the Second World War*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002.
- Barjot Dominique et Réveillard Christophe (dir.), *L'américanisation de l'Europe occidentale au XX^e siècle*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002.
- Bayard Françoise et Cayez Pierre (dir.), *Histoire de Lyon. Du XVI^e siècle à nos jours (Tome II)*, Éditions Horvath, 1990.
- Biarez Sylvie et Nevers Jean-Yves (dir.), *Gouvernement local et politiques urbaines*, Grenoble, CERAT CNRS Repro, 1993.
- Biau Véronique et Tapie Guy (dir.), *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Marseille, Parenthèses, 2009.
- Bordes Maurice (dir.), *Histoire de Nice et du pays niçois*, Toulouse, Privat, 1976.
- Boussaguet Laurie, Jacquot Sophie et Ravinet Pauline (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Science Po, 2004.
- Cornu G. (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 1992 (3^{ème}).
- Dagenais Michèle, Maver Irène et Saunier Pierre-Yves (dir.), *Municipal services and employees in the modern city: nouveau historical approaches*, Aldershot, Asghate publishers, 2003.
- Deloye Yves et Voutat Bernard (dir.), *Faire de la science politique*, Paris, Belin, 2002.
- Dubois Vincent et Dulong Delphine (dir.), *La question technocratique, de l'invention d'une figure aux transformations de l'action publique*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 1999.
- Dumons Bruno et Pollet Gilles (dir.), *Élites et pouvoirs locaux, La France du Sud-Est sous la Troisième République*.
Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1999.
- Dumons Bruno et Pollet Gilles (dir.), *Administrer la ville en Europe (XIX^e – XX^e siècles)*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- Dumons Bruno et Zeller Olivier (dir.), *Gouverner la ville en Europe. Du Moyen-Age au XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- Dumoulin Laurence, La Branche Stéphane, Robert Cécile et Warin Philippe (dir.), *Le recours aux experts. Raisons et usages politiques*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2005.

- Dupuy Gabriel et Bost François (dir.), *L'automobile et son monde*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2000.
- Ewen Shane et Saunier Pierre-Yves (dir.), *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment (1850-2000)*, Londres, Palgrave Macmillan, 2008.
- Fassin Didier (dir.), *Les figures urbaines de la santé publique*, Paris, La Découverte, 2004.
- Faure Alain et Négrier Emmanuel (dir.), *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale, Critiques de la territorialisation*, Paris, L'Harmattan, 2007.
- Favre Pierre, Hayward Jack et Schemeil Yves (dir.), *Être gouverné. Études en l'honneur de Jean Leca*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003.
- Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.
- Fournial Etienne (dir.), *Saint-Étienne, Histoire de la ville et de ses habitants*, Roanne, Horvath, 1976.
- Garçon Anne-Françoise (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998.
- Garçon Anne-Françoise, Mallet Yvon et Pallier Yveline (dir.), *Pleins phares sur l'automobile*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000.
- Hard M. et Misa T. J. (dir.), *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*, Cambridge, MIT Press, 2008.
- Higounet Charles (dir.), *Histoire de Bordeaux*, Toulouse, Privat, 1980.
- Ihl Olivier (dir.), *Les « sciences » de l'action publique*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2006.
- Ihl Olivier, Kaluszynski Martine et Pollet Gilles (dir.), *Les sciences de gouvernement*, Paris, Economica, 2003.
- Laborier Pascale et Trom Danny (dir.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003.
- Lascoumes Pierre (dir.), *Expertise et action publique*, Paris, La documentation française, 2005.
- Lascoumes Pierre et Le Galès Patrick (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004.
- Latreille André (dir.), *Histoire de Lyon et du Lyonnais*, Toulouse, Privat, 1975.
- Mabileau Albert (dir.), *A la recherche du « local »*, Paris, L'Harmattan, 1993.
- Orfeuill Jean-Pierre (dir.), *L'automobile en questions*, Paris, La documentation Française, 2001.
- Pinol Jean-Luc (dir.), *Atlas historiques des villes de France*, Paris, Centre de Culture Contemporania de Barcelone / Hachette, 1996.
- Ruby M. (dir.), *Lyon radicale, un siècle de maires radicaux (1872-1976)*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2001.

Trénard Louis (dir.), *Histoire d'une métropole, Lille-Roubaix-Tourcoing*, Toulouse, Privat, 1977.

Werner Michael et Zimmermann Bénédicte (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Seuil, 2004.

V – Sections d'ouvrages collectifs

Bardet Fabrice, "De l'expérience d'État à l'expérience des marchés dans la conception des politiques urbaines lyonnaises", dans *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Biau Véronique et, Tapie, Guy (dir.), Marseille, Parenthèses, 2009, pp.117-128.

Bardet Fabrice et Gardon Sébastien, "Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises", dans *Action publique et légitimités professionnelles*, Le Bianic Thomas et Vion Antoine (dir.), Paris, LGDJ, 2008, pp.197-208.

Barles Sabine, "De l'encombrement à la congestion ou la récurrence des problèmes de circulation urbaine, XIXe-XXe siècle", dans *Le développement durable au regard de l'histoire urbaine*, Descat S., Monin, E., Siret, D. (dir.), Lille, École Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Lille, 2006, pp.129-143.

Becker H. S. et Pessin A., "Dialogue sur les notions de Monde et de Champ", dans *Les mondes du jazz aujourd'hui*, Pessin A. et Dutheil Pessin, C. (dir.), Paris, L'Harmattan, coll."8", 2006, pp.165-188.

Bellanger Emmanuel, "Des municipalités sur tous les fronts ou l'histoire d'une reconnaissance précoce", dans *Villes de banlieues, personnel communal, élus locaux et politiques urbaines en banlieue parisienne au XXe siècle*, Bellanger Emmanuel (dir.), Paris, CREAPHIS, 2008, pp.7-18.

Bernardin Stève et Grafos Harrison, "Car Safety Standards", dans *The Plaggrave Dictionary of Transnational History From the mid-19th century to the present day*, Iriye A. et Saunier P.-Y. (dir.), London, Palgrave Macmillan, 2009, pp.120-122.

Bezes Philippe, "Administration", dans *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, 2004, pp.30-40.

Blondiaux Loïc, "Pour une histoire sociale de la science politique", dans *Faire de la science politique. Pour une analyse socio-historique du politique*, Déloye Yves et Voutat Bernard (dir.), Paris, Belin, 2002, pp.45-63.

Charvolin Florent, "La « mise en rapport » des pollutions et nuisances (1964-1967). Inscription, affaires publiques et changement d'échelle environnementale en France", dans *Les raisons de l'action publique, Entre expertise et débat*, CRESAL (dir.), Paris, L'Harmattan, 1993, pp.137-153.

Claude Viviane, "Technique sanitaire et réforme urbaine. L'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux, 1905-1930", dans *Laboratoires du nouveau*

- siècle. *La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France (1880-1914)*, Topalov Christian (dir.), Paris, EHESS, 1999, pp.269-298.
- Claude Viviane, "Cultures techniques locales et circuits internationaux, Les techniciens municipaux français au début du XXe siècle", dans *Administrer la ville en Europe (XIXe-XXe siècles)*, Dumons Bruno et Pollet Gilles (dir.), Paris, L'Harmattan, 2003, pp.143-162.
- Claude Viviane, "Histoire des "Mondes" des professionnels de l'urbain : quelques effets structurants", dans *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Biau Véronique et, Tapie, Guy (dir.), Marseille, Parenthèses, 2009, pp.63-72.
- Costa Olivier et Rosenberg Olivier, "Parlementarismes", dans *Science politique de l'Union européenne*, Belot C., Magnette, P., Saurugger, S. (dir.), Paris, Economica, 2008, pp.249-283.
- Dagenais Michèle et Saunier Pierre-Yves, "Tales of the periphery: an outline survey of municipal employees and services in the nineteenth and twentieth centuries", dans *Municipal services and employees in the modern city: nouveau historical approaches*, Dagenais Michèle, Maver Irène, et Saunier, Pierre-Yves (dir.), Aldershot, Ashgate publishers, 2003, pp.1-30.
- De Montclos Xavier, "Gourju Antoine", dans *Dictionnaire du monde religieux dans la France contemporaine*, De Montclos Xavier (dir.), Paris, Beauchesne, Vol. 6 "Lyon et le Lyonnais - Le Beaujolais", 1994, pp.213-214.
- Dubois Vincent, "La sociologie de l'action publique, De la socio-histoire à l'observation des pratiques (et vice-versa)", dans *Historicités de l'action publique*, Laborier Pascale et Trom Danny (dir.), Paris, PUF, 2003, pp.347-364.
- Faugier Etienne et Gardon Sébastien, "Le spectacle des transports sur papier. Les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme", dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.
- Favre Pierre, "Qui gouverne quand personne ne gouverne ?" dans *Etre gouverné, Etudes en l'honneur de Jean Leca*, Favre Pierre, Hayward Jack et Schemeil Yves (dir.), Paris, Presses de Science Po, 2003, pp.259-271.
- Fernandez Alexandre, "Adrien Marquet, Le pouvoir d'un maire dans sa ville (1925-1939)", dans *Des hommes et des pouvoirs dans la ville XVe-XXe siècles*, Talence, CESURB Histoire, 1999, pp.289-309.
- Flonneau Mathieu, "Georges Pompidou, Paris, le « tout automobile » : mythes et réalités", dans *Pleins phares sur l'automobile*, Saint-Herblain, Médiathèque Hermeland, 2000, pp.82-87.
- Flonneau Mathieu, "Par-delà la « frontière du périphérique ». L'automobile, Paris, et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville", dans *La ville sans bornes, La ville et ses bornes*, Fraboulet D. et Rivière D. (dir.), Paris, Nolin, 2006, pp.175-186.
- Foucault Michel, "Le pouvoir, comment s'exerce t-il ?" dans *La pensée politique*, Colas Dominique (dir.), Paris, Larousse, 1992, pp.754-762.

- Foucault Michel, "La gouvernementalité", dans *Dits et Ecrits 1954-1988*, Foucault Michel (dir.), Paris, Gallimard, coll."3", 1994, pp.635-657.
- Fouilleux Eve, Maillard Jacques de et Smith Andy, "Les groupes de travail du Conseil : nerf de la production des politiques européennes ?" dans *L'intégration européenne. Entre émergence institutionnelle et recomposition de l'État*, C. Lequesne et Surel Y. (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, 2004, pp.143-183.
- Franguiadakis S., "« Le droit à horreur du vide... » A propos de la commission nationale de déréglementation dans le secteur du bâtiment", dans *Les raisons de l'action publique, Entre expertise et débat*, CRESAL (dir.), Paris, L'Harmattan, 1993, pp.183-198.
- Gardon Sébastien, "L'automobile saisie par l'action publique locale, L'émergence des enjeux de circulation et de sécurité à Lyon (1929-1969)", dans *L'accident de la route : comprendre pour mieux agir*, Guilbot Michèle (dir.), Paris, Actes INRETS, 2006, pp.79-97.
- Gardon Sébastien, "La construction de parkings, une affaire locale ?" dans *Le nouvel âge de la rationalisation du gouvernement. De l'expertise d'État à l'expérience des marchés dans la conception des politiques urbaines*, Bardet Fabrice (dir.), Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2009.
- Gardon Sébastien, "La ville et ses mondes automobiles : Genèse d'une politique de sécurité routière (1902-1972) », in Guilbot Michel (dir.), *Sécurité routière et diversité des réseaux locaux*, Actes INRETS, Paris, 2009.
- Garraud Philippe, "Agenda / émergences", dans *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, 2004, pp.49-57.
- Guillerme André, "La congestion urbaine : problèmes et solutions dans l'entre-deux-guerres", dans *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Garçon Anne-Françoise (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998, pp.115-134.
- Gusfield J. R., "Action collective et problèmes publics (entretien avec Daniel Cefaï et Danny Trom)", dans *Le sens du public, Publics politiques, publics médiatiques*, Cefaï Daniel et Pasquier Dominique (dir.), Paris, PUF, 2003, pp.63-78.
- Horne Janet, "L'antichambre de la Chambre : le Musée social et ses réseaux réformateurs, 1894-1914", dans *Laboratoires du nouveau siècle. La nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Topalov Christian (dir.), Paris, Editions de l'EHESS, 1999, pp.121-140.
- Ihl Olivier, Kaluszynski Martine et Pollet Gilles, "Pour une socio-histoire des sciences de gouvernement", dans *Les sciences de gouvernement*, Ihl Olivier, Martine Kaluszynski et Gilles Pollet (dir.), Paris, Économica, 2003, pp.1-21.
- Jacquot Sophie, "Approches séquentielles (stages approach)", dans *Dictionnaire de politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Sciences de Po, 2004, pp.71-78.
- Jeannot Gilles, "Des technologies d'enquête participative dans le développement rural", dans *Les « sciences » de l'action publique*, Ihl Olivier (dir.), Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2006, pp.219-239.

- Joana Jean, "La sociologie historique face au local. Enjeux problématiques d'une analyse de l'action municipale sous la III^{ème} République", dans *Les méthodes au concret. Démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Bachir Myriam (dir.), Paris, PUF, 2000, pp.299-319.
- Kaufmann Vincent, "Historicité et usage du concept de mobilité dans les sciences sociales", dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, État des lieux, enjeux historiographiques et perspectives de recherche*, Flonneau M. et Guigueno V. (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009.
- Lagroye Jacques, "Le leadership en questions, Configurations et formes de domination", dans *Le leadership politique et le territoire, Les cadres d'analyse en débat*, Smith Andy, et Sorbets, Claude (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003, pp.49-69.
- Lannoy Pierre, "La mécanique des flux. L'ingénierie du trafic comme politique d'intégration", dans *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Kaufmann V. et Montulet, B. (dir.), Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp.99-119.
- Le Bourhis Jean-Pierre, "Quadriller le territoire. La cartographie au service de l'action publique contre les risques naturels", dans *Les sciences de gouvernement*, Ihl Olivier, Kaluszynski Martine et Pollet Gilles (dir.), Paris, Economica, 2003, pp.157-167.
- Le Galès P. et Harding A., « Villes et Etats », in Wright V. et Cassese S. (dir.), *La recomposition de l'Etat en Europe*, La Découverte, Paris, 1996, pp. 160-188.
- Le Galès Patrick, "Régulation, gouvernance et territoire", dans *Les métamorphoses de la régulation politique*, Commaire Jacques et Jobert, Bruno (dir.), Paris, LGDJ, 1998.
- Le Galès Patrick, "Gouvernance", dans *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, 2004, pp.242-249.
- Lorrain Dominique, "Les pilotes invisibles de l'action publique, Le désarroi du politique ?" dans *Gouverner les instruments*, Lascoumes Pierre et Le Galès Patrick (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, 2004, pp.163-197.
- Lundin Per, "Mediators of Modernity: City Planning Expertise in Postwar Western Europe", dans *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*, Hard M. et Misa T. J. (dir.), Cambridge, MIT Press, 2008.
- Maillard Jacques de et Robert Cécile, "Gouvernement par comités", dans *Science politique de l'Union européenne*, Belot C., Magnette P. et Saurugger S. (dir.), Paris, Economica, 2008, pp.312-334.
- Mény Yves, "Les politiques des autorités locales", dans *Traité de science politique*, Grawitz Madelaine, et Leca, Jean (dir.), Paris, PUF, coll."Vol. 4", 1985, pp.423-465.
- Michel Hélène, "Histoires croisées et usages concurrents d'un dispositif public : la commission nationale des rapports locatifs 1982-1986", dans *Historicités de l'action publique*, Laborier Pascale et Trom Danny (dir.), Paris, PUF, 2003, pp.183-206.
- Papadopoulos Yannis, "Gouvernance et transformations de l'action publique : Quelques notes sur l'apport d'une perspective de sociologie historique", dans *Historicités*

- de l'action publique*, Laborier Pascale et Trom Danny (dir.), Paris, PUF, 2003, pp.119-135.
- Payre Renaud et Pollet Gilles, "Approches socio-historiques", dans *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Science Po, 2004, pp.86-93.
- Pelletier Jean, "Des ingénieurs de l'ombre...", dans *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon, XVIe-XXe siècles*, Archives Municipales de Lyon (dir.), Lyon, 1997.
- Quermone Jean-Louis, "Gouvernance et gouvernement : deux lectures d'une politique institutionnelle européenne", dans *Les « sciences » de l'action publique*, Ihl Olivier (dir.), Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2006.
- Russell Sarah, "Transfert de politiques publiques", dans *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, coll."Gouvernances", 2004, pp.444-452.
- Saunier Pierre-Yves, "Au service du plan, hommes et structures de l'urbanisme municipal à Lyon au 20e siècle", dans *Forma Urbis, Les plans généraux de Lyon du XVIe au XX siècle*, Lyon, Archives Municipales de Lyon, 1997.
- Sawicki Frédéric, "Les politistes et le microscope", dans *Les méthodes au concret. Démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Bachir Myriam (dir.), Paris, Presses Universitaires de France, coll."CURAPP", 2000, pp.143-164.
- Sheppard Elisabeth, "Problème public", dans *Dictionnaire des politiques publiques*, Boussaguet L., Jacquot S. et Ravinet P. (dir.), Paris, Presses de Sciences Po, 2004, pp.347-353.
- Smith P., "La Société anonyme André Citroën : architectures d'un réseau commercial", dans *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Garçon Anne-Françoise (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998, pp.31-45.
- Thévenot Laurent, "L'investissement de forme", dans *Conventions économiques*, Thévenot Laurent (dir.), France, Presses Universitaires de France, 1986, pp.21-71.
- Thoenig Jean-Claude, "Les politiques publiques", dans *Traité de science politique*, Grawitz Madelaine et Leca Jean (dir.), Paris, Presses Universitaires de France, coll."4", 1985.
- Vadelorge Loïc, "L'Etat face aux communes dans la politique d'aménagement de la région parisienne de la Libération à la décentralisation", dans *Villes de banlieues, personnel communal, élus locaux et politiques urbaines en banlieue parisienne au XXe siècle*, Bellanger Emmanuel (dir.), Paris, CREAPHIS, 2008, pp.139-147.
- Zalio Pierre-Paul, "Les « mondes » patronaux de l'aire métropolitaine marseillaise. Une perspective de sociologie économique", dans *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Donzel A. (dir.), Paris, Maisonneuve et Larose, 2009, pp.19-36.
- Zimmermann Bénédicte, "Éléments pour une socio-histoire des catégories de l'action publique", dans *Historicités de l'action publique*, Laborier Pascale et Trom Danny (dir.), Paris, PUF, 2003, pp.241-258.

VI - Communications

- Bernardin Stève et Gardon Sébastien, "Conceiving a Transnational Cause: Cities as Actors of Urban Road Traffic Regulation", Stockholm, *Eighth International Conference on Urban History*, 30 août-2 septembre 2006.
- Bernardin Stève et Gardon Sébastien, "When Traffic Engineers and Urban Planners meet: a Search for Transnational Exchanges during the Interwar Period", Marne-la-Vallée, *Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility*, 28 septembre-1er octobre 2006.
- Bernardin Stève et Gardon Sébastien, "Genèse d'une cause transnationale, Les villes au défi de l'automobile (1908-1938)", Paris I-Paris IV-ENPC, Séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, 20 décembre 2007.
- Bernardin Stève et Grafos Harrison, "Le rôle de l'expertise dans l'action publique internationale : la réglementation technique des véhicules à l'ONU sur les Politiques publiques internationales", Paris, *4ème Colloque de la Section d'Études Internationales*, AFSP, 21-22 avril 2005.
- Chatzis Kostas et Crague Gilles, "Histoire de la modélisation des transports", Paris I, ENPC, Séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, 8 juin 2006.
- Contamin Jean-Gabriel, "La perspective du cadrage au révélateur du pétitionnement : pour une conception pluraliste des cadres d'interprétation", Lyon, *Congrès de l'Association Française de Science Politique*, Septembre 2005.
- Faugier Etienne, "Légendes rurales : contestations croisées auto-automobiles au début du XXe siècle. Les cas du département du Rhône et de la Province de Québec", Comité des Constructeurs Français d'Automobile Paris I, Paris IV, *L'anti-automobilisme. L'espace de l'« automobile citoyenne », entre logique industrielle, critiques légitimes et autophobie*, 4 juin 2009.
- Flonneau Mathieu, "La somme de toutes les haines : la congestion urbaine automobile. Pour une relecture historique de la condamnation morale de l'usage parisien de l'automobile", Cerisy-La-Salle, Colloque *La grande ville mal aimée*, 5-12 juin 2007.
- Flonneau Mathieu, "L'automobile contre la société ?... tout contre !" Comité des Constructeurs Français d'Automobile Paris I, Paris IV, *L'anti-automobilisme. L'espace de l'« automobile citoyenne », entre logique industrielle, critiques légitimes et autophobie*, 4 juin 2009.
- Frioux Stéphane, "De la Revue municipale aux archives municipales. Les instruments d'une histoire comparée des villes (XIXe-XXe siècles)", Lyon, *Conférence internationale d'histoire urbaine*, 27-30 août 2008.
- Gardon Sébastien, "Les grands projets d'aménagement routier à Lyon, entre initiatives locales et relais national", Liège, 3^{ème} congrès de l'Association Belge de Science Politique, 29-30 avril 2005.
- Gardon Sébastien, "Cartographier le problème automobile en ville (Lyon, 1920-1973)", Rome, *Descriptio Urbis. Measuring and representing the modern and contemporary city*, 27-29 mars 2008.

- Maury Caroline, "Une sélection peut en cacher une autre : Derrière l'expertise, le militantisme institutionnalisé. Les commissions municipales à Perpignan", IEP de Lyon, Colloque *Sélection des acteurs et des instruments de l'action publique*, juin 2008.
- Mazoyer Harold, "Le rôle des expériences étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains. Le cas des études du métro de Lyon (1963-1973)", Dresden, *Second European Congress in World and Global History*, 3-5 July 2008.
- Rossiaud Jacques, "Lyon et les fleuves", Lyon, *Conférence internationale d'histoire urbaine*, 27 août 2008.
- Saunier Pierre-Yves, "Mobilité des experts et experts en mobilité", Paris I - Paris IV - ENPC, Séminaire *De l'histoire des Transports à l'histoire de la mobilité*, 20 décembre 2007.
- Schipper Frank, "Glocal Signs: Urban Traffic Signs and the League of Nations", Dresden, *Second European Congress in World and Global History*, 3-5 July 2006.
- Schipper Frank, "La Route, l'Europe et la Ville, La Position Urbaine dans les Réseaux Routiers Européens (1918-1940)", Triangle ENS LSH UMR CNRS 5602 Lyon, Séminaire *Circulations de savoirs et pratiques de gouvernement local*, Avril 2007.
- Ward Stephen V., "American and other international Examples in British Planning Policy Formation: A Comparison of the Barlow, Buchanan and Rogers Reports, 1940 – 1999", University of Luton, *IPHS Seminar Americanisation and the British City in the 20th Century*, 6th May 2000.

VII - Travaux universitaires

- Bentayou Gilles, *Ce qu'ils disent de la ville. Savoirs experts et représentations des acteurs de la rénovation / réhabilitation du troisième arrondissement de Lyon (1960-2000)*, Thèse d'urbanisme, Saint-Étienne, Université Jean Monnet, 2007.
- Brunel Julien, *Autour du tramway lyonnais, Retour sur une politique locale de transports urbains*, Mémoire de fin d'études IEP, Lyon, 2001.
- Brunet Samuel, *La communication, composante de l'action publique : le cas de la sécurité routière*, Thèse de science politique, Paris, ENS Cachan, 2007.
- Contamin Jean-Gabriel, *Contribution à une sociologie des usages pluriels des formes de mobilisation. L'exemple de la pétition en France*, Thèse de science politique, Paris I, 2001.
- Decreton Séverine, *La sécurité routière : les différents aspects d'un service public morcelé*, Thèse de droit public, Université Lille 3, 1989.
- Desportes Marc, *L'ère technique de la spatialité urbaine. Genèse et expérience des aménagements techniques et urbains, le cas des infrastructures routières 1900-1940*, Thèse d'urbanisme, Paris VIII, IFU, 1995.

- Facq Benoît, *Les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains, L'histoire des enquête ménages déplacements*, Mémoire de Master 2 de Politiques publiques et gouvernements comparés, IEP de Lyon, 2006.
- Faugier Etienne, *L'automobile, son introduction et ses impacts sur l'aménagement urbain, l'administration et les transports dans la ville de Québec*, Mémoire de Master I d'histoire, Lyon 2, 2006.
- Faugier Etienne, *L'introduction du système automobile et ses impacts sur les campagnes du département du Rhône entre 1900 et 1939*, Mémoire de Master 2 d'histoire, Lyon 2, 2007.
- Flonneau Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977, Formes urbaines, champs politiques et représentations*, Thèse d'histoire, Paris I, 2002.
- Gardon Sébastien, *Expertise et politique dans les grands projets d'aménagement urbain pendant les Trente Glorieuses, Le cas lyonnais*, Mémoire de DEA de Politiques publiques et gouvernements comparés, IEP de Lyon, 2003.
- Giriat Mathilde, *Que faire de la voiture en ville ? Stationnement et gouvernement urbain à travers l'étude de la société d'économie mixte Lyon Parc Auto (1969-2006)*, Mémoire de 4ème année, IEP de Lyon, 2006.
- Glasson Denis, *L'aventure des laboratoires régionaux des Ponts et chaussées entre 1950 et 1970*, Mémoire de DEA d'histoire des techniques, Paris, 2003.
- Healy Aisling, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine. Sociologie politique de la "gouvernance métropolitaine" du Grand Lyon (fin du XXème siècle)*, Thèse de science politique, Université Lyon 2, 2007.
- Kletzlen Anne, *Le code de la route : Pourquoi ? (Une étude sociologie législative)*, Thèse de droit privé et sciences criminelles, Paris-Sud, 1993.
- Linossier Rachel, *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005)*, Thèse de géographie, Lyon 2, 2006.
- Marlot Grégoire, *Politique urbaine et congestion, Le politicien, l'ingénieur et l'utilisateur*, Mémoire DEA de sciences économiques, Lyon 2, 1995.
- Martinais Emmanuel, *Les sociétés locales à l'épreuve du risque urbain. Un siècle de gestion du danger dans deux contextes de l'agglomération lyonnaise, fin XIXe – fin XXe siècle*, Thèse de géographie, Saint-Étienne, Université Jean Monnet, 2001.
- Maury Caroline, *L'identitaire comme ressource politique transfrontalière. Entre architecture multiniveaux éclatée et « fenêtre d'opportunité » : Perpinyà la catalana*, Thèse de science politique, Aix-en-Provence, IEP, 2006.
- Maury Serge, *L'administration municipale à Lyon XIXème - XXème siècles. Des structures et des hommes*, Mémoire de DEA d'histoire, Lyon 2, 1993.
- Meillerand Marie-Clothilde, *Histoire d'une construction métropolitaine (1938-1978) : la politique urbaine dans la région lyonnaise*, Thèse d'histoire, Université Lyon 2, 2009.
- Michel Hélène, *Propriété, propriétaires. Politiques publiques et groupes d'intérêts dans le secteur immobilier en France*, Thèse de sciences sociales, Paris, EHESS, 2000.
- Montès Christian, *Système de transport et système économique en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise*, Thèse de géographie, Lyon 2, 1992.

- Montès Christian, *Enquête d'un champ impossible : la géographie historique*, Habilitation à Diriger des Recherches en géographie, Lyon 2, 2007.
- Nonjon Magali, *Quand la démocratie se professionnalise. Enquête sur les experts de la participation*, Thèse de science politique, Lille 2, 2006.
- Orselli Jean, *Les usages de la route, circulation et sécurité (1866-2000)*, Thèse d'histoire, Paris, Paris I, 2009.
- Passalacqua Arnaud, *L'autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, Thèse d'histoire, Paris VII, 2009.
- Payre Renaud, *La prise de la bastille ! Territoire et légitimation du politique à Grenoble (1919-1935)*, Mémoire de fin d'études IEP, Université Pierre Mendès-France Grenoble, 1997.
- Payre Renaud, *A la recherche de la "Science Communale". Les "mondes" de la réforme municipale dans la France de la première moitié du vingtième siècle*, Thèse de science politique, IEP Grenoble, 2002.
- Payre Renaud, *Ordre politique et gouvernement urbain*, Habilitation à Diriger des Recherches en science politique, Lyon 2, 2008.
- Perrin Emmanuel, *L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamiques d'un territoire, Une mise en perspective de l'agglomération lyonnaise avec celles de Lille et de Stuttgart*, Thèse de géographie, Lyon 2, 2004.
- Purenne Anaïk, *L'action publique par le bas, Les transports urbains de la Communauté Urbaine de Lyon*, Thèse de sociologie, Paris, ENS Cachan, 2003.
- Rasmussen Anne, *L'Internationale scientifique 1890-1914*, Thèse d'histoire, Paris, EHESS, 1995.
- Scherrer Frank, *L'égout, patrimoine urbain. L'évolution dans la longue durée du réseau d'assainissement de Lyon*, Thèse d'urbanisme, Paris 12, 1992.
- Schoonbaert Sylvain, *La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)*, Thèse d'urbanisme, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII, 2004.
- Vogel Marie, *Les polices des villes entre local et national : L'administration des polices urbaines sous la IIIème République*, Thèse de science politique, Grenoble, Université Pierre Mendès-France, 1993.

VIII - Rapports

- Anastasiadou I., Legendijk V. et Schipper F., *Universalism or Régionalism? The Work of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit of the League of Nations*, working paper.
- Angleraud Bernadette, *Les entreprises familiales à l'épreuve de la "loi des trois générations"*, Lyon, LAHRHA.
- Argibay Camilo, Gardon Sébastien et Mazoyer Harold, *Savoirs pratiques dans l'action publique*, Lyon, Laboratoire Junior MOSAP ENS LSH, 2007.

- Bardet Fabrice (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose urbaine lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le compte du PUCA, Vaulx-en-Velin, 2005.
- Bardet Fabrice et Bernardin, Stève, *Statistiques et expertises de la sécurité routière. Une comparaison France, Etats-Unis*, rapport PREDIT, Vaulx-en-Velin, 2006.
- Bardet Fabrice et Gardon Sébastien, "Le modèle technocratique d'action publique urbaine", in Bardet Fabrice (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose urbaine lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le compte du PUCA, Vaulx-en-Velin, 2005, pp.21-34.
- Barles Sabine et Guillaume André, *La congestion urbaine (1800-1970)*, Paris, Rapport pour le Plan Urbanisme, Construction, Architecture, Ministère des Transports, 1998.
- Barles S., Jardel, S. et, Guillaume, A., *Infrastructures de transports routiers, Parcs et trafics automobiles, France, 1900, Étude exploratoire*, rapport, Laboratoire TMU, Paris, Octobre 2004.
- Barles Sabine et Guillaume André, *Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine*, Paris, Octobre 2004.
- Belli-Riz P., Vayssière B. et Perrin E., *Le stationnement résidentiel, enjeux et moyens d'une action publique locale*, rapport PUCA, Décembre 2000.
- Belmessous Fatiha (dir.), *La fabrique d'un territoire communautaire : Des lieux, des projets, des représentations et des politiques*, rapport GIP EPAU POPSU, Vaulx-en-Velin, Novembre 2008.
- Ben Mabrouk Taoufik et Gardon Sébastien, "Le recours aux savoir-faire locaux pour la construction de parkings en centre-ville", in Bardet Fabrice (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose urbaine lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport PUCA, Vaulx-en-Velin, 2005, pp.117-135.
- Bergès M. et Thoenig J.-C., "Gérer la police, gérer le pouvoir. L'étatisation des polices municipales", rapport INSEAD, Fontainebleau, 1980.
- Castel Jean-Charles, *Quand la mobilité oblige à repenser l'urbanisme*, Conseil français des urbanistes, 2007.
- Claude Viviane, *L'Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux. Ecole et/ou lobby (1905-1930)*, rapport ARDU Paris VIII, 1987.
- Claude Viviane, *Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940) : Sources et questions*, rapport Délégation à la Recherche et à l'innovation, Paris, 1990.
- Faivre d'Arcier Bruno, Offner Jean-Marc et Bieber Alain, *Les plans de circulation : évolution d'une procédure technique*, rapport Institut de Recherche sur les Transports, Arcueil, 1979.
- Jarrige J.-M., Fourrier A.-M. et Thomas J.-N., *Le stationnement privé au lieu de travail, facteur d'évolution de la mobilité et de la structure urbaine ?*, rapport Dossiers du CERTU, Lyon, Janvier 1994.

Lassave Pierre, *L'expérience des Plans de Déplacements Urbains (1983-1986)*, Bagnex, CETUR, 1987.

Lorrain Dominique, *La naissance des grandes organisations locales, La mairie de Lorient, 1884-1990*, rapport CEMS, Paris 1992.

Mazoyer Harold, *Genèse et développement d'une expertise lyonnaise en matière de transports collectifs urbains*, in Bardet Fabrice (dir.), *Institution des expertises urbaines dans la construction de l'action publique. Retour sur la métamorphose urbaine lyonnaise depuis les années 1960*, Rapport pour le compte du PUCA, Vaulx-en-Velin, 2005, pp.35-60.

Menerault Philippe, *Réforme territoriale et dynamique de l'intercommunalité dans les transports collectifs urbains : une approche diachronique*, Marne-le-Vallée, Séminaire de rencontre entre chercheurs et acteurs, PREDIT-INRETS-ENPC, 2005.

Offner Jean-Marc, *L'expertise locale en transports urbains dans les années 1970. L'ère des nouveaux technocrates*, rapport INRETS, Paris 1987.

Purenne Anaïk (dir.), *La police au bord des routes, La pénétration d'une nouvelle priorité politique au sien des organisations policières. L'exemple de Paris, Lyon, Montréal et Barcelone*, rapport ACI Sécurité routière, RIVES ENTPE, Vaulx-en-Velin, Juillet 2006.

Sources

I - Sources archivistiques

Bordeaux (décembre 2006)

Archives Municipales

(7, rue du loup 33 000 Bordeaux)

9 O 4 : Service de la Voirie / Correspondances (1902-1931).
 9 O 6 : Service de la Voirie / Correspondances (1952-1956).
 10 W 19 : Commission de circulation (1953-1960).
 10 W 30 : Tramway électrique et omnibus de Bordeaux (rapports, expertises, projets de réorganisation).
 10 W 68 : Commission de circulation (1957-1962).
 10 W 69 : Visites / Circulations divers (1959-1963).
 207 D 17 : Commissions municipales (1958-1960).
 211 D 1 : Délibération du Conseil Municipal / Commissions réunies (1954).
 2002 I 10 : Circulation Correspondances (1966).
 2002 I 11 : Circulation Correspondances (1967).
 2003 I 5 : Police de la circulation (10926-1930).
 200 3 I 6 : Police de la circulation (1931-1935).
 2003 I 7 : Circulation (1936-1937).
 2003 I 8 : Police de la circulation / Correspondances (1938-1939).
 2003 I 9 : Police de la circulation / Correspondances (1940-1941).
 2003 I 10 : Circulation / Réglementation (1931-1959).
 2004 I 1 : Circulation / panneaux de signalisation (1957-1966).
 M 5 / 3 : Délibération du Conseil Municipal (1924).
 Consultation du Bulletin Municipal Officiel

Genève (Suisse) (janvier-février 2006)

Archives de la Société des Nations

(Palais des Nations CH – 1211 Genève 10)

- R 1090 : Commission consultative et technique des communications et du transit (1919-1927).
- R 1091 : Commission consultative et technique des communications et du transit / Conférence internationale des communications et du trafic de Genève de 1920 (1919-1927).
- R 1119 : Commission consultative et technique des communications et du transit (1919-1927).
- R 1127 : Congrès Transport Londres / Institut des transports de Londres (1922).
- R 1131 : Comité permanent de la circulation routière / congrès AIPCR (1924-1926).
- R 1132 : Comité permanent de la circulation routière / Union Internationale des Villes (1919-1927).
- R 1140 : Conférence internationale des communications et du trafic de Genève (1923).
- R 1176 : Conférence internationale des communications et du trafic de Genève (1927).
- S 486 : Correspondances diverses sur circulation routière (1919-1927).
- S 493 : Signalisation routière / Union Internationales des Villes (1919-1927).
- R 2584 : Conférence européenne de la circulation routière (1931).
- R 2578 : Comité permanent de la circulation routière (1928-1932).
- R 2579 : Comité permanent de la circulation routière (1928-1932).
- R 2585 : Conférence européenne de la circulation routière (1931).
- R 4290 : Comité permanent de la circulation routière / Association internationale des postes de secours / Congrès de Berlin de 1933 (1933-1938).
- R 4291 : Comité permanent de la circulation routière / Association internationale des automobile-club reconnus (1933-1938).
- R 4292 : Comité permanent de la circulation routière / congrès AIPCR (1933-1938).
- R 4294 : Comité permanent de la circulation routière (1933-1938).
- R 4295 : Comité permanent de la circulation routière (1933-1938).
- R 4307 : Congrès et exposition de la route de La Haye (1938).
- R 4308 : 1^{ère} Conférence contre des accidents de la route de Amsterdam (1937).
- R 4311 : Comité des experts pour la codification du droit routier (1939).
- R 4312 : Exposition de sécurité de la route de Prague (1939).

Archives de l'Organisation des Nations Unies

(Palais des Nations CH – 1211 Genève 10)

GIX 12-1-2 : Transports and Communications - Road Traffic - General - Correspondence with and concerning the International Road Transport Union (IRU) (Formerly: International Bus and Lorry Transport Office and Road Transport Federations) (1947).

- GIX 12-1-22 : Transports and Communications - Road Traffic - General - Correspondence with and Concerning Association Internationale Permanente des Congres de la Route – Paris (1948-1976).
- GIX 12-1-35 : Transports and Communications - Road Traffic - General - Correspondance avec Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (1955-1959).
- GIX 12-1-36 : Transports and Communications - Road Traffic - General - Cout Economique et Social des Accidents de la Route (1968).
- GIX 12-6-6-1 : Transports and Communications - Road Transport - Road Traffic Conditions - Prevention of Accidents - Policy and Documentation: Ad Hoc Working Party to Consider the Prevention of Accident - Agenda, Circulars Records Reports, etc... (1956-1957).
- GIX 12-6-6-5 : Transports and Communications - Road Transport - Road Traffic Conditions - Prevention of Accidents - France (1950).
- GIX 12-6-6-24 : Transports and Communications - Road Transport - Road Traffic Conditions - Prevention of Accidents - Education of Public - International Road Safety Manual (1951-1968).
- GIX 12-6-6-35 : Transports and Communications – Road Transport – Road Traffic Conditions – Prevention of Accidents – Motor Driving Schools – Contribution of an International Organization of School (1953-1974).
- GIX 12-6-6-46 : Transports and Communications - Road Transport - Road Traffic Conditions - Prevention of Accidents - Exposition du Materiel de Propagande pour la Sécurité Routière, Genève (1956-1971).
- GIX 12-6-6-49 : Transports and Communications – Road Transport – Road Traffic Conditions – Prevention of Accidents – Commission de liaison des Associations et Organismes de Prévention Routière (1957-1980).
- GIX 12-6-6-50 : Transports and Communications – Road Transport – Road Traffic Conditions – Prevention of Accidents – Voyages d'Etude du Groupe de Travail de la Prévention des Accidents de la Circulation Routière (1960-1975).
- GIX 12-6-6-51 : Transports and Communications – Road Transport – Road Traffic Conditions – Prevention of Accidents – 9th international Study Week in Traffic and Safety Engineering (1968-1969).
- GIX 12-6-6-52 : Transports and Communications – Road Transport – Road Traffic Conditions – Prevention of Accidents – 10th international Study Week in Traffic and Safety Engineering (1970-1974).

Lille (février 2007)

Archives Municipales

(Hôtel de Ville de Lille, 2^{ème} pavillon, RdC bas

Place Augustin Laurent 59 033 Lille)

- 1 D 3 : Installations du Conseil Municipal avec délégations des adjoints et mise en place des commissions (1919-1973).
- 1 D 6 : Répertoire des Commissions (1921-2001).
- 1 D 6 / 1 : Organisation / fonctionnement des commissions (1921-1945).
- 1 D 6 / 14 : Sous-commission de la circulation (1936).
- 1 D 6 / 32 : Commission de la Voie publique (1958).
- 1 D 6 / 37 : Commission de la Voie publique (1959-1961).
- 2 O 114 : Projet de gare routière (1948-1959).
- 3 D 36 : Prêts et subventions / Exemples des villes de Tourcoing, Roubaix et Lyon (1928-1938).
- 3 D 37 : Correspondances et notes diverses / Coupures de presse / Rapports divers (1925-1938).
- 3 D 93 : Commission extra-municipale d'études des nouveaux alignements de la Ville de Lille (1912-1917).
- 3 D 98 : Commission du Plan (1955-1956).
- 4 O 19 : Parcs de stationnement (1960-1970).
- 4 O 26 : Plans de circulation (1970-1993).
- O D 5 /155 : arrêté du 1er juillet 1925 sur la circulation et le stationnement.
- A O 16 : Boulevard périphérique (1967-1989)
- Consultation du Bulletin Municipal Officiel

Lyon (depuis 2002)

Archives Municipales de Lyon

(1, Place des Archives, 69 002 Lyon)

- 0038 PH 398 : Voyages d'études à Bologne, Milan, Turin (réseaux de transport en commun italiens) (1975-1982).
- 0453 WP 0121 : Boulevards en corniche / Auto-route en corniche Place Tolozan – La Croix-Rousse (1909-1930).
- 524 WP 200 : Dossier du personnel de Camille Chalumeau.
- 0781 WP 00510 : Congrès international de l'assainissement et de la salubrité de l'habitation d'Anvers (1913).
- 093 WP 436 : AGHTM / Congrès de la route (1920-1930).
- 937 WP 034 : Correspondances ingénieur en chef de la Ville de Lyon (1940-1957).
- 0937 WP 0902 : Congrès divers / Commission de circulation (1924-1936).
- 0955 WP 0134 : Congrès de la route (1910-1913).

- 0960 WP 30 : Compagnie des Auto-Routes du Sud-Est de la France / Auto-route Lyon-Evian (1931-1932).
- 0963 WP 092 : Autostrade Lyon Saint-Étienne
- 968 WP 37 : Mission aux USA (1954).
- 1065 WP 0083 : Règlement de la circulation, modifications, infractions (1960-1971).
- 1065 WP 0101 : Accidents (1958-1970).
- 1065 WP 012 : Commission de la circulation (1959-1968).
- 1068 WP 011-043 : Circulation / Stationnement : Dossiers par rues (1957-1969).
- 1068 WP 044 : Etudes parking (1955-1961).
- 1068 WP 048 : Stationnement payant (1959-1975).
- 1068 WP 050 : Parcs de stationnement (1957-1969).
- 1068 WP 062 : Bureau du trafic (1969-1974).
- 1068 WP 064 : Congrès nationaux et internationaux sur la circulation routière (1952-1964).
- 1080 WP 007 : Accidents de la circulation (1974-1977).
- 1093 WP 055 : Sécurité Routière Groupes Scolaires / Etudes Axes prioritaires / Limitations de vitesse / Signalisation / Stationnement, réglementation zone bleue (1955-1980).
- 1094 WP 0012 : Circulation – Parcmètres (1961-1971).
- 1096 WP 010 : A 43.
- 1108 WP 008 : Circulation Affaires diverses (1933-1935).
- 1112 WP 004 : Compagnie des Auto-Routes du Sud-Est de la France / Auto-route Lyon-Evian (1931-1932).
- 1120 WP 016 : Délégations municipales / Ligue pour l'aménagement et l'utilisation des eaux (1939-1940).
- 1120 WP 023 : Conseil Municipal / Commissions municipales (1935-1940).
- 1127 WP 054 : Commission de circulation (1931-1942).
- 1130 WP 011 : Commission Circulation (1952-1954).
- 1140 WP 094 : Circulation (1912-1927).
- 1140 WP 096 : Congrès international d'hygiène de Berlin (1907).
- 1147 WP 001 : Circulation courrier (1951).
- 1172 WP 022 : Arrêtés de circulation (1955-1957 / CR des journées d'études des commissions de circulation à Lyon (1955).
- 1172 WP 6/1 : Taxis, Voitures publiques : règlements / statistiques (1912-1958).
- 1267 WP 0111 : Règlement général de la circulation ; Police de la circulation (1936-1952).
- 1523 WP 021 : Subventions accordées à l'ACR (1980-1989).
- 1533 WP 136 : Commission de la circulation (1976-1979).
- 1533 WP 198 : Commission de la circulation (1978-1985).

1533 WP 214 : Stationnement / Lyon Parc Auto (1969-1983).
1533 WP 220 : Commission de la circulation (1972-1986).
1533 WP 221 : Commission de police (1970-1986).
1559 WP 011 : Commission circulation / Stationnement / Transport / Solution (1987-1991).
1561 WP 030 : Musée de l'automobile, commission extra-municipale (1981-1982).
1730 W 8 : Gestion des réseaux de transport et de circulation.
1770 W 109 : Subventions ACR (1981-1998).
1781 W 69 : Commission de sécurité de la Ville de Lyon / Etude des plans de circulation en Presqu'île (1997-1998).
1834 W 165 : SEM Cité Internationale / Office de Tourisme (1989-1994).
1924 W 28 : Commission extra-municipale d'accessibilité aux handicapés (1992-2003).
Consultation du Bulletin Municipal Officiel

Archives Départementales du Rhône

(57, Rue Servient 69 003 Lyon)

4 M 495 Accidents (1876-1939).
4 M 514 : Police du roulage (1809- 1926).
4 M 607 : Associations (1900-1930).
4 M 615 : Associations (1889-1926).
4 M 640 : Courses automobiles, motocyclettes, de side-cars, cycle-cars / Automobile-Club de France, Circuit de 1914 / Grand prix de 1924 (1907-1930).
4 M 7 : Sécurité de la voie publique (1905-1920).
4 M 11 : Police d'Etat (1932-1934).
4 M Sup / Préfecture / Administration Générale / Associations fondées avant 1940.
975 W Préfecture / Administration Générale / Associations fondées après 1940.
S 2587 : Circulation / Commission pour la réglementation de la Circulation à Lyon et dans la banlieue (1929-1930).
S 2871 : Service vicinal / Affaires générales (1928-1929).
S 3509 : Service spécial du Rhône et de la Saône / Véhicules automobiles : accidents (1940-1956).
S 3523 : Service spécial du Rhône et de la Saône / Véhicules automobiles : accidents (1938-1976).
3856 W 168 : Préfecture, Secrétariat général / Commissions départementales (1960-1980).
3856 W 216 : Préfecture, Secrétariat général / LY.
3856 W 217 : Préfecture, Secrétariat général / LY.
3856 W 219 : Préfecture, Secrétariat général / LY.

- 3856 W 220 : Préfecture, Secrétariat général / Commissions départementales (1960-1980).
- 3856 W 220 : Préfecture, Secrétariat général / LY 13.
- 3632 W 27 : Cabinet du Préfet / Réseau routier d'intérêt régional / DDE / Organisation (1975).
- 3632 W 31 : Cabinet du Préfet / Circulation routière.
- 2223 W 29 : Service général / Cycle d'études (1954-1959).
- 437 W 218 : Commission de circulation.
- 668 W 92 : Polices, Services divers / Journées d'études.
- 694 W 537 : Aménagement routier de la région lyonnaise : Tunnel de la Croix-Rousse, Amélioration de desserte de la région lyonnaise (1933-1947).
- 923 WP 327 : Boulevard de ceinture.
- 960 WP 32 : Boulevard de ceinture (1919-1932).
- 1650 W 180-182 : Congrès internationaux des travaux publics (1951-1968).
- 1650 W 189 : Comité d'expansion économique : Commission Transports (1958-1959).
- 1650 W 191 : Service régional / Etudes du complexe routier de Lyon (1966-1967).
- 1650 W 195 : Aménagement routier de la région lyonnaise (1959-1975).
- 1650 W 221 : Comité technique départemental des transports.
- MR 79105 : Commissariat Général au Plan / Division Régionale et Urbaine (1960-1969).
- 3469 W 6 : Dossier du personnel de Marcel Boutet.
- 3469 W 19 : Dossier du personnel de Lucien Chadenson.
- 3469 W 70 : Dossier du personnel de Jacques Rérolle.
- 3469 W 76 : Dossier du personnel de Antoine Thiollière.
- 3469 W 78 : Dossier du personnel de Victor Varvier.
- 3872 W 57 : Dossier du personnel de Clément Roques.
- 3872 W 57 : Dossier du personnel de Fernand Ramel.

Archives de la Communauté Urbaine de Lyon

(20, Rue du Lac, 69 003 Lyon)

- 2039 W 003 : Projet de Loi sur les communautés urbaines / Création des communautés urbaines (1966-1968).
- 2039 W 004 : Mise en place de la communauté urbaine / Délégations et commissions / Etudes sur les communautés urbaines / Monographie de la communauté urbaine / Parc automobile Communauté urbaine (1966-1985).
- 2085 W 113 : Journées des communautés urbaines / Commission de coordination circulation – transport – métro (1974-1978).
- 1891 W 010 : Parcs de stationnement / Compte-rendu de réunions / Articles de presse (1964-1981).

1755 W 001 : Commissions des travaux (1969-1970).

1620 W 029 : Fonctionnement et organisation de l'exécutif communautaire / Participation aux commissions spéciales (Mandature 1977-1983).

2214 W 003 : Groupe réseaux urbains / Groupe de travail « Diagnostic des infrastructures urbaines » (1985-1987).

2322 W 012 : Direction de la sécurité et de la circulation routière, « Schéma directeur de la signalisation de direction des voies rapides de la région de Lyon », Février 1994.

2214 W 018 : Un projet pour le MELATT, Programme « Voie et Ville », proposition de l'Agence d'Urbanisme / CETE, DDE, Etudes liaison Part-Dieu et Montée de la Boucle (1980-1990).

1034 W 003 : Tunnel de Fourvière et Echangeur de Perrache.

1841 W 019 ; 1944 W 010 ; 2085 W 092 ; 2081 W 009 ; 2085 W 093 ; 2077 W 007 : Echangeur de Perrache.

1168 W 251 : Dossier du personnel de Paul Gsell

Consultation du Bulletin Communautaire

Fonds privés

Archives de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet

(39, Avenue Esquirol 69 003 Lyon)

S. 003 : Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles de Lyon (1906-1928).

05702 Boîte 1 et 2 : Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles, Industrie automobile, Etudes (1958-1988).

7482 : Commission de développement économique et régional Rhône-Alpes (1964-1971).

06817 : Fédération Nationale des Transports Routiers, Publications, Congrès (1952-1979).

06818 : Fédération Nationale des Transports Routiers, Publications, Congrès (1983-1995).

A.A.A. CSCA Carton « Immatriculations nationales Véhicules » (1938-1963).

Automobile M. Berliet, *Quelques réflexions sur les virages, croisements et doublage des véhicules automobiles*, Octobre 1933, 10 p.

Les pièges de la route, Causes, remèdes à apporter, Décembre 1940, 20 p.

Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon

(Place de la Bourse, 69 002 Lyon)

Consultation des comptes-rendus des travaux de la Chambre de Commerce de Lyon pour la période 1910-1967.

Archives de l'Association des Ingénieurs des Villes de France

(en cours de transfert vers les Archives Municipales de Lyon.

Siège AITF : BP 46, 38 502 Voiron)

Archives de l'Institut d'Urbanisme de Lyon

(14, Avenue Berthelot 69 007 Lyon)

Consultation du Fond Jean Labasse (non classé).

Marseille (juin 2007)

Archives Municipales

(10, rue Clovis Hugues, 13 003 Marseille)

439 W 44-48 : Commission extra-municipale d'urbanisme (1960-1967).
 468 W 36 : Divers Clubs / Automobile-Club de Marseille-Provence (1964-1970).
 468 W 327 : Cabinet du Maire / Dossiers divers dont automobile (1963-1970).
 468 W 340 : Circulation / Stationnement (1962-1963).
 468 W 341 : Circulation urbaine (1955-1961).
 483 W 49 : Secrétariat général / Commissions extra-municipales (1953-1966).
 483 W 219 : Stationnement / Semaine de la circulation (1953-1963).
 483 W 238 : Agence d'urbanisme (1968-1970).
 483 W 273 : Activités municipales / Circulation, voirie (1965-1966).
 483 W 321 : Sous-commission de Circulation (1966-1972).
 483 W 349 : Commissions extra-municipales (1970-1973).
 483 W 474 : Circulation (1967-1971).
 483 W 502 : Plan d'équipement (1970-1971).
 541 W 2 : Transport et circulation (1975-1978).
 613 W 196 : Circulation et signalisation (1964-1966).
 613 W 204 : Planning et conférence de coordination (1966).
 613 W 296 : Circulation, parking / Arrêtés (1965-1967).
 617 W 20-22 : Création d'un Centre directionnel (Quartier Sainte-Anne (1971).
 617 W 25 : Etudes Axes de circulation (1968).
 Consultation du Bulletin Municipal Officiel

Nice (décembre 2006)

Archives Municipales

(7, Avenue de Fabron 06 200 Nice)

3 O 2 : Notices biographiques.

2 O 4 : Modifications du réseau des transports urbains collectifs (1930-1940).

2 O 23 : Réglementation générale de la circulation sur la voie publique / Projet de gare d'autobus (1927-1933).

2 O 8 : Transformation des lignes (1953-1959).

1 D 1 / 49 : Election / mise en place du Conseil Municipal et des commissions (1919).

1 D 1 / 70 : Election / mise en place du Conseil Municipal et des commissions (1929).

1 D 1 / 86 : Election / mise en place du Conseil Municipal et des commissions (1935).

1 D / 129 : Election / mise en place du Conseil Municipal et des commissions (1953).

1 D / 142 : Election / mise en place du Conseil Municipal et des commissions (1959).

1 D / 172 : Election / mise en place du Conseil Municipal et des commissions (1971).

Consultation du Bulletin Municipal Officiel

Archives Départementales des Alpes-Maritimes

(Centre administratif départemental

Bâtiment Capelet

Route de Grenoble 06 206 Nice)

147 J 0040 : Visites et missions (1965-1981).

2 S 2709 : Recensement de la circulation / Règlementation de la circulation (1894-1913).

2 R 84 : Recensement / Classement des voitures automobiles (1913-1927).

2 S 2452 : Routes Nationales / Police du roulage (1933-1940).

717 W 1 : Commissions départementales / Commission municipale de la circulation (1950-1966).

717 W 156 : Commission de la circulation (1962-1966).

794 W 83 : Commission de la circulation (1966-1987).

2 S 10 : Congrès de la route (1926-1930).

187 W 1 : Commission départementale de la circulation (1972-1973).

717 W 0006 : Congrès et Associations / Correspondances (1960-1965).

Paris (2006-2007)

Archives Nationales (CARAN), Paris (période avant 1940)

(11, Rue des Quatre Fils 75 003 Paris)

F 14 / 31 F 14 / 20803 – 21506 : Organisation / Statuts du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Liste des rapports du CGPC (1900-1929).

- F 14 / 11162 : Délibération Section Technique des Routes et des Chemins de Fer du Conseil Général des Ponts et Chaussées (1941).
- F 14 / 21197 : Délibération Section Technique des Routes et des Chemins de Fer du Conseil Général des Ponts et Chaussées (1954-1956).
- F 14 / 21198 : Délibération Section Technique des Routes et des Chemins de Fer du Conseil Général des Ponts et Chaussées (1957-1959).
- F 14 / 21199 : Délibération Section Technique des Routes et des Chemins de Fer du Conseil Général des Ponts et Chaussées (1960-1965).
- F 2 / 4425 : Direction de l'aménagement départementale et communale : 6^{ème} bureau, Equipement, Urbanisme et vicinalité / Rhône, Savoie (1930-1955).
- F 2 / 4408 : Voirie vicinale (1791-1935).
- F 2 / 4304 : Rhône / Vénissieux : ouverture du Boulevard des Etats-Unis / Lyon : prolongement du boulevard des Etats-Unis (1948-1959).
- F 2 / 4330 : Rhône / Transports : Vœux émis par la 1^{ère} assemblée technique de l'Union des transports publics urbains et régionaux réunis à Lyon, (1957-1958).
- F 14 / 20917 : AIPCR (1955).
- F 14 / 21060 / Rhône / Service ordinaire des ponts et chaussées, Répartition du service, Cartes (1855-1933).

Archives Nationales Contemporaines (Fontainebleau)

(2, Rue des archives 77 300 Fontainebleau)

- 1977 0444 ART 1 : Recensement sur les routes nationales / Voirie communale (1965-1968).
- 1977 0444 ART 2 : Recensement sur les routes nationales / recensement pays étrangers.
- 1977 0444 ART 3 : Comptage parcs de véhicules en France / Statistiques réseau routier / Réglementation et contrôle de la circulation (1954-1959).
- 1977 0444 ART 4 : Etudes circulation : vitesse, giratoire, sens uniques / Groupes Régionaux d'Etudes de la Circulation / Etudes urbaines / (1960-1970).
- 1977 0444 ART 5 : Etudes liaisons primaires / Rapport Boiron sur les carrefours / Signalisation lumineuse aux carrefours / Enquêtes de circulation (1960-1970).
- 1977 0444 ART 6 : Transports urbains / Transports en commun / Comptages en zones urbaines / Etude de circulation Grands Ensembles / Transports et expansion urbaine (1962-1972)
- 1977 0444 ART 7 : La recherche urbaine dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme / Film BERU / Aménagements piéton / Etude de Modèles de transport / Etudes de stationnement : correspondances / Schémas de parking (1955-1968).
- 1977 0444 ART 8 : Commission centrale des véhicules et de la circulation / Commission permanente de la circulation (1955-1968).

- 1977 0444 ART 9 : Variations de la circulation routière / Routes à 3 voies, Marquage à l'italienne / Itinéraires internationaux (1955-1968).
- 1977 0444 ART 10 : Statistiques Parcs et recensement de la circulation (1950-1960).
- 1977 0444 ART 11 : Accidents de la sécurité routière (1953-1968).
- 1977 0444 ART 12 : Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe du Conseil Economique et Social des Nations Unies / Groupe de travail sur les statistiques de transports / Sous-Comité « Coûts des infrastructures » (1950-1968).
- 1977 0444 ART 13 : Renseignements sur statistiques de circulation / Programme des travaux statistiques, SAEI – SERC (1959-1966).
- 1977 0444 ART 14 : Sécurité routière / Signalisation routière Généralités / Circulation des poids lourds / Dispositif de sécurité véhicules / Modernisation des appareils de mesure et de contrôle de la circulation routière (1957-1967).
- 1977 0444 ART 15 : Barrières de dégel et campagnes d'hiver / Bureau Régionaux de Circulation.
- 1977 0444 ART 16 : Comptages urbains Ville de Rennes (1965-1966).
- 1977 0444 ART 17 : Nations Unies, Communauté Economique pour l'Europe, Comité des Transports Intérieurs / Groupe de travail d'experts en documents statistiques / Groupe de travail Statistiques des transports / Groupe de travail Sécurité de la circulation / Groupe de travail Coût des infrastructures (1963-1967).
- 1977 0444 ART 18 : Nations Unies, Communauté Economique pour l'Europe, Comité des Transports Intérieurs / Groupe de travail d'experts en documents statistiques / Groupe de travail Statistiques des transports / Groupe de travail Sécurité de la circulation / Groupe de travail Coût des infrastructures (1958-1968).
- 1978 0117 ART 1 : Affaires contentieuses concernant la Direction des routes (1944-1955).
- 1985 0111 ART 1 : Aménagements routiers de la région parisienne / District et PADOG de la région parisienne (1930-1970).
- 1985 0111 ART 2 : Aménagements routiers de la région parisienne / District et PADOG de la région parisienne / Etude Sécurité routière pour le compte de la Mission interministérielle de sécurité routière (1930-1972).
- 1985 0111 ART 3 : Aménagements routiers Lyon et Marseille (1942-1969).
- 1985 0111 ART 4 : RN 88, RN 82 et A 47 (Loire) / Aménagements routiers (Toulouse, Bordeaux et Puy-de-Dôme) ; Contournements autoroutiers (Nord de la France et Rouen) / Autoroute entre Paris et Clermont-Ferrand / Problèmes routiers aux abords des villes.
- 1985 0111 ART 6 : Autoroutes du Sud-Ouest et de l'Ouest de la France ; Autoroutes du Nord et de l'Ouest / Passages souterrains de la Ville de Paris / Tunnel de la Croix-Rousse / Affaires diverses, conférences faites par le service (1943-1961).
- 1985 0111 ART 7 : Conférences de M. Thiébault / Etudes ponts autoroute du Nord.
- 1985 0111 ART 8 : Autoroutes du Nord / Cours, ouvrages, notices techniques sur les ponts et ouvrages d'art.

- 1985 0111 ART 9 : Service spécial de l'autoroute du Nord / Etudes et campagnes de sensibilisation médiatique sur la sécurité routière / Déclarations ministérielles d'utilité publique autoroutes / Rapports Ponts et Chaussées (1950-1971).
- 1985 0111 ART 10 : Mission interministérielle de sécurité routière / Campagne de publicité télévisuelle Sécurité routière / Affiches / Rapports d'études justificatifs SFERE (1970-1971).
- 1985 0111 ART 11 : SETRA / Conventions, marchés / Cycle d'études Renforcement des chaussées / Nouvelle signalisation routière (1972).
- 1985 0111 ART 12 : Communications sociales économiques Marcel Valtat / Aérotrain Orléans (1971-1974).
- 1985 0732 ART 17 : Comités Techniques Départementaux des Transports / Projet, création, mise en place (1935).
- 1985 0732 ART 18 : Comités Techniques Départementaux des Transports / Projet, création, mise en place (1935).
- 1985 0732 ART 19 : Comités Techniques Départementaux des Transports
- 1985 0732 ART 20 : Comités Techniques Départementaux des Transports
- 1985 0732 ART 21 : Comités Techniques Départementaux des Transports / Réunions (1966-1969).
- 1985 0732 ART 22 : Comités Techniques Départementaux des Transports / Réunions (1966-1969).
- 1985 0732 ART 23 : Comités Techniques Départementaux des Transports / Réunions (1970-1971).
- 1985 0732 ART 24 : Comités Techniques Départementaux des Transports.
- 1978 0603 ART 4 : Ministère de l'Equipement / Commissions d'étude des coûts des infrastructures (1967-1970).
- 1978 0603 ART 5 : Ministère de l'Equipement / Commissions d'étude des coûts des infrastructures (1966-1975).
- 1979 0291 ART 7 : Commission des Villes / Couloirs Bus / Mission USA / Zones piétonnes / Occupation des sols et stationnement (1970-1974).
- 1979 0291 ART 8 : Institut d'aménagement et d'urbanisme du district de Paris, Groupe de travail sur le stationnement / Environnement et stationnement / Environnement et Voitures électriques.
- 1979 0291 ART 9 : Environnement / Problèmes énergétiques / Crise de l'énergie / Transport urbain et utilisation de la voiture individuelle.
- 1980 0521 ART 5 : Comité Technique de la Vicinalité / Comité Technique de la Voirie Communale et Départementale (1937-1973).
- 1994 0495 ART 21 : Circulation Affaires Diverses (1920-1939).
- 1994 0495 ART 22 : Amendes et infractions au code de la route / Commission chargée d'étudier les caractéristiques des poids lourds / Commission de réception des bandages élastiques / Conférence européenne sur la circulation routière de 1931 (1930-1935).

1977 0088 ART 152 à 159 : Opérations de désenclavement de communes et de départements.

Archives de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, Paris

(La Grande Arche Paroi Nord, niveau 5, 92 055 La Défense)

Consultation des rapports et des comptes-rendus des congrès internationaux de la route.

Saint-Étienne (septembre 2004)

Archives Municipales

(164, Cours Fauriel 42 100 Saint-Étienne)

3 D 21 : Organisation des différents services de la Mairie (1798-1980).

6 D 7 : Affaires soumises au Conseil Municipal (1935-1942).

6 D 8 : Affaires soumises au Conseil Municipal.

6 D 24 : Commissions municipales (1904-1965).

6 D 25 : Commissions municipales (1950-1958).

6 D 26 : Commissions municipales (1958-1964).

6 D 33 : Commissions municipales (1935-1965).

6 D 66 : Commission extra-municipale d'urbanisme, Autoroute Lyon – Saint-Étienne (1935-1938).

6 D 67 : Commissions municipales, Correspondances avec d'autres villes au sujet des commissions municipales (1965-1967).

6 D 72 : Commission municipale de circulation (1969-1975).

10 D 37 : Correspondance Mairie (1936-1948).

13 D 16 : Affaires soumises au Conseil Municipal (1935-1937).

13 D 17 : Affaires soumises au Conseil Municipal (1937-1938).

Consultation du Bulletin Municipal Officiel.

Archives Départementales de la Loire

(6, Rue Barrouin, 42 000 Saint-Étienne)

1 S 29 : Correspondance Ponts et chaussées (après 1935).

2 S 3 : Correspondance Ponts et chaussées, AIPCR (1895-1937).

2 S 1130 : Circulation, Code de la route, Ponts et chaussées (jusqu'en 1939).

1 S 9 : Correspondance, rapports, Ponts et chaussées (1933).

1 S 10 : Service vicinal (jusqu'en 1937).

4 M 21 : Police, candidatures des commissaires (jusqu'en 1937).
 4 M 419 : Statistiques sur accidents de personnes causés par des véhicules et des cavaliers (1903).
 4 M 420 : Statistiques sur accidents de personnes causés par des véhicules et des cavaliers (1907).
 4 M 48 : Commissaires de police (jusqu'en 1959).
 1271 W 2, 6, 20, 41 et 59 : dossiers commissaires de police.
 1 M 754 : Conseil Général de la Loire, accidents de la route (jusqu'en 1936).
 Consultation des Délibérations du Conseil Général de la Loire.

Villeurbanne (depuis 2003)

Archives Municipales

(234, Cours Emile Zola 69 100 Villeurbanne²⁴⁹³)

2 D 137 : Commissions de circulation (1967-1975).
 Cartons sans cote : « Commissions communales diverses (1921-1939) ». « Commission des services techniques (1960-1972) ». « Commission de l'urbanisme (1957-1960) ».
 Consultation du Bulletin Municipal Officiel.

Archives de la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône

(204, Rue Jean Voillot, 69 100 Villeurbanne)

850004 / 1 : LY 1 (1869-1959).
 850006 / 5 : LY 2.
 850006 / 6 : LY 2.
 850006 / 10 : LY 6.
 3521 W 01 : Tunnel de Fourvière.
 3521 W 28 : Tunnel de Fourvière.
 3521 W 58 : Tunnel de Fourvière.
 3521 W 59 : Tunnel de Fourvière.
 3521 W 100 : Tunnel de Fourvière²⁴⁹⁴
 3682 W 30 : Complexe du Cours de Verdun.
 3682 W 32 : Complexe du Cours de Verdun.
 3682 W 35 : Echangeur de Perrache.

²⁴⁹³ Transférées depuis au Centre Mémoire et Société (23-25 rue Valentin-Haüy 69 100 Villeurbanne).

²⁴⁹⁴ Les cartons concernant le Tunnel de Fourvière ont été consultés aux A DDE R. Depuis les archives du Tunnel de Fourvière ont été transférées à la Courly.

3682 W 44 : Echangeur de Perrache.

980019 / 1 : A 46.

980019 / 2 : A 46.

980019 / 3 / A 46.

960027 / 3 : Aménagement routier de la région lyonnaise / Autoroute de l'Ouest et raccordement de l'Yzeron / Jonction Sud-Ouest (1943-1969).

960027 / 23 : A 450.

Dossier du personnel de René Waldmann.

Dossier du personnel de Jean Winghart.

Consultation des Délibérations du Conseil Général du Rhône (1900-1972).

II - Sources imprimées

Bibliothèque des Archives Municipales de Bordeaux

V – b 759 : *100 ans de l'Automobile-Club du sud Ouest 1897-1997*, 33 Impression, 1997, 34 p.

Bibliothèque des Archives Municipales de Lyon

- 1 C 501 351 : Services techniques de Paris, Direction des travaux, « Les travaux publics de Paris », *Science et industrie*, numéro spécial, n° 160, 1927, Paris.
- 1 C 707 305 : Association Industrielle Commerciale et Agricole de Lyon en lien avec l'Automobile-Club du Rhône : « Notes sur les divers moyens d'améliorer la circulation dans la ville de Lyon », Imprimerie Générale Lyonnaise, Lyon, 1925, 20 p.
- 1 C 301 416 : Association Technique de la Route, *Journées Techniques de la Route, Lyon - Saint-Étienne, 12-14 octobre 1961*, 27 p.
- 1 C 700 380 : Association Technique de la Route et Ponts et Chaussées du Rhône, *L'aménagement routier dans l'agglomération lyonnaise*, Journées Techniques de la route, 12-14 octobre 1961.
- 1 C 500.995 : Ministère de l'Équipement, Ponts et Chaussées, Organe Technique Régional de Lyon, *Circulation et transport dans l'agglomération lyonnaise*, Tome I, avril 1966 ; Tome II, juillet 1967 ; et Tome III, décembre 1969.
- 1 C 501 086 : Service de Porte de l'Hôpital Edouard Herriot, *Etude des accidents de la circulation sur le territoire de la Communauté Urbaine de Lyon*, Janvier 1971, 48 p.
- 1 C 501 131, Winghart J., *Lyon 1980*, Thèse Institut d'urbanisme de Paris, 1962.
- 1 C 708 099 : Ministère des Travaux Publics, Ministère de l'Intérieur, *Signalisation Routière / Instruction Interministérielle du 22 octobre 1963*.

-
- 1 C 2182 : Sancery M., *L'autoroute, Voie de la prospérité et de l'unité européenne*, Imprimerie Mont-Louis, Clermont-Ferrand, 1962.
- 1 C 708 831 : *La Ville de Lyon à l'Exposition de la Cité Reconstituée*, Imprimerie Nouvelle Lyonnaise, Lyon, 1916.
- 1 C 1531 : Docteur Joseph Gabalda, *Les plans d'aménagement et d'extension des villes, De leur nécessité au point de vue de l'hygiène urbaine*, Thèse de médecine, Rey, Imprimeur - Editeur de l'université, Lyon, 1913.
- 1 C 5428 : *Annuaire – Indicateur des transports à Lyon*, Publications Pierre Saubiez, Lyon, 1949.
- 1 C 500 887 : Arrivetz Jean, *Histoire des transports à Lyon*, 1966.
- 1 C 500 279 : (SA / SD) Etude sur les embellissements de la Ville de Lyon et sur le développement économique de la Région Lyonnaise, *Architecture moderne*.
- 1 C 700 886 : Méjan François, « La réglementation de la circulation des véhicules sur les voies publiques urbaines », *La Revue Administrative*, n° 82, juillet-août 1961 et n° 83, septembre-octobre 1961.
- 1 C 700 629 : Union Routière de France, *La circulation routière, Faits et chiffres*, avril 1963.
- 1 C 500 998 : Association des Ingénieurs des Villes de France, *Compte-rendu des travaux du Congrès tenu à Lyon, les 17, 18 et 19 mars 1938*, Imprimerie Nouvelle Lyonnaise, Lyon, 1938.
- 1 C 500 996 : Association des Ingénieurs des Villes de France, *Compte-rendu des travaux du IIIe Congrès tenu à Nice, les 1^{er}, 2, 3 et 4 février 1939*, Imprimerie de L'Eclaireur de Nice, Nice, 1939.
- 1 C 700 379 : Ministère des Travaux Publics et des Transports, *Enquête de circulation de Saint-Étienne*, Mai 1960, Département de la Loire.
- 11 C 12 : Groupe d'Etudes du Centre Urbain Souterrain, *L'activité au sous-sol, Urbanisme, Architecture, Technique, Protection, Circulation, Exploitation, Construction, Evolution, Géologie, 1936-1937*, Le Monde Souterrain, Ed. Ch. Massin et Cie, Paris.
- 11 C 12 : *Le Monde Souterrain*, N° 9 Décembre 1936.
- 1 C 703 660 : *Cent ans de transports en commun 1979-1979*, Lyon, 48 p.
- 1 C 4 132 : Margueron G., *Etude complète, historique, administrative et juridique du régime de circulation sur les routes françaises, L'usage des voies publiques*, Imprimerie 3, Paris, 1930, 649 p.
- 1 C 703 621 : « Lyon et sa région », N° Spécial, *Urbanisme*, n° 85, 1964, 94 p.
- 1 C 703 354 : Numéro spécial sur Lyon de *Arts et Manufactures*, n° 56, Juillet 1956, 46 p.
- 1 C 701 603 : Numéro spécial sur Lyon de *Arts et Manufactures*, n° 138, Janvier 1964, 60 p.
- 1 C 704 942 : Lyon Parc Auto / Communauté Urbaine de Lyon, *Le stationnement public à Lyon*, 1979.

- 1 C 701 095 : Union Routière de France, « Urbanisme et circulation Paris », *Problèmes d'actualité*, XVI, 1954, 37 p.
- 1 C 303 227 : Caisse des Dépôts (Service Information), *Villes et stationnement : qui doit investir et gérer ? L'exemple probant de « Lyon Parc Auto » Société Anonyme d'Economie Mixte*, Septembre 1972, 18 p.
- 1 C 700 105 : UITP, *Union Internationale des Transports Publics 1885-1960*, Ad. Goemaere Imprimeur, Bruxelles.
- 1 C 701 666 : Union des CIL et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise, *Le quartier urbain dans une grande cité, Colloque du 12 mars 1968*, 11 p.
- 1 C 303 675 : AICA, *Liste des adhérents (Au 31 mars 1920)*.
- 1 C 305 724 : AICA, AG du 25 avril 1927, *Rapport moral sur l'année 1926* (présenté par Bernard) et *allocution de M. le Président Fougère*.
- 1 C 305 992 : AICA, *But, Territoire, Organisation, Moyens d'action*.
- 1 C 305 676 : AICA, *But, Territoire, Organisation, Moyens d'action*.
- 1 C 305 725 : AICA, AG du 30 avril 1928, *Rapport moral sur l'année 1927* (présenté par Bernard) et *allocution de M. le Président Fougère*.
- 2 C 401 962, *Délégation à la sécurité routière*, Bulletin n° 1, Mars 1974.
- 2 C 40 02 64 : *Le tout Lyon et Le Tout Lyon Automobile*.
- 2 C 42 52 30 : *L'auto*.
- 2 C 401 638 : *ACR Magazine*.
- 2 C 401 496 : *Rhodania Automobile Loisirs*.
- 2 C 400 217 : *Le Carnet de l'automobile*.
- 2 C 400 705 : *Annuaire de l'ACR 1974-1975*.
- 1 C 300 495 : Ville de Lyon, *L'œuvre municipale 1905 – 1929*, Lyon, Imprimerie Nouvelle Lyonnaise, 1929, 40 p.
- 1 C 300 495 : Ville de Lyon, *L'œuvre municipale 1929 – 1935*, Lyon, Imprimerie Nouvelle Lyonnaise, 1935, 40 p.
- 1 C 501 152 : Ville de Villeurbanne, *Villeurbanne 1924-1934, Dix ans d'administration*, Villeurbanne, 1934.
- 1 C 500 198 : Ville de Marseille, *L'œuvre municipale, 1929-1935*, Imprimerie municipale, Marseille, 1935, 478 p.
- 1 C 305 234 : Ville de Toulouse, Service de l'Information et des Relations publiques, *Guide pratique des services municipaux*, 4^{ème} trimestre 1977, 164 p.
- 1 C 2 586 : Ville de Villeurbanne, *Règlement général de la voirie urbaine* (Annexé au plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la Commune approuvé par décret rendu en Conseil d'Etat le 27 décembre 1934), Association typographique, Villeurbanne, 1936, 119 p.
- 1 C 501 238 : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Lyon et sa région, Analyse et enquêtes pour l'aménagement du territoire*, Bosc, Lyon, 1955, 300 p.

-
- 1 C 501 023 : Commissariat..., *Construction et urbanisme dans la région parisienne*, Imprimerie municipale, Paris, 1957, 127 p.
- 1 C 500 322 : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Rapport préliminaire sur le ramassage scolaire dans le département du Rhône*, Lyon, 1960, 15 p.
- 1 C 500 218 : SEDES et SCET, *Etude sur le programme de modernisation et d'équipement du groupement d'urbanisme de Lyon*, pour le compte du Commissariat Général au Plan, février 1961, 3 vol., 367 p.
- 1 C 700 439 : Commissariat Général au Plan, *Quatrième plan de développement économique et social (1962-1965), Rapport général de la commission de l'équipement urbain*, Imprimerie nationale, Paris, 1961, 63 p.
- 1 C 500 314 : SEDES et SCET, *Etude sur le programme de modernisation et d'équipement du groupement d'urbanisme de Lyon, Le logement*, pour le compte du Commissariat Général au Plan d'équipement et de la productivité, décembre 1961, 2 vol., 132 et 173 p.
- 1 C 700 215 : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Rapport de la mission Francfort sur le Main*, Lyon, 1962, 41 p.
- 1 C 501 130 : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Lyon – Francfort, Etude de deux villes européennes*, Ed. P. Bissuel, Lyon, 1963, 90 p.
- 1 C 701 180 : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Le remodelage des limites départementales du Rhône*, 1966, 10 p.
- 1 C 501 467 : Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, *Lyon et le département du Rhône, carrefour européen*, 1974, 130 p.
- 1 C 502 594 : FNAU, *Colloque Urbanisme, déplacements, transports*, 14-15 octobre 1981, Lyon.
- 1 C 301 019 : Urbanisme, Création d'associations syndicales (Décret n° 61-376, du 11 avril 1961), 12 p.
- 1 C 501 881 : Pellet Yves, *Réflexions sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, Mémoire pour le Diplôme d'études supérieures spécialisées d'urbanisme, sous la direction de Jean Pelletier, Université Lyon 2, juillet-septembre 1979, 125 p.
- 1 C 707 338 : Courly, Agence d'urbanisme de la Courly, *Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs. Premières propositions périmètres quartier Bellecour-Terreaux*, Lyon, Mars 1986, 70 p.
- 2 C 401 336 : Conseil Général du Rhône, *Groupement d'urbanisme de la région lyonnaise*, 1960.
- 1 C 2155 : Hermans, Laferrère, Labasse, *L'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise*, Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de la région lyonnaise, Publi-Press, 1957, 97 p.
- 1 C 651 565 : Bissuel Pierre, *L'expansion de la région lyonnaise*, 1962, 62 p.
- 1 C 6750 : Laferrère Michel, *La région lyonnaise*, PUF, Paris, 1966, 159 p.
-

1 C 8466 : Rousset J.-M., *Nouvelle géographie du département du Rhône et de la région lyonnaise*, J. Guillermet Editeur, Villefranche-en-Beaujolais, 1932, 148 p.

Large E., *100 ans d'aéronautique Lyonnaise*, Ed. La Taillanderie, Châtillon-sur-Chalaronne, 1998.

« Une communauté urbaine, pourquoi ? La Communauté Urbaine de Lyon », Numéro spécial de *Technica*, juillet-août 1980, n° 115, 43 p.

Gertoux Louis, *L'histoire des IVF, Partie I : 1937-1957 : Le temps des pionniers*, Mai 2004, 13 p.

Gertoux Louis, *L'histoire des IVF, Partie II : 198-1965*, Juillet 2004, 34 p.

Gertoux Louis, *L'histoire des IVF, Partie III : 1966-1974*, 2004, 83 p.

Consultation :

Ville de Lyon, Administration Municipale, *Documents* (publication annuelle), Imprimeries Réunies, puis Imprimerie Polydac, Lyon.

Indicateur Lyonnais Henry, Annuaire commercial, privé et administratif du Département du Rhône, Lyon (fondé en 1880).

Annuaire Fournier, Annuaire général du commerce de Lyon et du Département du Rhône, Administratif, commercial, industriel et statistiques de la Ville et du Département (fondé en 1869).

2 C 401 270 : *Urbanisme*.

Bibliothèque des Archives Départementales du Rhône

Paillard P., Répertoire numérique détaillé de la sous-série 4 M (Police) (1800-1940), Archives Départementales du Rhône, 1978.

T H 78 : Mémoire de Stage de Patrice Vignial (ENA, Promotion 1964), Département du Rhône, Décembre 1964, Préfecture du Rhône, Imprimerie Administrative : La circulation et les transports dans l'agglomération lyonnaise, Problèmes actuels et perspectives d'avenir, 25 p. + 3 plans en annexe.

TH 79 : Mémoire de stage de Claude Larçon (ENA promotion 1964, Elève administrateur de la Ville de Paris), Département du Rhône, décembre 1964, La rénovation urbaine, les enseignements de l'expérience Lyonnaise, 26 p. + 2 plans en annexe.

Berstein Serge, Edouard Herriot ou la République en personne, Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 1986.

Soulié Michel, La vie politique d'Edouard Herriot, Armand Colin, Paris, 1962.

Lapie P. O., Edouard Herriot, 1967.

Sambardier Pétrus, La vie à Lyon de 1900 à 1937, Ed. Archat, Lyon.

Bonnevay Laurent, Histoire politique et administrative du Conseil Général du Rhône, 1789-1940, 2 vol., Lyon, 1946.

Bargeton R., Dictionnaire biographique des préfets, septembre 1870-mai 1982, Paris, 1994, 557 p.

PER 1900 / 1, 2, 3, 4 et 5 puis RB 127 et RB 299 : Revue de l'ACR.

PER 1498 : La construction lyonnaise.

Bibliothèque des Archives de la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône

Conseil Général du Rhône, *Les grands travaux dans la région lyonnaise, Essai de mise au point d'après guerre*, Imprimerie nouvelle lyonnaise, 1946.

Annales des ponts et chaussées.

Documentation des Archives de la Communauté Urbaine de Lyon

Côté jardin, Le magazine du personnel de la Communauté Urbaine de Lyon, n° 20, Mars 1993.

Agence d'urbanisme du Grand Lyon, *Les têtes de ponts sur la rive gauche du Rhône, Evolution de la composition urbaine*, Projets urbains, Septembre 1995, 67 p.

Agence d'urbanisme du Grand Lyon, *Porte Nord-Est, Bilan qualitatif des enjeux urbains*, Déplacements, Mai 1996, 41 p + annexes.

Agence d'urbanisme du Grand Lyon, *Insertion urbaine de l'axe T1*, Transports et déplacements, Mai 1995, 91 p.

Bibliothèque de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet

Annuaire général du commerce de Lyon et du Département du Rhône, Guide Fournier, 1884.

Annual Baudry de Saunier, 1906.

Annuaire IVA (Industrie Vélocipédique et Automobile) de l'Industrie vélocipédique et automobile en France, 1907, Noisy-le-Sec.

Annual Baudry de Saunier, 1908.

04241 76 CRE : CRESAL, OREAM Rhône-Alpes, *L'industrie automobile en Rhône-Alpes*, Cresal OREAM Rhône-Alpes, 1976, 74 p.

00827 61 LEM : Lemerle Jean-Louis, *Histoire de l'automobile-club de France et de ses hôtels Place de la Concorde*, Creare promo, Paris, 1987, 130 p.

00340 311 CHA : Chanuc Lucien, *L'automobile à Bordeaux de 1890 à 1930*, Ed. Féret et Fils, Bordeaux, 1979, 199 p.

James M. Laux, *In first gear, The French automobile industry to 1914*, Liverpool University Press, Liverpool, 1976.

- Loubet Jean-Louis (études présentées par), *L'industrie automobile 1905-1971*, Librairie Droz, Genève, 1999, Collection « Archives économiques du Crédit Lyonnais ».
- 00100 14 GRA 04 : Granchier M. E., « Le conteur de vitesse : recueil de contes sur l'automobile », *La semaine automobile*, Lyon, 1930, 184 p.
- 00103 et 00104 14 LOS 04 : Loste J., « L'automobile notre amie », *L'Argus de l'Automobile*, Paris, 1949, 95 p.
- 04138 122 ROC 04 : Rochefoucault E. De La, *La coordination des transports ferroviaires et routiers*, Librairie du Recueil Sirey, Paris, 1935, 268 p.
- 03676 122 COD 04 : « Code de coordination des transports ferroviaires, routiers et fluviaux », *Revue France Transport*, 1943, 172 p.
- 00078 122 ROC 04 : Roche M., *Vivre avec l'automobile*, Dunod actualité, Paris, 1970, 140 p.
- 07578 122 PES 04 : Peschaud M., « La restauration des chemins de fer et la coordination des transports », *Revue Politique et Parlementaire*, 1934, 127 p.
- 00728 122 PLA 04 : Plande C., *Physiologie de l'automobiliste : pour votre sécurité et pour celle des autres*, Plande, Casablanca, 1954, 218 p.
- 02952 122 JOS 04 : Josse M., *Les problèmes des transports : 1 L'automobile, Le chemin de fer*, Imprimerie Nationale, Paris, 1934, 278 p.
- 04543 122 AMB 04 : Amblard J., *Le guide parfait de l'automobiliste*, Editions de France, Paris, 1933, 212 p.
- 00377 122 AYC 04 : Aycard A., *La route*, Denoël, Paris, 1956, 330 p.
- 02466 122 BOR 04 : Borsari E., Schwarzenbach H. A., *La circulation à droite exige le volant à droite*, Comité d'initiative pour la conduite à droite, Zurich, 1967, 166 p.
- 00081 122 CON 04 : Cominck M. De, *La mort du rail : la renaissance économique pour l'automobile*, Librairie Valois, Paris, 1931, 121 p.
- 6358 - 120 ZIF 04 : Ziffer G., *Union Internationale des Transports Routiers (UITR) : 50 ans d'histoire 1948-1998*, IRU, Genève, 1998, 250 p.
- 03233 122 FRY 04 : Frybourg M., *Les systèmes de transport, Planification et décentralisation*, Eyrolles, Paris, 1974, 222 p.
- 04281 122 MAU 04 : Mauras A., *Etude sur les transports en commun dans Paris - Lyon*, L. Bourgeon Imprimeur, 1905, 227 p.
- 03266 122 MER 04 : Merlin P. *Géographie économique et planification des transports*, PUF, Paris, 472 p.
- 00595 122 NAD 04 : Nader R., *Ces voitures qui tuent*, Flammarion, Paris, 1965, 265 p.
- 00075 122 QUI 04 : Quinet E., *La coordination des infrastructures de transport*, La documentation française, Paris, 1980, 146 p.
- 02918 122 COD 04 : *Code de la route et de la circulation : Texte officiel complet*, Maurice Gonon, Paris, 1956, 230 p.
- 01652 122 VEB 04 : Vebel C., *Petit dictionnaire du parfait automobiliste*, Ed. de la Pensée moderne, Paris, 1963, 250 p.

- 04111 122 VOH 04 : Vohl, *Code de la route et police de la circulation : Eduquer, renseigner, secourir, réprimer les infractions qui menacent la sécurité publique*, Charles Lavauzelle, Paris, Limoges, Nancy, 1934, 522 p.
- 03230 122 WIC 04 : Wickham S., *Economie des transports*, Sirey, Paris, 1969, 430 p.
- 00092 13 LEH 04 : Lehideux P., *La construction automobile en France : possibilités, caractéristiques, évolutions*, Centre d'Etudes Supérieures des Transports, Paris, 1943, 62 p.
- 06301 13 SAU 04 : Sauvy J., *Les organismes professionnels français de l'automobile et leurs acteurs 1896 1979*, Comité des Constructeurs Français d'Automobile, Paris, 1998, 330 p.
- 06349 14 ARG 04 : *L'Argus : 1927 1997 70 ans*, L'Argus Automobile, Paris, 1997, 75 p.
- 03383 15 BOU 005 : Boutet D., *L'état actuel de la technique routière*, Science et Industrie, Paris, 1942, 282 p.
- 02707 15 GAV 005: Gavrian P. De, *Les chaussées modernes*, Librairie Baillière, Paris, 1922, 430 p.
- 04644 15 REI 005 : Reine P., *Trafic automobile et réseau routier : les autoroutes en Italie, en Allemagne et en France*, A. Pédone, Paris, 1944, 450 p.
- 00627 15 CON 005 : *Premier congrès international de la route (Paris, 1908) : compte-rendu des travaux du congrès*, Lahure, Paris, 1909, 503 p.
- 02645 15 CON 005 : *Premier congrès international de la route*, Congrès International de la Route, Paris, 1908.
- 03174 15 SEM 005 : *Semaine de la route (11 au 20 mai 1928) : le problème de la route*, Comité Départemental des Routes, Besançon, 1928, 350 p.
- 01199 16 CEN 005 : Centre d'Etudes Supérieures des Transports, *Conférences Deuxième série 1943 - 1944*, Centre d'Etudes Supérieurs des Transports, Paris, 1946, 6665 p.
- 07732 16 ELB 005 : Elbreil J. D', *L'organisation des transports dans l'espace européen*, Thèse de Doctorat de Droit, Dijon, 1954, 388 p.
- 04371 21 BER MUR : Muron L., *Marius Berliet*, LUGD, Lyon, 1994, 200 p.
- 06341 21 PAR POU : Pouzet P. L., *Histoire de la société de Paris et du Rhône*, Fondation de l'Automobile Marius Berliet, Lyon, 1998, 2 vol., 800 p.
- 03507 21 ROC POU : Pouzet P. L., *Histoire de la marque automobile lyonnaise Rochet Schneider 1889 1960*, Lyon, SE, 1990, 804 p.
- 07731 16 COL 005 : Colson C., *Cours d'économie politique... : Livre 6, Les travaux publics et les transports*, Gauthier Villards, Alacna, Paris, 1929, 576 p.
- 0770 16 GUI 005 : Guilbert R., *Le nouveau statut des transports routiers*, Librairie Sociale et Economique, Paris, 1939, 283 p.
- 00594 30 ACF : ACF, 2^{ème} *Congrès international d'automobilisme : tenu en l'hôtel de l'Automobile-Club de France du 15 au 20 juin 1903*, Achille Pradier, Paris, 1903, 620 p.

- 00417 30 JOU : *Journées du Trolleybus : tenues à Paris du 8 au 10 novembre 1945*, Union des Voies Ferrées, Paris, 1945, 124 p.
- 00785 30 TRO : *Troisième congrès international d'automobilisme : organisé par le Touring Club Italien et l'Automobile Club de Milan*, Mondaini, Milan, 1096, 375 p.
- 02672 30 CON : 1^{er} congrès national des transports en commun par automobile sur route, ACF, Paris, 1912, 300 p.
- 00367 30 SAB : Sabates F., *100 ans d'automobile : Les coulisses du salon*, L'automobile, Paris, 1981, 160 p.
- 077736 310 CAH : Les Cahiers de Médiologie, *Automobile*, Gallimard, Paris, 2001, 319 p.
- 04797 310 POU : Pouzet P. L., *L'automobile autrefois : une difficile adoption*, Horwath, Lyon, 1996, 143 p.
- 03304 311 VIO : Viot G., *Le monde de l'automobile : de l'artisanat à l'automation*, Fleurus, Paris, 1960, 128 p.
- 03545 76 AIC : AICA, *Lyon Métropole*, Réalisation SA, Lyon, 1967, 75 p.
- 02922 76 BOR : Borge G., Clavaud R., *Les transports à Lyon : du Tram au métro*, Jean Honoré, Lyon, 1984, 170 p.
- 05082 76 CAR : Docteur Carle, *Sur les routes des Alpes en automobile*, Hachette, 1913, 240 p.
- 04615 76 ECO : Ecole Centrale Lyonnaise, *Ecole Centrale Lyonnaise 1857 1957*, 1957, 231 p.
- 03811 76 GAR : Garnier T., *Une cité industrielle*, Philippe Sers Editeur, Paris, 1988, 194 p.
- 04075 76 GER : Germain J., *Les routes du Rhône à travers les âges*, Jouve et Cie, Paris, 1936, 240 p.
- 00841 76 LAB : Labasse J. et Laferrere M., *La région lyonnaise : Saint-Étienne, Alpes du Nord*, Lyon, PUF, Paris, 1960, 160 p.
- 00871 76 LAF : Laferrere M., *Lyon, ville industrielle : essai d'une géographie urbaine des techniques et des entreprises*, PUF, Paris, 1960, 546 p.
- 07935 76 LON : Longin A., *Les transports en commun dans l'agglomération lyonnaise*, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Lyon, 1964, 134 p.
- 04775 76 PRA : Pradel L., *Mon Lyon superbe*, Social, Paris, 1976, 189 p.
- 007526 76 ROB : Robert F., *Population active et entreprise en Rhône-Alpes (1840-1939) : Rétrospective statistique*, Tome 1 : Les Sources ; Tome 2 : Les données, INSEE - ISH, Centre Pierre Léon, Lyon, 2000, 361 et 345 p.
- 121 : *Revue de l'ACR*.
- 114/115 : *L'Argus*.
- 115 : *L'Action automobile*.
- 115 : *L'Action automobile et touristique*.
- 121 : *Revue du Touring-Club de France*.

131 : *Prévention Routière*.

Extrait du catalogue de l'Exposition *L'Esprit d'un siècle, Lyon 1800-1914* : « Les riches heures de l'automobile lyonnaise », 2007, pp. 150-159.

Association des amis de la Fondation de l'automobile Marius Berliet, Centre d'Archives et de Documentation, « Lyon et l'automobile ».

Association des amis de la Fondation de l'automobile Marius Berliet, Centre d'Archives et de Documentation, « Chronologie de l'entreprise Berliet (1866-1980) », 8 p.

Association des amis de la Fondation de l'automobile Marius Berliet, Centre d'Archives et de Documentation, « Constructeurs d'automobiles de la région Rhône-Alpes ».

Fondation Marius Berliet, « Liste des constructeurs d'automobiles ayant existé dans le Département du Rhône », 5 p.

Lettre de Lucien Loreille du 3 juin 1958 à M. Gabarre (Directeur de Publicité, Automobiles Berliet) concernant l'enquête sur les marques lyonnaises.

Melot Paul, « Un dramatique essai », *Berliet Informations*, n° 57, juillet 1957.

Melot Paul, « Les précurseurs lointains de l'Automobile à Lyon », *Berliet Informations*, n° 61, janvier 1958.

Melot Paul, « Souvenir de cinquante ans, Quand l'Amérique découvrait la construction lyonnaise », *Berliet Informations*, n° 62, février 1958, p. 43 et 44.

« Au tableau d'honneur de la construction automobile lyonnaise », *Berliet Informations*, n° 67 et 68, juillet et août 1958, pp. 180-181 et 250-251.

H. Cogoluenhe, « L'automobile à Monplaisir », 14 avril 1981, 4 p.

Perilhon Jean, « Les constructeurs automobiles Lyonnais, Berliet garde le témoin », *Le tout Lyon – Moniteur judiciaire*, 27-29 juillet 1993.

Perilhon Jean, « Les constructeurs automobiles Lyonnais, Luc Court : un demi-siècle de production », *Le tout Lyon – Moniteur judiciaire*, 23-26 juillet 1993.

« Lyon capitale de l'automobile, Les Chantiers de la Buire (Lyon 3^e) », *Le tout Lyon – Moniteur judiciaire réunis*, 10-16 juillet 2004.

Sévérat Eric, « Rochet-Schneider, L'usine de la rue Paul-Bert », *Le tout Lyon – Moniteur judiciaire réunis*, 24-30 juillet 2004.

« Les lieux de l'automobile à Lyon, 1917 : La Buire s'agrandit à Monplaisir », *Le tout Lyon en Rhône-Alpes*, 7-13 août 2004.

« Les lieux de l'automobile à Lyon, De Rochet-Schneider à l'écèlement du site de Feuillat », *Le tout Lyon en Rhône-Alpes*, 31 juillet-6 août 2004.

Bibliothèque des Archives Municipales de Nice

IN 4° 96 : Jean Robert, *Les tramways de Nice et de la Côte d'Azur*, Presses de l'Imprimerie de l'Indre, Argenton-sur-Creuse, mai 1988, 408 p.

Delta In Inoctavo 9° 1201 (3) : N° Spécial de la Revue de l'Association des IVF, mai 1975, n° 216, 23^{ème} année, 180 p.

Delta In Inoctavo 1157 : Société des Transports Urbains de Nice, *150 ans de transports urbains dans Nice, Un réseau au passé prestigieux*, Création Edition 06, 1986, 30 p.

Delta 6° In Inoctavo 23 136 Delta : N° spécial *La vie du rail*, sur Nice, Centenaire du rattachement, n° 751, 12 juin 1960, 51 p.

Delta Inoctavo 1201 (3) : Massabo L., « La circulation et le stationnement à Nice, *Techniques et sciences municipales de l'eau*, 65^{ème} année, 1- Janvier 70, pp. 35-41.

Delta 6 D Inoctavo 212 : Rapport de stage sur Étude du stationnement fait au Service de Circulation de la Ville de Nice par R. Cohen, Élève Ingénieur INSA, 53 p.

Delta 6 D Inoctavo 213 : Service de la Circulation, Ville de Nice, « Aspect de la circulation, Juillet à Septembre 1966 et Mars à Mai 1967 », 1967.

Delta in Inoctavo 1170 : Régulation du trafic de la ville de Nice (brochure du Service Technique de la Ville de Nice), 1988.

Et Delta in Inoctavo 1136 : Régulation du trafic de la Ville de Nice (brochure du Service Technique de la Ville de Nice), 1988.

Bibliothèque Municipale de Nice « Dubouchage Romain Gary »

C.133 49 : Ville de Nice, Service de la Circulation, *La circulation et le stationnement à Nice*, Exposé de Louis Massabo, Avant-propos de Pierre Mathis, avril 1968, 88 p.

60 791 : *Annuaire de l'AC de Nice et Côté d'Azur (1938-1939)*, 315 p.

Palais Masséna / Musée d'art et d'histoire (Nice)

BMM 2884 : Commission de la circulation, *Code de circulation urbaine, Arrêté du 21 janvier 1964*, Nice, Pierotti Imprimerie, 1964, 146 p.

BMM 3378 : Compte-rendu des travaux du 3^{ème} congrès tenu à Nice le 1, 2, 3, 4 février 1939 de l'AIVF, Imprimerie l'Eclaireur de Nice.

Bibliothèque Municipale de Lyon

950 721-1 : *Annuaire de l'ACR* 1952 ; 1953 ; 1954 ; 1962-1963 ; 1965.

950 957 : *Revue de l'ACR*.

950 957 : *Le carnet de l'automobile*.

952 284 : *L'Action automobile et touristique*.

955 472 : *ACR Magazine*.

954 007 : *La lettre de la Fondation Berliet*.

950 359 : *Technica*.

953 906 : *L'Argus*.

950 007 : *Revue de Géographie de Lyon*.

6900 N 8 POU : Pouzet P. L., *Rochet Schneider un grand constructeur d'automobile à Lyon 1889 1960*, Ed. Lyonnaises d'Art et d'Histoire, Lyon, 1993, 162 p.

951 579 : Pouzet P.-L., « La Buire, Constructeur d'automobiles », *Rive Gauche*, n° 116, mars 1991, pp. 3-16 et n° 117, juin 1991, pp. 13-16.

952 063 : Pouzet P.-L., « Notes historiques sur les transports urbains », *Rhône-Alpes Gadzarts*, n° 150, novembre 1990, pp. 17-21.

149 416 : *Lyon qui roule et qui vole : automobilisme – aviation au 35^{ème} salon de l'automobile à l'aéroport de Bron*, 1948.

954 007 : Strobel Pierre, « La voiture et la ville, de la fée automobile à la grande pagaille », *Le courrier du hérisson*, n° 128, décembre 1992, pp. 17-23.

6900 NAUT : ADERLY, *L'automobile en région lyonnaise*, Lyon, 1992.

K 91321 : Fondation de l'automobile Berliet, *Patrimoine et culturelle industrielle*, 1994.

Bibliothèque municipale de Saint-Étienne

FAR C214(13) : 36^{ème} Congrès national de l'Association des Ingénieurs des Villes de France, Saint-Étienne, 16-19 octobre 1985, n° de juin-juillet 1985 de la *Revue des AIVF*.

FAR FE2507 : Congrès régional des IVF, Section Rhône-Alpes, Saint-Étienne, 8-9 septembre 1967.

Bibliothèque administrative de la Ville de Paris

37 056 (1925) : *Conférence Internationale de l'Aménagement des Villes*, New York, 1925 CR, Norman, Remington CO Baltimore, MD, 532 p.

47 523 : Fédération Routière Internationale, *Circulation et transports dans les zones urbaines*, Paris, mars 1964, 280 p.

85 715 : Serge Wachter, *Trafics en ville, L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Editions Recherches, Paris, 2004, 166 p.

BR 2001 : Serge Goldberg, *Répartition des déplacements urbains par mode de transport*, Note d'information n° 8, Ministère de l'Équipement, Direction des Routes et de la Circulation routière, Service d'Etudes et Recherches de la Construction Routière, Presses de la SERLEP, 1966, 33 p.

BR 3510 : *Première Conférence Mondiale Intercommunale sur les problèmes de transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement dans les villes*, Bologne, Italie, 10, 11 et 12 juin 1974.

BR 3163 : *Rues et Avenues, Eléments de définition des emprises, Document provisoire*, Note Technique de février 1975 du Ministère de l'Intérieur (Direction Générale des

Collectivités Locales), du Ministère de l'Équipement (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, Direction des Routes et de la Circulation Routière) et du secrétariat d'État aux Transports (Direction des Transports Terrestres), Imprimerie Sogepress, Paris, 37 p.

BR 14156 : Association des Ingénieurs des Villes de France, Groupe « Circulation, Signalisation, Transport », *Livre blanc pour une ingénierie de la circulation urbaine*, avril 1988, 35 p.

16401 : *Revue du Touring-Club de France*.

Bibliothèque Nationale de France

Revue des Ingénieurs des Villes de France.

Travaux.

Bibliothèque des Nations Unies

388.1 (4:7) R 425 : OCDE, Répertoire international de la recherche sur la sécurité routière (non daté).

388.4:06 U 58 h : Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles, 1885-1930, Bruxelles, mars 1930, 67 p.

388.4 J 585 : Union internationale des transports publics, *Les transports publics dans les principales villes du monde*, Bruxelles, 1964.

063 C 743 r : Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles, *XXIVe Congrès international, Berlin, Juillet 1934*.

064 C 743 r : Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles, *XXVle Congrès international, Zurich – Berne 16-22 juillet 1939*.

Union internationale des transports publics, *XXXIst International Congress, Naples 1955*.

Congrès pour la sécurité de la route, 5-8 octobre 1933, Faculté de médecine de Paris, Edition de la M.G.F., Paris, 140 p.

Ministère des Affaires Étrangères, *Conférence internationale relative à la circulation automobile et routière 1926*, Paris, Imprimerie Nationale, 1927, 148 p.

Association Technique de la Route, *Semaine Technique de la Route 16-20 juin 1947, Paris*, Edition de la Revue Générale des Routes, Paris, 1947.

AIPCR, *Dictionnaire Technique Routier en 6 langues*, Paris, 1951.

Pt 198 a : AIPCR, *Routes Roads, Réunion des comités techniques AIPCR à Mexico, Congrès international hivernal de Tampere*, n° 259, Vol. 2, 1987.

388.1 P 451 : *AIPCR – PIARC 1909-1969*, Paris, Presses des Établissements Arac, 1970, 170 p.

- Uekötter Frank, « Stark im Ton, schwach in der Organisation, Der Protest gegen den frühen Automobilismus », *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht*, Jahrgang 54, Heft 11, Novembre 2003, pp. 658-670.
- Union internationale des villes et des pouvoirs locaux, *L'encombrement de la circulation dans le centre des villes*, La Haye, 1957, 186 p.
- Union internationale des villes et des pouvoirs locaux, *Conférence internationale, Lyon 19-22 juillet 1934*, Bruxelles, 1934, 233 p.
- Union internationale des villes et des pouvoirs locaux, *Métropolis*, La Hague, 1967.
- Grosclaude P., *Edouard Herriot, Ecrivain et Homme d'Etat*, Editions La Caravelle, Paris, 1933.
- Suarez G., *Herriot (1924-1932)*, Editions Jules Tallandier, Paris, 1930.

Bibliothèque Lesage (ENPC)

- MAG 8.43112 : Humbert R. C., *Conduite et circulation*, Les Guides Techniques Automobiles, Gallen Editeur, Paris, 1960, 480 p.
- MAG 8.36866 : Lauwick Hervé, *Roulez sans péril, Pour ne pas être victime des accidents de la route*, Fayard, Paris, 1962.
- MAG 8.39674 : Ickx Jacques, *Ainsi naquit l'automobile*, Lausanne Edita, 1962.
- MAG 4.33055 : Fauconnier Marcel, « La circulation automobile dans le centre de Paris et l'urbanisme », Conférence à la Société des ingénieurs civils de France, le 22 octobre 1954, 41 p.
- MAG 4.41066 : OCDE, Groupe « Recherche Routière », *Techniques d'amélioration des conditions urbaines par la limitation de la circulation*, Symposium, Cologne, 25-27 octobre 1971.
- MAG 43346 : OCDE, Direction de l'environnement, *Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation*, Conférence Paris 14-16 avril 1975.
- MAG 46761 : Walbeehm T. B., « La prédisposition aux accidents », conférence pour le congrès international de sécurité routière de Nice de 1960.
- MAG 46780 : 3^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, Stresa, 1^{er}-6 octobre 1956.
- MAG 46781 : 4^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, Copenhague, 1—21 septembre 1958.
- MAG 46783 : 6^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, Salzbourg, 10-16 septembre 1962.
- MAG 46784 : 7^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, Londres, 21-26 septembre 1964.
- MAG 46785 : 9^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière et de sa sécurité, Munich, 9-13 septembre 1968.

- MAG 46786 : 10^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière et de sa sécurité, Rotterdam, 2-7 septembre 1974.
- MAG 46788 : 12^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière et de sa sécurité, Belgrade, 7-12 septembre 1970.
- MAG 46789 : 13^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation et de sa sécurité, Montreux, 11-16 septembre 1978.
- MAG 46782 : Conférence mondiale de la technique de la circulation routière, 24-26 août 1961, Washington, OTA, 1961, Londres.
- MAG 4.35757 : Ministère des Travaux Publics, DRCR, ENPC, *Urbanisation économie et transport, Analyse de la Situation Actuelle, Tendance d'Evolution*, Conférences données lors du cours de recyclage consacré à l'étude de la circulation urbaine (16-20 mars 1964), Janvier 1965.
- MAG 8.37263 : Union Routière de France, « La situation de l'industrie automobile et son avenir » par le Baron Petiet, pp. 3-8 ; « Les carburants en France : Etat présent et possibilités futures » par Robert André, pp. 9-15 ; « La circulation routière : Ce qu'elle est, ce qu'elle devrait être » par Georges Gallienne, pp. 16-24, *Problèmes d'actualité*, Paris, 1948.
- 8.23075 : Henard Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris*, Imprimeries réunies, Paris, 1909, 335 p.
- 4.22925 / C1226 : Commission extra-parlementaire de la circulation des automobiles, *Rapport préliminaire sur la législation française concernant la circulation sur les voies publiques de communication*, Imprimerie nationale, Paris, 1905.
- 4.23945 : 1^{er} congrès international de la route (Paris, 1908), Imprimerie Générale Lahure, Paris, 1908.
- 8.24735 : 2^{ème} congrès international de la route à Bruxelles 1910, Imprimerie Générale Lahure, Paris, 1910.
- 8.25034 : *Convention internationale relative à la circulation des automobiles*, Berlin, 1910.
- 4.29836 : « La semaine de la route (25-28 mai 1936), Compte-rendu officiel », Numéro spécial de la *Revue Générale des Routes et de la Circulation Routière*, Juin 1936.
- 8.30547 : Blachère, « Problèmes de circulation routière en hiver », *Annales des ponts et chaussées*, Mai-Juin 1945, pp. 245-286.
- MAG NY 1639 : Buchanan Colin, *L'automobile dans la ville, Etudes des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines*, 1963 (Trad. : J. E. Leynarie).
- MAG 45359 : Dupuy Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile, Les modèles de trafic urbain*, Paris, Copedith, 1975.
- MAG 46833 : DRCR, Les plans de circulation (brochure), 1974.
- MAG 4.41632 : Villeneuve André, « L'accoutumance à l'automobile », *Economie et statistique*, n° 23, mai 1971, pp. 3-20.

Annales des Ponts et Chaussées.

Centre de documentation de l'Institut Français d'Urbanisme

Faure A. et Garnier F., *Les jeunes, les Grands Ensembles et la sécurité routière*, Rapport final, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Arch'Urba, Août 1994.

Kaufmann V., Jemelin C. et Guidez J.-M., *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, La Documentation Française, Paris, PREDIT « Transports Recherche Innovation 1996-2000 ».

Institut de Recherche des Transports et Mission de la recherche, Ministère des transports, *L'automobile et la mobilité des français*, La documentation française, Paris, 1980.

Marie J.-L., avec la collaboration de D. Prangere, *L'automobile en période de crise, Motorisation et usage depuis 10 ans*, Centre de Recherche pour l'Etude et l'Orientation des Conditions de vie, 1984.

Plassard F., *Les autoroutes et le développement régional*, Economica Presses Universitaires de Lyon, Economie publique de l'aménagement et des transports, Paris, 1977.

OCDE, Groupe « Recherche Routière », *Symposium sur l'utilisation des méthodes statistiques dans l'analyse des accidents de la route*, Crowthorne, 14-16 avril 1969.

OCDE, *Voies réservées et réseau spécial pour autobus*, Rapport du Groupe Recherche Routière, Décembre 1976.

OCDE, *Effets de la circulation et des routes sur l'environnement en zones habitées*, Rapport du Groupe Recherche Routière, Juillet 1973.

Darin M. (dir.), *Les boulevards circulaires dans les villes de Province*, Rapport pour le compte de la Mission aménagement, architecture et patrimoine, Ministère de la culture, Direction du patrimoine, LAREE, 1998.

SAEI, BCEON, *Etudes sur les pénétrantes urbaines*, Paris, avril 1967.

Ministère de l'Équipement, Ministère des Transports, Commission d'études des coûts d'infrastructures de transports, Groupe des Transports Urbains, *Sur les coûts et la tarification des transports urbains*, février 1969.

Guillemin C., *Le prix de la route, Essai sur la tarification publique*, Préface de Raymond Courbis, Economica, Paris, 1976.

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

Centre de Documentation sur l'Urbanisme

Reverdy Georges, *Atlas historique des routes de France*, Presses de l'ENPC, Paris, 1986, 1982 p.

Markou Efi, *Aux origines de la fonction « Etudes »*, La Délégation Générale à l'Équipement National (1941-1944), La Délégation Générale de l'Urbanisme et de l'Habitation (1947-1949) et les experts extérieurs, Rapport pour le compte du Plan Construction et Architecture, Centre de sociologie urbaine, Paris, avril 1994.

Centre de Documentation de l'Aménagement et des Transports

L'Argus.

Revue Générale des Routes et des Aérodrômes.

Bibliothèque de l'Institut d'Urbanisme de Lyon

Métropoles régionales, La documentation Française, série « Problème de la France d'aujourd'hui », Paris, Avril 1964.

« L'espace opérationnel macroéconomique, La région Plan », *Cahiers de l'Institut de Science Economique Appliquée*, n° 97, janvier 1960.

Groupe de recherches Rhône-Alpes sur les infrastructures et l'eau, *Assainissement et développement urbain, Le cas de la Courly 1969-1986*, Courly, Agence d'urbanisme Plan Urbain.

CETUR, ENPC Formation continue, *Le stationnement dans les quartiers anciens, Compte-rendu des exposés et débats de la journée du 14 janvier 1982*, avril 1982

Bibliothèque du Comité d'histoire du Ministère de l'Équipement

Sauvy A., *Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968, 242 p.

Garçon A., *Pleins phares sur l'automobile*, Solenn Langlois, Rennes, 2000, 95 p.

MELT, CGPC, Secrétariat du Comité d'Histoire, 1966 *Création du ministère de l'équipement, Actes de la journée d'études de l'association Blaise Pascal*, Mai 2000, 148 p.

Bideau Emile, *Des Travaux Publics et Transports à l'Équipement, Souvenirs d'une transfiguration (1948-1978)*, Août 1991, 45 p.

TTPIG 012 : Jones J., *Un siècle de politique des transports en France*, Celse, Paris, 1995, 238 p.

TTPIR 034 MFN 757 : Cavaillès Henri, *La route française, Son histoire, sa fonction, Etude de géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 1946, 394 p.

TTPIR 130 : Samson Frank, *Histoire du Code de la route*, 12 p., publiée à la *Gazette du Palais* (extrait de sa thèse de Droit soutenu à Brest le 15 novembre 1998 sur *La Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et*

l'exercice des pouvoirs publics à l'égard de l'automobiliste ou les droits de l'homme au quotidien).

Duhamel Marina, *Un demi siècle de signalisation routière, Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894 - 1946*, Presses de l'ENPC, Paris, 1994, 158 p.

Duhamel-Herz Marina et Nouvier Jacques, *La signalisation routière en France, de 1946 à nos jours*, AMC Editions, Paris, 1998.

Bardou J.-P., Chanaron J.J., Fridenson P. et Laux J.M., *La révolution automobile*, Albin Michel, Paris, 1977, 385 p.

De Dion Albert, « L'automobile, reine du monde, *Futuribles*, Rubrique « Futurs d'antan », N° 258, janvier 199, pp. 57-66.

Trystram Florence, *En route, La France par monts et par vaux*, Gallimard, Paris, 1996, 129 p.

Berthonnet Arnaud, *Un siècle de construction routière, Une histoire d'entrepreneurs*, Revue Générale des Routes et des Aérodrômes, Paris, 2005, 302 p.

Fédération Routière Internationale, 14^{ème} congrès mondial de la route de l'IRF, 11-15 juin Paris.

7^{ème} Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, Londres septembre 1964, N° spécial de la *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, n° 395, janvier 1965.

« Cinquante ans au service de la Route, n° spécial de la *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, n° 520, mai 1976.

TTP/R 063 : « 100 ans de route en France », n° spécial la *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, n° 1663, décembre 2000.

« La route au tournant de deux siècles », n° spécial de la *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, juin 2001, n° 6920.

« La route », n° spécial de la *Revue Générale des Routes et des Aérodrômes*, n° 838-839, 2005.

TTPIR 007 MFN 256 : « Petites histoires de la route », *Revue du comité de la Sécurité Routière*, n° 85, février 1993.

Callens S., *La connaissance du risque, Un siècle d'accidents d'automobiles*, Rapport le compte du PREDIT, Convention de recherche ASSUR Le Domaine de la sécurité, 1993, 268 p.

AUHIU 271 : Guillaume André, *Histoire, statuts et administration de la voirie urbaine*, 05 octobre 2004, 40 p.

TTP/R 060 : *Histoire de routes*, Exposition organisée par le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports.

AUH/UO 32-1 : Duhem B., Gourdon J.-L., Lassave P., Ostrowetsky S., avec la collaboration de Enel F., *Villes et transports, Actes du séminaire 1991-1994*, Tome I et II, Plan Urbain, MELT, Paris.

Demory Jean-Claude, *Les routes de chez nous*, E.T.A.I., Boulogne-Billancourt, 2005.

MELT, Direction de l'Administration Générale, Mission des Archives Nationales, *Archives de l'Équipement 1940-1987*.

Coquand Roger, *Routes, Circulation – Tracé - Construction*, Livre I et II, Eyrolles, Paris, 1965 (4^{ème} édition).

Culture Technique, n° spécial « Transports », n° 19, Mars 1989.

TTPIR 103 : Ecole Nationale des Conseillers en Education Routière, *Le permis de conduire, Des origines à nos jours (1899-1986)*, Polycopié de cours, réalisés sous la direction de Blanchard Claude, février 1988, 94 p.

TTPIR 114 : Aubert, *Les transports et l'aménagement du territoire*, Rapport pour le compte de la DATAR, Paris, Juillet 1964.

43 817 : Service Régional de l'Équipement de la région Parisienne, Division des Transports et de la Circulation, *Tarification de la Circulation Automobile Urbaine*, Mars 1968.

42 983 : Union des Elèves de l'ENPC, *La circulation routière*, 27 février 1970.

47 809 : Ministère des Travaux Publics, DRCR, ENCP, *Conférences prononcées lors du cours de recyclage consacré à l'étude de la circulation urbaine 16-29 mars 1964*, Paris, avril 1965.

Barles S. et Guillerme A., *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, Rapport pour le PUCA, MELT, Laboratoire TMU, septembre 1998, 277 p.

Reverdy Georges, *Les chemins de Paris à Lyon*, Edition de la Revue Générale des Routes et des Aérodrômes, Paris, 1977.

Cazaux Maurice, *Transports, Progrès et pénurie*, Horizons de France, Paris, 1971.
Revue Générale des Routes et des Aérodrômes.

Documentation du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

L'Argus.

Revue de presse « Circulation urbaine ».

Documentation du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (Bron)

Ministère de l'Équipement, Ponts et Chaussées, Organe Technique Régional de Lyon, Circulation et transport dans l'agglomération lyonnaise, Tome I, avril 1966 ; Tome II, juillet 1967 ; et Tome III, décembre 1969.

Ministère de l'Équipement, CETE de Lyon, Département Etudes Urbaines, *Liaison Lyon – Saint-Étienne, Synthèse des études réalisées*, juillet 1975.

Ministère de l'Intérieur, Ministère de l'Équipement, DRCR, DAFU, DGCL, DTT, *Équipement et exploitation des voies urbaines [Plans de circulation] Guide technique, Répertoire des actions envisageables*, Mai 1977, 223 p.

Latorre M., *Les études trafic. Pour les projets d'infrastructures de voiries, estimation des trafics, affectation sur le réseau*, CETE de Lyon, Département Etudes Urbaines, Mars 1984.

III - Entretiens réalisés entre 2003 et 2007

Charles Delfante (20-06-03 et 18-03-04 ; urbaniste, directeur atelier d'urbanisme de 1961 à 1978)

René Gagès (27-06-03 ; architecte, responsable de l'Atelier d'architectures René Gagès)

Félix Rollet (02-07-03 ; Adjoint sous Herriot, Pradel et Collomb, en charge des questions d'urbanisme)

André Béal (04-07-03 ; premier directeur du Centre d'Echange de Perrache)

Guy Vanderaa (08-07-03 ; architecte, Atelier d'architectures René Gagès)

René Waldmann (18-07-03 ; ingénieur des ponts et chaussées, directeur de la Sémaly de 1967 à 1990)

Paul Scherrer (21-07-03 et 17-03-04 ; président UCIL)

Gilbert Mouillon (22-07-03 ; chargé de mission LPA)

Frédéric Dugoujon (22-07-03 ; Maire de Caluire, conseiller général du Rhône, président du Sytral)

Pierre-Dominique Guerin (19-03-04 ; urbaniste, Agence d'Urbanisme de la Courly)

Sandrine Lejeune (22-03-04 ; ITPE, chargé d'études au CERTU)

Daniel Bouchet (26-03-04 ; ingénieur thèse INSA, ancien responsable de BETERALP)

Benoît Hiron (29-03-04 ; ITPE-Ponts, Docteur en économie du LET, chef d'équipe au CERTU)

Régis Neyret (06-09-04 ; Ancien Président de Renaissance Vieux-Lyon, journaliste)

Colette Olivero (14-09-04 ; Responsable de l'association REAGIR Piétons Pratiques, ancienne conseillère municipale du 2^{ème} arrondissement)

Bernard Loreille (01-10-04 ; Directeur du Comité Départemental de la Prévention Routière pour le Rhône)

Jeanne d'Anglegan (07-10-04 ; conseillère municipale et conseillère communautaire, en charge des déplacements et de la sécurité pour le 2^{ème} Arrondissement de Lyon)

Pierre Grosjean (03-11-04 ; fédération d'association DARLY, en charge des questions de stationnement).

Marine Millot (30-11-04 ; ITPE, Thèse ENPC, chargée d'études au CETE d'Aix-en-Provence)

Christian Philip (13-12-04 ; ancien directeur LPA, ancien député, ancien président du SYTRAL et 1^{er} adjoint de Barre en charge des déplacements)

Paul Berliet (27-05-05 ; industriel, directeur de Berliet dans les années cinquante et soixante-dix)

Paul Feuga (28-11-05 ; conseiller municipal sous Pradel et Collomb ; chef d'entreprise)

Robert Batailly (11-01-06 ; conseiller municipal sous Pradel, Collomb, Noir et Barre ; chef d'entreprise)

Nicole Bargoin (16-01-06 ; conseillère municipale sous Collomb, Noir, Barre et Collomb)

Guy Frond (18-01-06 ; conseiller municipal sous Collomb, Noir, Barre et Collomb ; fonctionnaire)

David Herquelle (05-04-06 ; directeur de la Direction des déplacements urbains de la Ville de Lyon)

Marine Bareille (06-04-06 ; chargée de mission à la Mission Déplacement du Grand Lyon)

Michel Soulier (30-06-06 ; ingénieur, chargé d'Etudes à l'Agence d'urbanisme, puis au Grand Lyon)

Claire Gaillard (05-05-07 ; chargée de projet SYTRAL)

Emmanuel Perrin (18-08-07 ; docteur en géographie, chargé d'études au CETE)

Françoise Mermoud (29-08-07 ; chargée d'études au CETE)

Jean-Philippe Darbour (29-08-07 ; chargé d'études au CETE)

Maurice Abeille (18-12-07 ; ancien chargé de mission à l'OTR, au CETE et au CERTU)

Liste des sigles

ACF	Automobile-Club de France
ACR	Automobile-Club du Rhône
ACSO	Automobile-Club du Sud-Ouest
ADAM	Archives Départementales des Alpes-Maritimes
A DDE R	Archives de la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône
ADL	Archives Départementales de la Loire
ADR	Archives Départementales du Rhône
AGA	Association Générale Automobile
AGHTM	Association Générale des Hygiénistes et Techniciens Municipaux
AIACR	Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus
AICA	Association Industrielle Commerciale et Agricole de Lyon
AIT	Alliance Internationale du tourisme
AIPCR	Association Internationale Permanente des Congrès de la Route
AIVF	Association des Ingénieurs des Villes de France
AMB	Archives Municipales de Bordeaux
AMF	Association des Maires de France
AMG	Association des Maires de Gironde
AML	Archives Municipales de Lyon
AM Lille	Archives Municipales de Lille
AMM	Archives Municipales de Marseille
AMN	Archives Municipales de Nice
AMSE	Archives Municipales de Saint-Étienne
AMV	Archives Municipales de Villeurbanne
ANROC	Association Nationale des Régies de services publics et des Organismes Constitués par les collectivités locales ou avec leur participation
BERU	Bureau d'Études et de Réalisations Urbaines
BIT	Bureau International du Travail
BRC	Bureaux Régionaux de Circulation
CAEERL	Comité pour l'Aménagement et l'Expansion Economique de la Région Lyonnaise
CARSEF	Compagnie des Auto-Routes du Sud-Est de la France
CCL	Chambre de Commerce de Lyon
CEP	Centre d'Échanges de Perrache
CERTU	Centre d'Étude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
CETUR	Centre d'Études des Transports Urbains
CGP	Commissariat Général au Plan
CGPC	Conseil Général des Ponts et Chaussées
CETU	Centre d'Études des Tunnels
CISR	Comité Interministériel à la Sécurité Routière
Courly	Communauté Urbaine de Lyon
CRU	Centre de Recherche de l'Urbanisme
CSTB	Centre Scientifique et Technique du Bâtiment
CSTC	Centre Scientifique et Technique de la Construction
CUB	Communauté Urbaine de Bordeaux
DAFU	Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
DDC	Direction Départementale de la Construction
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DGCL	Direction Générale des Collectivités Locales
DGST	Direction Générale des Services Techniques
DR	Direction des Routes
DRCR	Direction des Routes et de la Circulation Routière
DSCR	Direction à la Sécurité et à la Circulation Routières
DTT	Direction des Transports Terrestres
ECL	Ecole Centrale de Lyon

Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (des années 1910 aux années 1960)

Résumé : Notre thèse porte sur l'analyse du gouvernement de la circulation urbaine pour la période allant des années 1910 aux années 1960. Elle s'appuie sur un travail de terrain constitué principalement d'une monographie du cas lyonnais que nous avons enrichie à partir d'autres exemples urbains (Marseille, Lille, Bordeaux, Nice, Saint-Étienne, Villeurbanne). Nos sources sont principalement constituées de fonds d'archives municipaux, mais également nationaux (des ministères concernés), internationaux (SdN, ONU) et d'autres documents de première main (archives privées et consulaires, périodiques).

Notre travail se structure autour de deux grandes questions concernant l'analyse de l'action publique urbaine : la construction et l'identification d'un problème public ; la régulation d'un secteur d'intervention publique. Ces deux niveaux d'analyse sont appréhendés au niveau des scènes locales, nationales ou transnationales, de discussion des problèmes automobiles. En questionnant la structuration des pouvoirs urbains, on peut mettre en évidence l'existence d'un gouvernement par commissions, rassemblant des institutions et des acteurs divers et éclatés, et concourant à une co-production de l'expertise et de l'action publique en matière de circulation urbaine.

Cette étude sur un temps long permet de montrer que, dans ce secteur, des formes de « gouvernance » articulant intérêts privés et enjeux publics ont émergé progressivement et se sont structurés au moment même où l'automobile devenait un enjeu urbain et un problème public central pour les villes du XX^e siècle. Le gouvernement de la circulation urbaine constitue un excellent observatoire de la dynamique de constitution des pouvoirs urbains autour de dispositifs d'action publique pluralistes et largement participatifs qui renvoient au final à des débats situés au cœur même de la science politique contemporaine (pluralisme, gouvernance, réseaux, interfaces public/privé, démocratie participative...).

Mots clés : *pouvoirs urbains, gouvernement, commissions, mondes automobiles, circulation urbaine, savoirs.*

Governing Urban Traffic : French Cities and the Automobile (1910-1970)

Summary: Our thesis investigates the expansion of urban traffic from the early 1910s to the late 1960s. Initially built around the case of Lyon, one of the major French cities nowadays, the study also refers to the situation of others places -namely Marseille, Lille, Bordeaux, Nice, Saint-Etienne and Villeurbanne- in order to further underline the specificities -or lack of- of the city of Lyon. Not only does it rely on municipal archives, but also on national and international archives and periodicals issued by either public authorities or private bodies.

Two main themes of interest structure the dissertation: the social construction of a public problem and the related regulation of public intervention. We investigate them through the study of local, as well as national and international, debates over the place of the car in the city. By focusing more precisely on urban governance, we shed light on a « government by commissions » that creates spaces for the co-production of expertise and public intervention by various public and private actors otherwise isolated.

Most interestingly, we found that both the topic –how to accommodate the car in the city- and its means of governance –which implication should follow from private as well as public actors- structured progressively through the twentieth century. The study of transportation thus works as a great lens to observe and analyze the reshaping of urban government around the themes of empowerment and governance, at the very heart of political science and public policy analysis.

Key-words: *urban elites, administration, commissions, automobilism, urban traffic, knowledge.*