

Sébastien Gardon

Post-doctorant au CSO Sciences-Po Paris

« Saisir les circulations par les scènes d'échanges transnationales et nationales. Espaces de discussion des problèmes automobiles dans l'entre-deux-guerres et l'après Seconde guerre mondiale »

Depuis une quinzaine d'années, l'intérêt de la comparaison comme outil d'analyse est discuté en sciences sociales et en histoire. De nouveaux programmes de recherche proposent de s'intéresser prioritairement aux interconnexions et aux similitudes -plutôt qu'aux différences- qui existent à la fois au-delà, entre et à l'intérieur du concert des nations. Ces liens sont longtemps restés sous-étudiés. Ils font désormais l'objet d'un investissement nouveau de la part de chercheurs visant à diverses formes d'approches transnationales¹. L'histoire urbaine a tout particulièrement procédé à ce type de déplacement du regard, en s'intéressant aux associations internationales et aux échanges et circulations d'expériences, notamment entre les villes européennes. L'exemple de l'Union Internationale des Villes créée au congrès de Gand en 1913 peut ainsi être mentionné pour souligner l'importance de la circulation des experts et de la diffusion des idées et des innovations entre villes pendant l'entre deux guerres².

La diffusion internationale de la conduite automobile constitue un prisme idéal pour l'analyse d'échanges transnationaux sur les modalités d'administration d'une nouveauté technique aux forts impacts économiques et sociaux³. A partir du dix-neuvième siècle, et de la révolution industrielle, elle bouleverse en effet les politiques de transports jusqu'alors instituées. Des questions d'harmonisation se posent alors clairement : comment réglementer la conduite indépendamment des

¹ Saunier P.-Y., « Circulation, connexions et espaces transnationaux », *Genèses*, n° 57, 2004, pp. 110-126 ; Werner M. et Zimmerman B. (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Seuil, 2004 ; 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.

² Voir Payre R. et Saunier P.-Y., « L'Union internationale des villes o l'Internazionale municipale (1913-1940) », *Amministrare*, anno XXX, numero 1/2, Gennaio-Agosto 2000, pp. 217-239.

³ Voir Gardon G., Passalacqua A. et Schipper F., « Pour une histoire des circulations sur la circulation », *Métropoles*, n° 6, 2009, pp. 1-17.

cultures et traditions nationales, alors que chaque structure déploie son propre « code de (bonne) conduite » ? L'interrogation dépasse le cadre juridique pour questionner en même temps les possibilités d'uniformisation de choix politiques en la matière.

Dans le cadre de notre travail de thèse⁴, nous avons repéré deux moments clés de réglementation et de débats sur les questions de circulation automobile. Le premier se situe entre 1923 et 1931. En France, il intervient après un premier moment fort de réglementation nationale avec la mise en place du code de la route en 1921. Sur le plan international, il se situe au cœur d'une dynamique de discussion des problèmes automobiles en ville (Congrès internationaux de la route de Séville en 1923 et de Milan en 1926 ; intérêt de la Société des Nations et de l'Union International des Villes pour ces questions). S'ensuit une vague de réglementations générales mises en œuvre dans plusieurs villes françaises (Lyon, Bordeaux, Nice, Marseille...) à partir des réflexions élaborées dans de nombreuses commissions et groupes de travail ad-hoc.

Le deuxième moment fort de réglementation intervient entre 1953 et 1964. Il précède cette fois en France une phase de centralisation des problématiques de circulation en ville (création du Ministère de l'Équipement en 1966 ; mise en place d'organes et de services positionnés sur les enjeux urbains). Différents espaces de discussion s'organisent sur ces questions que ce soit sur un plan national (journées d'études des commissions municipales de circulation en 1955 et 1959 ; fonctionnement de l'association des ingénieurs des villes de France) ou international (organisation des semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière à partir de 1953). Pendant cette période, la plupart des villes françaises renouvellent ou mettent en place des commissions municipales de circulation. La réorganisation des services techniques urbains, la mise en place de mesures (concernant le stationnement, les voies à sens uniques) ou de projets marquent également cette dynamique.

A partir de ces deux moments charnières qui débouchent ou proviennent de circulations intenses au niveau national et international, nous reviendrons sur l'organisation de ces échanges portant sur les problèmes de circulation urbaine. Nous nous intéresserons aux enjeux de réception de ces savoirs dans un cadre local et sur les capacités des acteurs locaux à solliciter d'autres niveaux/échelles de réflexions. Nous verrons que les discussions internationales font en effet directement écho à des préoccupations locales. De même, nous insisterons sur la capacité de certains acteurs à traverser les différents espaces d'échanges (local, national, international) et à mobiliser des ressources issues d'autres niveaux que celui auquel ils appartiennent. Enfin nous reviendrons sur les relations entre autorités locales et nationales et sur le rôle des espaces internationaux comme médiateurs de ces

⁴ Gardon S., *Gouverner la circulation urbaine, Des villes françaises face à l'automobile (années 1910-1960)*, Thèse de science politique, IEP de Lyon, 2009.

relations centre-périphérie.

Des scènes d'échanges éclatées à la constitution d'un espace international de discussion des problèmes automobiles

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 international⁵. 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 États 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 siècle⁶. 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 réglementation⁷ puis celles de la signalisation qui accompagnent ces débats⁸. Comme nous le verrons, les mêmes préoccupations apparaissent aussi très clairement au sein des débats des comités

⁵ 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.

⁶ Voir sur cette question les travaux de Anne Rasmussen et notamment, *L'Internationale scientifique 1890-1914*, Thèse de doctorat en histoire, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 1995.

⁷ 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.

⁸ 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*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1994.

et groupes de travail planchant sur les problèmes de circulation à Lyon et dans d'autres villes au cours de l'entre-deux-guerres.

Concernant l'automobile, les premières années du vingtième siècle voient se développer des congrès sur ce thème sous l'égide des associations d'usagers⁹. 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 1905¹⁰. 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 italiens¹¹.

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 1913¹², 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 reviennent en détail sur les spécifications techniques des voies de circulation en ville¹³. 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 routier¹⁴.

Dans son étude sur l'histoire de routes¹⁵, 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

⁹ Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *AIPCR – PIARC 1909-1969*, Arac, Paris, 1970.

¹⁰ Flonneau M., *L'automobile à la conquête de Paris, Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p. 37 et 38.

¹¹ Cf. *Revue de l'ACR*, n° 7, juillet 1909.

¹² Voir les comptes-rendus du congrès faits dans les *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 30, juillet-août 1914, pp. 7-119.

¹³ Cf. Association Internationale Permanente des Congrès de la Route, *Compte rendu des Travaux du Congrès*, Rennes - Paris, 1924, p. 226-229.

¹⁴ Voir la première partie « Compte-rendu sommaire et Conclusions du Congrès » du rapport de la délégation française au VIe 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.

¹⁵ Cf. Cavaillès H., *La route française, Son histoire, sa fonction, Étude de géographie humaine*, Paris, Librairie Armand Colin, 1946, p. 392.

solutions hardies et neuves, voire révolutionnaires ». En effet hormis dans le cas des villes américaines¹⁶, 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 Paris¹⁷, 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 »¹⁸. Les discussions lors des congrès internationaux d'après la Première Guerre Mondiale à Séville¹⁹ en 1923 et à Milan²⁰ en 1926²¹ 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 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 »²².

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

¹⁶ Cf. Mc Shane C., *Down the asphalt path: The automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994.

¹⁷ 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.

¹⁸ Discours de l'inauguration de l'exposition lors du 1^{er} congrès international de la route à Paris en 1908, cf. Archives AIPCR.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ Suivi par les ingénieurs lyonnais Claude Delaigue et Victor Varvier. Ce dernier assiste également à celui de Séville.

²² 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.

lyonnais ont d'ailleurs été représentés. Ainsi, lors de la séance du 5 septembre 1929 de cette commission²³, 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 (...) 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 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 États-Unis se présentent comme des pionniers en matière de compréhension des problématiques routières urbaines²⁴. Les avancées réalisées outre-atlantique dans ce domaine sont saluées par les responsables français²⁵ ou européens de l'AIPCR à l'occasion du sixième Congrès International de la Route organisé à Washington en 1930²⁶. 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 congrès²⁷. Plusieurs ingénieurs lyonnais, marseillais ou niçois participent à certaines de ces rencontres. Les autorités locales (Ville, Département, Chambre de commerce) 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 1915²⁸ 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 ».

²³ Cf. ADR S 2587.

²⁴ Cf. Lannoy P., *Le problème de la circulation et la promesse télématique, Essai sur la spécularité institutionnelle*, Paris, Editions Publibook Université, 2004.

²⁵ 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.

²⁶ 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).

²⁷ Voir ADAM 717 W 0006 et ADL 2 S 3.

²⁸ Cf. AML 0955 WP 0134.

Au-delà de la structuration des débats autour des premiers congrès internationaux de la route, on peut repérer l'existence d'une scène transnationale de dialogue entre les associations, les organisations internationales, les villes et les États sur la question automobile. 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'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 1919²⁹.

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 Barcelone³⁰. 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 1923³¹ et en 1927³². 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 1919-1924³³. Les discussions portent alors principalement sur les modalités d'accord entre nations ou régions sur les transports maritimes, fluviaux et ferroviaires³⁴. 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

²⁹ 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.

³⁰ Cf. A SDN R 1090.

³¹ Cf. A SDN R 1140.

³² Cf. A SDN R 1176.

³³ Cf. A SDN R 1091.

³⁴ 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.

Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit³⁵. Il a pour mission de préparer la Conférence internationale relative à la circulation automobile et Routière de Paris en 1926³⁶. 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 international³⁷. 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 session³⁸. 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 ans³⁹. 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 intégrer⁴⁰. Surtout les discussions internationales rejoignent progressivement les préoccupations des villes.

Des préoccupations locales aux enjeux internationaux : harmoniser la réglementation de la circulation

Les années 1924-1927 semblent constituer un tournant au niveau de la prise en compte à la fois

³⁵ 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.

³⁶ 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.

³⁷ Voir Schipper F., "Unravelling hieroglyphs: Urban traffic signs and the League of Nations", *Métropoles*, n° 6, 2009.

³⁸ Cf. A SDN R 1131.

³⁹ 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...).

⁴⁰ 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.

locale et internationale des questions de réglementation. C'est la période⁴¹ pendant laquelle plusieurs villes françaises adoptent leur premier règlement général de circulation⁴². 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 1926. Les débats qui agitent les scènes d'échanges internationales ne sont donc pas déconnectés des préoccupations locales⁴³. 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'Aautomobile-Club du Rhône (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 1925⁴⁴, 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 1925⁴⁵, 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 journal⁴⁶, 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*,

⁴¹ 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.

⁴² 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).

⁴³ 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.

⁴⁴ Cf. AD 4 M 514.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ Idem.

dans son article sur « Le problème de la circulation » du 20 août 1925⁴⁷ signale lui aussi 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 urbains, 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 diplomatiques⁴⁸, 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 : « Étant 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 »⁴⁹. 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 1927⁵⁰, l'UIV projette ainsi d'étudier la question de l'unification de la réglementation et de la signalisation pour la circulation urbaine⁵¹. C'est le docteur De Schulthess⁵², directeur de l'Union des Villes Suisses à Berne, qui se

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ Sur ces tentatives et leurs échecs, voir sur ce point Payre R., *Une science communale ? Réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS Editions, 2007, pp. 46-52.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Lettre du 22 avril 1927 de Vinck au secrétariat général de la SDN, cf. A SDN R 1132.

⁵¹ Cf. Lettre du 27 avril 1927 de Schulthess à la SDN, cf. A SDN R 1132.

⁵² De 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.

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 1927⁵³ : « 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 des enjeux tels que la circulation à droite de la chaussée, la police de la circulation ou l'uniformisation de la signalisation urbaine⁵⁴ :

« 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 ? »⁵⁵

Une Commission pour la Circulation Urbaine est créée au sein de l'Union des Villes Suisses⁵⁶, puis au sein de l'UIV en juillet 1927⁵⁷. Elle comprend d'importantes figures de l'institution comme Morizet⁵⁸, De Schulthess, Vinck, Schmude⁵⁹ et Ringel⁶⁰. Ils travaillent en collaboration étroite avec la Commission pour la Circulation Routière de la Fédération Internationale des Automobiles-Clubs

⁵³ Cf. Revue *L'Administration locale*, n° 30 et 31, mai-juin 1927, cf. A SDN R 1132.

⁵⁴ 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.

⁵⁵ Cf. De 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.

⁵⁶ Présidée par Schulthess.

⁵⁷ Lettre du 26 octobre 1927 de Schulthess au directeur de l'UIV, cf. A SDN S 493.

⁵⁸ Sénateur et Maire de Boulogne-Billancourt.

⁵⁹ Conseiller communal de Francfort-sur-le-Mein.

⁶⁰ Directeur-adjoint de la police municipale de Paris.

Reconnus⁶¹. A partir de la 5^{ème} session du Comité permanent de la circulation routière de la SdN, en novembre 1927, De 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 conférence⁶² 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 1926⁶³. 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 routière⁶⁴. L'UIV participe activement à cette rencontre par l'intermédiaire du Docteur De Schulthess.

Au niveau local, le début des années trente débouche sur la stabilisation des instances municipales en charge des questions de circulation urbaine. Les grandes villes françaises s'appuient alors toutes sur une commission municipale de circulation qui après une période d'intense activité (grandes réglementations de la circulation et du stationnement, production de grands rapports, renouvellement de ses membres, mises en place de mesures) prend son rythme de croisière. Ainsi après cette phase de réflexions et de consultations importantes, le dynamisme local et international autour des questions de circulation urbaine semble décliner au cours des années trente. Cette tendance est surtout la conséquence d'un retour de l'État sur ces questions (à travers le fonctionnement de comités⁶⁵ ou commissions centrales⁶⁶, comme au niveau des projets routiers⁶⁷). Face à ce rapatriement des enjeux de circulation routière au niveau central, les acteurs de l'urbain ne parviennent pas à se faire reconnaître comme légitimes tant auprès de l'État que des instances internationales.

Par ailleurs, une telle évolution s'inscrit parfaitement dans l'optique d'un durcissement des modalités d'échange transnational durant l'entre deux guerres. Les enjeux diplomatiques et politiques liés à l'automobile se jouent en effet à un autre niveau de décision internationale que celui des villes, plus proche de celui des États-nations qui restent les acteurs légitimes consacrés par

⁶¹ Réunion commune des deux commissions le 11 octobre 1927 à Paris, cf. A SDN S 493.

⁶² 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.

⁶³ Cf. AN 1994 0495 ART 22.

⁶⁴ Cf. A SDN R 2584 et R 2585.

⁶⁵ Mise en place en 1937 du Comité technique de la vicinalité (commun aux ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics) et de la Section permanente de la sécurité routière au ministère des Travaux Publics.

⁶⁶ Mise en place de la Commission permanente de signalisation en 1928 ; de la Commission spéciale pour la révision du Code de la route en 1930

⁶⁷ A travers les projets de constructions d'itinéraires internationaux comme avec les premiers projets d'autoroutes.

la Société des Nations⁶⁸. En résumé, les représentants des villes ne parviennent pas à obtenir une reconnaissance claire de la part des institutions internationales naissances⁶⁹.

Des échanges en creux ? Une nouvelle opportunité pour débattre des questions de circulation urbaine en marge de l'État

Après la Seconde guerre mondiale, les villes françaises se retrouvent une nouvelle fois démunies pour faire face aux problèmes de circulation urbaine qui s'intensifient. Les services de l'État sont encore mobilisés sur les enjeux de reconstruction. Plusieurs initiatives éclatées voient le jour tant qu'au niveau local qu'au niveau international et témoignent d'un nouveau dynamisme dans l'élaboration et la diffusion de savoirs sur la circulation urbaine. Elles s'organisent principalement autour de rencontres entre experts.

A partir des années cinquante, les Semaines internationales d'études de la circulation routière⁷⁰, puis les Congrès Internationaux de Sécurité Routière⁷¹, structurent durablement les débats internationaux autour des problématiques routières et automobilistes⁷². 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)⁷³. Les programmes de travail de ces manifestations témoignent d'un fort développement des recherches et des connaissances en matière de trafic automobile. Plusieurs responsables lyonnais, qu'ils soient élus, administratifs ou associatifs participent à ces rencontres, notamment lorsqu'elles se déroulent en France ou dans un pays proche. Parfois, l'omniprésence des points de vue experts anglo-saxons les effraie : « parmi les représentants les plus sérieux des pays germaniques ou anglo-saxons, j'ai malgré tout cru percevoir une certaine mégalomanie des chiffres

⁶⁸ Ainsi De Schulthess n'est plus invité aux sessions du Comité permanent de circulation routière de la SdN, l'UIV n'est pas considérée comme un acteur légitime de ces questions.

⁶⁹ Payre R., 2007, *op. cit.*, p. 60.

⁷⁰ Organisées depuis 1953 par l'organisation Mondiale du Tourisme et depuis 1954 tous les deux ans, en collaboration avec l'AIPCR.

⁷¹ Organisé à partir de 1958, en collaboration entre l'OTA, l'AIPCR et la Fédération Internationale des Fonctionnaires Supérieurs de la Police.

⁷² 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).

⁷³ 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.

(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), d'ailleurs les exposés en langue française (avec suisses et belges) étaient les plus clairs) »⁷⁴.

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 les rencontres organisées à Belgrade en 1974⁷⁵.

Dans les villes françaises, au même moment, les discussions s'organisent autour des journées d'études de commissions municipales de circulation. Deux éditions ont lieu à Lyon en 1955 et Rouen en 1959, à l'initiative de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon et de l'ACR⁷⁶. 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 mises en place.

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 françaises⁷⁷. 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.

⁷⁴ 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.

⁷⁵ Cf. Lettre de Dorothy Logan du 16 juin 1975 à tous les participants de la 12ème Semaine internationale d'Etudes de la technique de la circulation routière, cf. A ONU GIX 12-1-35.

⁷⁶ Avec le soutien du Syndicat d'Initiative, du Syndicat départemental des Transporteurs routiers du Rhône et de la Chambre de Commerce de Lyon, cf. AML 1172 WP 022.

⁷⁷ 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.

L'objectif consiste à faire représenter les villes invitées par un ou plusieurs membres de la municipalité ou chef des services techniques ou administratifs.

Au final vingt-quatre villes⁷⁸, y compris Lyon, assistent aux journées d'études lyonnaises, les 21 et 22 mars 1955⁷⁹, dont vingt-deux de plus de 100 000 habitants. Bordeaux⁸⁰ 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 Lyon⁸¹. Par ailleurs, les participants, notamment les délégués des plus petites villes, témoignent de l'intérêt et de la bonne tenue de ces journées⁸². 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 dans ce Comité⁸³, dont Maître Amieux, membre de l'ACR et de la commission municipale de circulation de la Ville de Lyon, qui en est le président.

Ces premières rencontres se prolongent à Rouen, où sont organisées les secondes journées d'étude des commissions municipales de circulation les 12, 13 et 14 octobre 1959. La Ville de Rouen avait été particulièrement impliquée dans l'organisation des premières journées. On retrouve une nouvelle fois une forte participation de la Ville de Lyon⁸⁴, 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'études⁸⁵. Vingt-cinq villes⁸⁶ sont représentées avec un à plusieurs délégués. La Ville de Paris envoie quant à elle trois

⁷⁸ 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.

⁷⁹ 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.

⁸⁰ 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.

⁸¹ 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*.

⁸² 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 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 cf. AML 1068 WP 064.

⁸³ 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.

⁸⁴ Représentée par les délégués suivants : Fauconnet, Mercier, Gsell, Brunet, Costet, Leridon, Amieux.

⁸⁵ Envoi de questionnaires et recueil des réponses des villes en fonction des thèmes qui seront abordés, voir AMB 10 W 68.

⁸⁶ Alger, Angers, Bordeaux, Dijon, Grenoble, Le Havre, Le Mans, Lille, Limoges, Lyon, Marseille, Mulhouse,

délégués. On retrouve comme à Lyon des représentants de la presse⁸⁷ et plusieurs personnalités de premier plan.

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 études et 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. Il s'agit aussi pour certains responsables municipaux de mieux maîtriser les enjeux techniques et administratifs de gouvernement de ce secteur. 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. Lyon souhaitait alors devenir tête de réseau de ces échanges provinciaux. A Rouen, les délégués parisiens reviennent en force comme leurs homologues du Ministère des travaux publics. Les réflexions et études initiées par les villes sont rapatriées dans le giron de l'État. D'autant plus que les journées de Rouen ne trouvent pas de suite⁸⁸ et que les services de l'État montent en puissance sur cette thématique dans les années soixante⁸⁹.

Néanmoins, avant ce rapatriement, la période qui va des années cinquante aux années soixante est marquée par la volonté, certes dispersée, 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 Paris⁹⁰, Lyon, Villeurbanne⁹¹, Saint-Étienne⁹², Nice⁹³, Marseille⁹⁴,

Nantes, Nice, Oran, Paris, Reims, Rennes, Roubaix, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Vichy.

⁸⁷ Journalistes de *L'Equipe*, *L'Automobile*, *Revue Générale des Routes et des Aéroports*, *L'Auto-Journal* et de la presse locale.

⁸⁸ 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'Association des Maires de France, 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.

⁸⁹ Avec la création notamment du Service d'Etude et de Recherche sur la Circulation en 1955, du Service d'Etude Technique des Routes et Autoroutes en 1967, du Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme en 1967.

⁹⁰ Cf. Ordonnance du 1^{er} juin 1959.

⁹¹ 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.

⁹² 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. Archives Municipales de Saint-Étienne (AMSE) 6 D 67.

⁹³ Le code urbain de 1964 et le rapport de Massabo de 1968.

Lille⁹⁵ ou Bordeaux⁹⁶ notamment. Ces années sont marquées également par le renouvellement du fonctionnement et des activités des services techniques en charge des questions de circulation ou des commissions municipales de circulation dans une grande partie des villes françaises⁹⁷. Ces moments de réflexions aboutissent parfois à l'établissement d'études et de codes urbains de la circulation à visées locale ou générale, qu'il s'agit le plus souvent d'éditer et de diffuser⁹⁸. 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, comme les journées d'études des commissions municipales de circulation ou les activités de l'Association des Ingénieurs des Villes de France. Ainsi si la logique d'échanges se déploie dans un cadre national et international, elle s'institutionnalise dans des espaces professionnels et inter-municipaux, qui échappent encore pour partie aux tentatives de centralisation portées par les services de l'État.

Les préoccupations locales en matière de circulation urbaine s'inscrivent dans un contexte plus large, national et international, auquel les acteurs locaux participent. Les scènes d'échanges entre villes, infra-nationales, nationales ou internationales, de compréhension du phénomène automobile sont multiples et variées. Ces rencontres et ces lieux d'échanges participent à l'inscription et à la définition des problèmes routiers ou de réglementation de la circulation. Ils structurent les réflexions et l'élaboration de solutions reproductibles sur des territoires différents. Les savoirs qui circulent dans ces cénacles peuvent être directement utilisés par les acteurs locaux qui se mobilisent sur ces questions. Toutefois, les dynamiques locales et internationales d'échanges s'accompagnent de phases de centralisation de ces enjeux par les acteurs étatiques.

La prise en compte des problématiques spécifiquement urbaines est par ailleurs plus lente à se dessiner puisque les États ou les organisations qui les représentent ou font appel à eux et à leurs

⁹⁴ 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.

⁹⁵ 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.

⁹⁶ 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.

⁹⁷ Pendant cette période, les villes de Lyon, Marseille, Bordeaux, Saint-Étienne ou Villeurbanne réorganisent totalement ou partiellement leur commission municipale de circulation ou leur service technique municipal en charge des questions de circulation.

⁹⁸ « 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.

experts, et qui parlent en leur nom, restent omniprésents dans ces discussions⁹⁹. Ce parcours nous conduit donc 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. D'une certaine manière, les réformateurs politiques de l'urbain sont forcés à être confinés dans un rôle d'experts et de techniciens pour se faire entendre.

⁹⁹ 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 Eurocités.