

**L'ESSOR DE LA CIRCULATION A PARIS AU COURS DU PREMIER XIXE SIECLE :
QUANTIFICATION, REPOSES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES**

Sabine Barles, Ir, Dr, maître de conférences

Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines (UMR CNRS 7543), Institut Français d'Urbanisme (Université de Paris 8), 4 rue Nobel, Cité Descartes, 77420 Champs-sur-Marne, France.

tél. 33 (0)1 64 68 91 62 / fax 33 (0)1 64 68 96 87 / courriel sabine.barles@univ-paris8.fr

INTRODUCTION

Bien qu'embarras et encombrements soient bien antérieurs à la Révolution industrielle, le premier XIXe siècle est marqué, à Paris, par un essor de la circulation et une diversification de l'offre de transport. Si l'augmentation du trafic n'est pas condamnée — elle est jugée nécessaire à l'essor économique et est conforme à l'idéologie ambiante —, ses conséquences ne laissent indifférents ni les citoyens, ni la préfecture de la Seine — chargée notamment de l'aménagement de la voie publique —, ni la préfecture de Police — qui gère la circulation.

Nous nous consacrerons ici à ces trois aspects : essor de la circulation, propositions des ingénieurs, solutions réglementaires, en mettant plus particulièrement l'accent sur le premier et le dernier, à notre connaissance peu étudiés¹.

1. L'ESSOR DE LA CIRCULATION

1.1. Évaluation du parc

Une analyse quantitative du trafic parisien au cours du premier XIXe siècle s'avère assez complexe, tant les sources font défaut. Si les contemporains sont sensibles aux embarras de la circulation et à son intensification, ils ne les chiffrent guère. L'évaluation des mouvements de véhicules reste très embryonnaire, d'autant plus que le trafic est souvent confondu avec le parc. Celui-ci est d'ailleurs méconnu dans la mesure où tous les véhicules n'étaient pas soumis à enregistrement ou déclaration et où, même si de telles obligations existaient, elles n'étaient pas forcément respectées, de même que des voitures hors d'usage n'étaient pas toujours rayées des listes. Il en va de même de l'évaluation du nombre de chevaux et autres équidés, dont le recensement n'a été rendu obligatoire que dans les années 1870 et qui est établi pour le premier XIXe siècle à partir des consommations d'avoine et de foin. De ce fait, la littérature nous offre des évaluations parfois contradictoires. Parmi celles-ci, nous avons néanmoins retenu celles

¹ Ce travail fait suite à un précédent, complété pour la période qui nous occupe ici : BARLES, "La ville animale", p. 17-137, in : BARLES, A. GUILLERME, *La congestion urbaine en France, 1800-1970*, rapport pour le compte du ministère de l'Équipement, Champs-sur-Marne : Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines / ARDU, sept. 1998.

qui ont été effectuées en 1819 et 1853, qui semblent (assez) justes et sont corroborées par diverses sources¹.

Que l'on considère l'une ou l'autre année, force est de constater le petit nombre de véhicules de toute nature — 23 000 en 1819, 33 000 en 1853 —, et plus encore de ceux qui sont destinés au transport des personnes — 12 500 et 16 400, qu'il s'agisse des voitures bourgeoises (environ 9 000, leur nombre aurait atteint de 12 000 à 22 000 au XVIII^e siècle²) ou de louage. En revanche, les véhicules destinés au transport des matières pèsent lourd dans le bilan : 45 % en 1819 soit 10 400, 50 % en 1853 soit 16 400.

S'il semble que le parc ait connu une relative stagnation au début du XIX^e siècle (ce qui est avéré au moins pour le transport des personnes), nos deux années traduisent une augmentation indéniable : 43 % pour le total, 30 % pour le transport des personnes, près de 60 % pour celui des matières, 50 % pour les chevaux. Cette augmentation suit celle de la population (environ 725 000 habitants à Paris en 1819, 1 110 000 en 1853).

1.2. Le transport des matières

Le transport des matières semble constituer le principal problème de la capitale en termes de circulation. Quelle que soit leur provenance — barrières ou ports —, denrées alimentaires, matières premières, pièces manufacturées, matériaux de construction, combustibles, etc. sont chargés sur des voitures en tout genre, poussées et tirées par des chevaux, ânes, bœufs, chiens (dont l'attelage est théoriquement proscrit), hommes, femmes et enfants.

Le transport des comestibles vers les halles et marchés mobilise un millier de véhicules en 1810. Il faut y ajouter les convois d'animaux acheminés vers les abattoirs, tueries et boucheries, limités à quarante bêtes³ : pour les seuls bovins, les 152 604 animaux consommés à Paris en 1833 représentent plus de 3 800 convois, soit douze par jour (dimanche excepté).

À ces marchandises s'ajoutent les pondéreux, matériaux de construction notamment, d'autant plus importants que l'on construit beaucoup. Le chargement maximum est fixé en l'an X à 1,5 m³ pour les moellons et pierres de meulière, 1 m³ pour les pierres dures⁴, soit 2,5 à 4 tonnes : en 1822, Paris reçoit 173 215 m³ de moellons et 68 191 m³ de pierres de taille, marbres et granits⁵ : en moyenne 600 voyages par jour. Encore faudrait-il y ajouter le bois, le charbon, les pièces métalliques (fer et fonte) de grandes dimensions dont l'usage se développe alors considérablement pour les charpentes, les piliers et les réseaux d'alimentation en eau. Les véhicules peuvent atteindre des

¹ *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine*, vol. 1, Paris, 1821 ; A. HUSSON, *Les consommations de Paris*, 1^{ère} éd., Paris, 1856, p. 70-71 ; A. MARTIN, *Étude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris (...)*, Paris, 1894, p. 209 ; *Comptes d'administration des dépenses de la Préfecture de Police pour l'exercice de l'année...*, Paris, 1819, 1853. Les chiffres ci après concernent le département de la Seine.

² MARTIN, *op. cit.*, p. 13.

³ Ordonnance de police du 21 nivôse an IX (11 janv. 1803).

⁴ Ordonnance de police du 28 vendémiaire an X (20 oct. 1801), art. 4 & 5.

⁵ *Recherches statistiques sur la Ville de Paris et le département de la Seine*, vol. 3, Paris, 1826.

longueurs de dix mètres (soit douze à vingt mètres pour l'attelage complet)¹. L'encombrement qui en résulte est dû non seulement à leurs dimensions et à leur poids, mais aussi à leur inertie et à la difficulté de leur manœuvre, notamment dans les courbes et au croisement des rues.

Les services urbains eux aussi engendrent du trafic. En 1815, on évacue chaque jour 72 tombereaux de vidanges, 425 en 1851². En 1817 l'enlèvement des boues mobilise 70 tombereaux de mars à octobre, 110 de novembre à février et l'arrosage 38 voitures à tonneaux³, tandis qu'en 1850 le nombre moyen de tombereaux atteint 345 et que l'on compte 106 voitures à tonneaux⁴. La distribution de l'eau nécessite en 1819 l'utilisation de 1 388 tonneaux, tirés à bras ou par des chevaux, 1 800 en 1824⁵.

1.3. Les personnes

Le Parisien se déplace presque uniquement à pied. La voiture bourgeoise demeure et demeurera encore longtemps un luxe. Les voitures de louage (de place et de remise) sont relativement peu nombreuses et effectuent un petit nombre de courses dans une journée. En 1826, la recette des fiacres est estimée à 12 francs par jour, 9 francs pour les cabriolets⁶, soit six à huit courses par jour, 12 600 à 16 800 déplacements quotidiens, cinq à six millions de déplacements par an, pour une population d'environ 760 000 habitants.

En 1828, "l'établissement, dans Paris, de voitures pouvant contenir un grand nombre de personnes, et destinées à transporter, à bas prix, les habitants de certains points de la ville à d'autres points également fixés, en suivant des itinéraires tracés par l'administration"⁷, constitue l'acte de naissance des transports collectifs parisiens : on compte dix-huit lignes d'omnibus en 1828, trente-six en 1846. Le prix du voyage est fixé à 25 centimes (30 centimes à partir de 1830) — cinq fois moins qu'une course en cabriolet, six fois moins qu'une course en fiacre —⁸ et l'effet sur la mobilité hors marche à pied est très rapide. Du 11 avril au 15 octobre 1828, les omnibus ont déjà transporté 2,5 millions de voyageurs, et 100 000 personnes par jour en 1836 d'après Alfred Martin qui note "c'était donc, en réalité, un entraînement de 100,000 personnes qui seraient restées à pied et, en même temps, un signe certain, ajouté à beaucoup d'autres, de l'aisance progressive dans les classes de la société."⁹ Au tout début du

¹ Si la largeur des véhicules et des essieux est réglementée, il n'en va pas de même de la longueur. *Pièces relatives à la longueur des voitures (1840)*. Archives de la préfecture de Police, DA 263.

² Sur la base des productions annuelles (E. BELGRAND, *Les travaux souterrains de Paris*, vol. 5, *Les égouts - Les vidanges*, Paris, 1887, p. 264) et d'une capacité de 2 m³ par voiture (fixée par l'ordonnance de police du 6 juin 1834).

³ PRÉFECTURE DE POLICE, *Cahier des charges de l'entreprise du nettoyage de la ville de Paris (...)*, Paris, 6 août 1817. Archives de la préfecture de Police, DA 30, pièce 1.

⁴ H. DARCY, "Rapport (...) sur le pavage et la macadamisation des chaussées de Londres et de Paris", *Annales des ponts et chaussées*, 2e sem. 1850, p. 214, 218.

⁵ *Recherches statistiques (...)*, vol. 3, *op. cit.*

⁶ *Recherches statistiques sur la Ville de Paris et le département de la Seine*, vol. 4, Paris, 1829.

⁷ Ordonnance de police du 30 janv. 1828, préambule.

⁸ G. BIENAYMÉ, *Le coût de la vie à Paris à diverses époques : moyens de transports publics*, Paris, 1902, p. 13, 30.

⁹ MARTIN, *op. cit.*, p. 83.

Second Empire, les omnibus de l'intérieur transportent 25 millions de voyageurs par an¹, tandis que les voitures de place et de remise en accueillent environ 18 millions, d'après Armand Husson². Il faudrait bien entendu y ajouter le mouvement des gares (6 383 675 voyageurs arrivant à Paris en 1854, 6 525 738 en partant³), bien qu'il soit difficile de distinguer ce qui relève de la mobilité urbaine. "L'on ne saurait guère évaluer à moins de 50 000 000 le nombre de personnes qui, dans une année, se font transporter d'un point de la ville à un autre"⁴, souligne Husson. Un calcul très approximatif nous donne, pour 1819, le chiffre de 10 millions : la mobilité hors marche à pied aurait ainsi été multipliée par cinq en un peu plus de trente ans.

L'industrialisation (au sens large du terme) de la capitale n'a pas supprimé l'encombrement chronique qui l'affecte au début du XIXe siècle, mais l'a semble-t-il amplifié et démultiplié. "Par suite de l'accroissement de la population, et des Innovations que l'Industrie a introduites dans les moyens de transport, le nombre de voitures de toute espèce s'est multiplié à Paris depuis quelques années au point de rendre la circulation très dangereuse dans divers quartiers, & qu'il en résulte à tous momens des embarras ou des accidens"⁵, lit-on en 1828 : de nombreux témoignages attestent de l'intensification du trafic dès la fin des années 1820, surtout à partir des années 1830. On s'essaye ainsi aux premiers comptages : en moyenne 4 300 colliers par jour rue du Faubourg-Saint-Antoine en 1850, 8 959 avenue des Champs-Élysées, 9 070 boulevard des Capucines, 10 750 boulevard des Italiens, pour ne citer que quelques-uns des axes les plus chargés⁶, à comparer au trafic moyen des routes nationales qui stagnera longtemps autour de 250 colliers quotidiens⁷. "Toute cette agitation est faite pour surprendre l'étranger, notamment celui qui n'a pas visité Londres"⁸, note encore Husson.

2. REPONSES TECHNIQUES

2.1. Faciliter la circulation

Les véhicules circulent dans un espace exigu. La voie publique couvre en 1820 moins de 20 % de l'espace parisien, soit 643 hectares de "rues, places, quais, ports, promenades" sur un total de 3 440 hectares. Les rues, d'une largeur moyenne de 8,50 m, sont étroites et biscornues ; au mieux, la chaussée est pavée, ce qui vaut pour 247 ha (38 %) ⁹, et fendue en son milieu afin de faciliter l'écoulement des eaux de ruissellement ; le reste est constitué de tout venant, donnant une rue fangeuse, ponctuée de mares infectes

¹ Moyenne des années 1853 et 1854.

² HUSSON, *op. cit.*, p. 73.

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*, p. 74.

⁵ Ordonnance de police du 25 sept. 1828, préambule.

⁶ DARCY, *op. cit.*, p. 188. Un collier correspond à un cheval attelé.

⁷ On l'estime à 244,2 colliers par jour en 1851-52 et 251,4 colliers par jour en 1903. L. MAZEROLLE, "Choix du mode de revêtement", in : *Deuxième congrès de l'A.I.P.C.R.*, Bruxelles, 1910, rapport n° 43, p. 6.

⁸ HUSSON, *op. cit.*, p. 74.

⁹ *Recherches statistiques (...)*, vol. 1, *op. cit.*

qui contribuent à en réduire la *surface utile*, et toujours parsemée d'immondices formant des amoncellements plus ou moins importants.

L'intensification du trafic, la densification de la capitale — 160 hab/ha en 1801, 310 en 1851 — contribuent à rendre la situation critique. Déjà, on pense à rectifier le réseau viaire : 37 rues sont ouvertes entre 1815 et 1830, 112 entre 1830 et 1848¹, mais l'initiative privée y est pour beaucoup. Pas plus qu'au Second Empire il ne s'agit de réduire la congestion, mais de faciliter la circulation et l'accueil de nouveaux déplacements, deux options trop souvent confondues.

Parallèlement la rue évolue et son aménagement traduit la *monofonctionnalisation* de cet espace déjà portée par la réglementation. La rue se veut moins rugueuse et les écoulements moins visqueux. Les trottoirs — construits très ponctuellement pour stimuler l'activité commerciale dès la fin du XVIII^e siècle — s'étendent sur 16 km en 1830, 120 km en 1838. Ils permettent une première séparation des circulations et constitueront bientôt l'ultime refuge du piéton — ils n'échapperont pas à l'encombrement² — ; ils motivent les premières règles de dimensionnement des chaussées³ et s'inscrivent dans le nouveau profil de la rue : la chaussée est désormais bombée pour une meilleure circulation et une meilleure hygiène⁴. La multiplication des réseaux (eau, égout, gaz) permet une relative libération de la rue par enterrement des services (seules les boues y échappent) : il y a déjà moins de porteurs d'eau en 1853 qu'en 1819.

2.2. *La recherche d'un revêtement urbain*

Le remaniement des rues, le développement des réseaux et la prise en compte des impératifs d'hygiène, l'intensification du trafic motivent de nombreuses recherches et expérimentations sur les chaussées et revêtements, dans le quadruple objectif du confort, de la sécurité, de la salubrité et de l'économie : le revêtement urbain idéal est hygiénique, silencieux, réduit le cahotage, ne fait pas glisser les chevaux, est peu coûteux à la pose et, surtout, à l'entretien, facteur d'autant plus important que la circulation est intense.

En effet, les dépenses d'entretien de la voie publique quadruplent au cours de cette première moitié de siècle⁵, ce pour plusieurs raisons : augmentation des surfaces à entretenir (voies nouvelles, élargissements), du nombre de voitures, du prix des matériaux que l'on va chercher toujours plus loin, du coût de la main d'œuvre⁶, multiplication des ouvertures de tranchées due à la pose des réseaux enterrés⁷.

¹ P. PINON, "À travers révolutions architecturales et politiques, 1715-1848", in : L. BERGERON (éd.), *Paris, genèse d'un paysage*, Paris : Picard, 1989, p. 206.

² Ch. Paul de KOCK, *La grande ville : nouveau tableau de Paris (...)*, vol. 1, Paris, 1842, p. 51-52.

³ PARTIOT, "Notice sur les largeurs à assigner aux chaussées et aux trottoirs des villes", *Annales des ponts et chaussées*, 2^e sem. 1838, p. 77 sq.

⁴ H. C. EMMERY, "Égouts et bornes-fontaines (...)", *Annales des ponts et chaussées*, 1^{er} sem. 1834, p. 246-248.

⁵ S. DUPAIN, *Notice historique sur le pavé de Paris depuis Philippe-Auguste jusqu'à nos jours*, Paris, 1881, p. 325-327.

⁶ *Ibid.*, p. 319-320.

⁷ DARCY, *op. cit.*, p. 195.

Deux modes de revêtement s'opposent : le pavage et le macadamisage. Le premier est résistant, supporte de forts trafics, il peut être amélioré par une taille plus régulière des pavés — dont les dimensions s'amenuisent —, par des joints plus étroits ; mais il est bruyant, dur, dangereux. Dès les années 1830, la technique du pavage en bois est importée d'Angleterre — qui l'avait elle-même empruntée à Saint-Pétersbourg¹. Cependant, si le pavage en bois réduit considérablement le bruit, ne produit ni boue ni poussière, il est abandonné à Paris à la fin des années 1840 pour cause de glissance et surtout d'insalubrité “à raison des substances qui pénètrent le bois dans les temps humides et qui s'en exhalent pendant les chaleurs.”²

Le macadamisage vient aussi d'Angleterre. Il est peu coûteux à la pose, mais nécessite un entretien d'autant plus important que la circulation est intense. À Londres, si les chaussées macadamisées sont employées pour des voies deux fois plus circulées que les grandes avenues parisiennes, “C'est qu'en aucun lieu de la terre on ne devait souffrir plus qu'à Londres des inconvénients énormes qui résultent des chaussées pavées. Le bruit qu'elles causent est intolérable. L'usure des voitures qui les parcourent se traduit, chaque année, par des sommes énormes”³. Paris se met au diapason et le macadam couvre 100 ha de la voirie en 1857⁴ : c'est que la dépense d'entretien de la chaussée est largement compensée par l'absence de bruit, le confort du roulage et l'économie d'entretien de la cavalerie et des voitures. On pense dès les années 1840 à l'améliorer par adjonction de bitume, produit utilisé pour revêtir les trottoirs.

3. LES REPONSES REGLEMENTAIRES

3.1. L'organisation de la circulation

L'exiguïté de l'espace est double : rues étroites, certes, mais aussi limitation de l'espace urbain par la présence de l'octroi qui ajoute une contrainte supplémentaire, mais joue aussi le rôle de régulateur des flux urbains puisqu'il permet le contrôle des accès à la ville. Il en résulte une organisation spatiale et temporelle de la circulation, en particulier pour le transport des matières.

Les transports les plus encombrants sont soumis à un certain nombre de règles tant pour le stationnement que pour les itinéraires, ce dans un triple but : réduire l'embarras de la voirie, protéger les chaussées des dégradations induites par le trafic lourd, préserver les voies prestigieuses. Puisqu'il y a pénurie d'espace viaire, il faut en quelque sorte en optimiser l'usage. Dès 1808, voituriers et charretiers doivent se rendre directement à destination⁵ ; le transport des pierres, du charbon, les convois de bestiaux, les voitures de vidange se voient assigner des itinéraires précis.

¹ C. RENIER, art. “Pavage”, in : *Encyclopédie moderne ou dictionnaire abrégé des sciences, des lettres, des arts, de l'industrie et du commerce*, nulle éd., t. 23, Paris, 1864, col. 443.

² DARCY, *op. cit.*, p. 152. Il est réutilisé à partir de 1882.

³ *Ibid.*, p. 161.

⁴ *Nettoisement, enlèvement des boues, arrosage, curage des égouts depuis le 1er sept. 1853*, note de S. LALOU, directeur de la salubrité et de l'éclairage. Archives de la préfecture de Police, DA 30, pièce 140.

⁵ Ordonnance de police du 11 nov. 1808, art. 5, reprise en 1819 et 1828 notamment.

Par ailleurs, la répartition temporelle des activités permet de minimiser en partie les encombrements : il semble essentiel que tombereaux, charrettes et autres véhicules lents et volumineux ne se côtoient pas en permanence, mais se succèdent. Ici encore, les barrières permettent tant une régulation qu'une optimisation de l'utilisation de l'espace, grâce à un contrôle de la porosité urbaine. Le système est hérité de l'Ancien Régime, mais se fait plus précis avec l'apparition des horaires stricts, transformation essentielle de la révolution industrielle : les expressions telles que coucher du soleil, fin de la journée, entrée de la nuit, pointe du jour, etc. disparaissent dans les textes au profit d'heures fixes déterminées en fonction des deux grandes périodes de l'année — été et hiver.

Une grande partie des activités prend fin avec la tombée de la nuit et la ville s'enferme en partie dans ses murs. Si l'intensité de la circulation et des encombrements diminue alors considérablement, l'espace public n'en est pas pour autant délaissé et l'on distingue trois usages et catégories d'usagers : les loisirs¹, le nettoyage, les marchés. Les vidangeurs peuvent entrer dans Paris et y travailler de la tombée de la nuit au lever du jour ; l'organisation du service n'est pas une mince affaire et fait l'objet de nombreuses réclamations de la part des entreprises qui militent pour l'extension des plages horaires. Au milieu de la nuit, s'y ajoutent les voitures d'approvisionnement des marchés, retenues jusqu'à onze heures puis minuit aux barrières², et qui quittent la capitale en début de matinée. Les tas de boues sont constitués tôt le matin, leur ramassage s'achevant à quatorze heures³. Cependant, on note dès 1825 que "il n'y a qu'une voix sur l'insuffisance des tombereaux"⁴ : limiter l'activité dans le temps nécessite l'utilisation de tombereaux plus nombreux, puisqu'un même véhicule ne peut alors effectuer qu'un voyage. C'est la principale limite du système horaire : pour que l'enlèvement soit achevé en un voyage, il faudrait au moins 520 tombereaux l'hiver, 360 l'été⁵, mais les entrepreneurs ne veulent pas investir dans l'achat de nouveaux véhicules.

L'organisation du stationnement va dans le même sens : la capacité de stockage de la ville est limitée, aussi ne peut-elle accueillir que ce dont elle a strictement besoin : depuis 1777, on ne peut "faire porter dans les rues et places de cette ville une plus grande quantité desdits matériaux que ce qui pourra être employé dans le cours d'une semaine au plus, si ce n'est pour les édifices publics."⁶ Le stationnement sur la voie publique est fortement réglementé de manière à contenir le débordement de l'espace privé dans l'espace public — mais le premier est, lui aussi, saturé.

3.2. Des rues pour circuler

L'augmentation du trafic n'est pas jugulée et sa limitation n'apparaît pas comme une nécessité puisqu'elle est considérée comme un bienfait, dans la mesure où elle témoigne

¹ Qui motivent une réglementation abondante mais ponctuelle.

² Ordonnance de police du 28 juin 1833.

³ PRÉFECTURE DE POLICE, *Cahier des charges de l'entreprise du nettoyage (...), op. cit.*, art. 11.

⁴ "Nettoisement de Paris", minute du 23 nov. 1825. Archives de la préfecture de Police, DA 30, pièce 9.

⁵ *Ibid.*

⁶ Ordonnance de police du 26 juill. 1777, art. 9.

de la vitalité économique d'une ville en pleine révolution industrielle. Plus généralement le mouvement est, depuis le XVIIIe siècle, le remède à la stagnation délétère de l'espace urbain préindustriel.

Puisqu'il n'est pas question de réduire la circulation, il faut agir ailleurs. Un des faits marquants du premier XIXe siècle est l'élimination — ou plutôt la tentative d'élimination — d'une série d'activités jusque-là indissociables de l'espace public. Les interdictions concernant les artistes, amuseurs de rue, saltimbanques et autres faiseurs de tours sont de plus en plus strictes : leur stationnement "obstrue la voie publique, empêche la libre circulation des piétons et des voitures, nuit aux commerçants en boutique, occasionne des rassemblements nombreux qui ont déjà fréquemment troublé l'ordre"¹. Il en va de même des échoppes, étalages, et surtout étalages mobiles. Les "étalagistes et autres personnes stationnant sur la voie publique pour y exercer une industrie" motivent en 1832 un préambule qui fait date dans l'histoire de la rue :

"Considérant que la voie publique est journellement envahie [...] ;

"Qu'il en résulte de nombreux et fréquents encombrements [...] ;

"**Que la voie publique étant spécialement affectée à la circulation**, nul n'a le droit de s'y établir, même momentanément, pour y exercer un commerce ou une industrie, et que si cette interdiction peut être restreinte, ce ne doit être que dans le cas où il n'en résultera aucun inconvénient pour la circulation"².

La nouvelle vocation de la rue dans la société industrielle est définitivement affirmée. Toutes les définitions ultérieures de la voie publique la reprennent, par exemple le *Dictionnaire juridique et pratique de la propriété bâtie* : "Les rues ne sont autre chose que des chemins publics, destinés à assurer la circulation dans les villes, bourgs et villages."³

3.3. La vitesse

Par ailleurs, la vitesse fait l'objet d'une abondante réglementation visant d'abord à sa limitation. La mention *excès de vitesse* apparaît en 1838⁴ ; en 1840, "un paisible citoyen qui va toujours à pied"⁵ suggère la constitution d'une commission consacrée à la *rapidité*. Dans tous les cas, c'est le danger que représente le cheval qui est stigmatisé : le rêve de vitesse⁶ ne peut être concrétisé quand la circulation est assurée par un animal facilement effrayé, ayant l'instinct de fuite, difficilement maîtrisable s'il s'emballé ou s'il tire de lourdes charges du fait de leur inertie. Le galop est ainsi rigoureusement proscrit. Pour le transport des personnes, on ne saurait excéder le *petit trot*, le pas à certains points singuliers ou dangereux dont le nombre est sans cesse multiplié par les ordonnances de police. Pour le transport des marchandises, les voituriers doivent aller à

¹ Ordonnance de police du 14 déc. 1831, préambule.

² Ordonnance de police du 20 janv. 1832, préambule.

³ H. RAVON, G. COLLET-CORBINIÈRE, *Dictionnaire juridique et pratique de la propriété bâtie (...)*, vol. 3, Paris, 1891, art. "Rues-routes", p. 665.

⁴ Note marginale sur la lettre de M. Licquet-Rousseau au préfet de Police, 9 juill. 1838. Archives de la préfecture de Police, DA 263.

⁵ Lettre au préfet de Police du 24 janv. [1840], *op. cit.*

⁶ Cf. C. STUDENY, *L'invention de la vitesse, France, XVIIIe-XXe siècle*, Paris : Gallimard, 1995.

à pied, obligation qui suscite une vive polémique d'une part car les conducteurs arguent de sa pénibilité et de ses conséquences sur les temps de transport, d'autre part, et c'est là l'essentiel, parce que peu à peu se fait jour l'idée selon laquelle la lenteur cause l'encombrement. Après de longs débats, la question est tranchée au début du Second Empire : en 1854, le chef de la deuxième division de la préfecture de Police écrit au chef de la Police municipale : "des plaintes m'ont été adressées au sujet des inconvénients qui pourraient résulter pour l'encombrement de la voie publique et pour le commerce, si l'on contraignait les voitures à aller rigoureusement au pas" et prône la "tolérance toutes les fois que les voitures [...] seront conduites à un trot modéré qui ne fait pas craindre d'accident"¹.

Longtemps la ville résistera à la vitesse. Cependant celle-ci apparaît déjà, quoique timidement et sans faire l'unanimité, comme un facteur de fluidité et de rentabilité, avantages qui seront plus tard, au XXe siècle, considérés comme supérieurs à ses dangers.

CONCLUSION

À la veille du Second Empire, la figure de la capitale a changé : essor de la mobilité hors marche à pied, diversification de l'offre de transport, intensification du trafic, violence accrue de la rue, premières percées, premiers réseaux, nouveau statut de la voie publique. Ces transformations peuvent paraître bien minces au regard de celles qui caractérisent le second XIXe siècle mais elles en constituent l'annonce, la phase préparatoire.

Le cas parisien n'est pas singulier. La capitale française est généralement comparée à Londres, où une première ligne d'omnibus est mise en service en 1829 et où l'essor de la mobilité est néanmoins beaucoup plus important : 3 000 omnibus y transportent 300 millions de voyageurs par an en 1849², plus de dix fois plus qu'à Paris. On estime alors qu'il y a 500 000 migrants quotidiens vers la Cité³. Le trafic y est non seulement plus intense qu'à Paris, mais aussi plus rapide : la vitesse des voitures n'y serait jamais inférieure à 3,5 lieues à l'heure⁴. Les ingénieurs français font fréquemment le voyage à Londres afin d'y mesurer l'effet des innovations techniques. Les recherches sur les revêtements touchent de nombreuses villes françaises et étrangères. Les omnibus, nés à Nantes en 1825, colonisent rapidement les villes.

¹ Lettre du chef de la 2e division de la préfecture de Police au chef de la Police municipale du 1er mai 1854. Archives de la préfecture de Police, DA 263. Ce choix est entériné par l'ordonnance de police du 26 août 1861 (art. 5).

² DARCY, *op. cit.*, p. 261.

³ *Ibid.*, p. 8. Londres compte alors 2 millions d'habitants, pour une superficie égale à six fois celle de Paris.

⁴ *Ibid.*, p. 161.