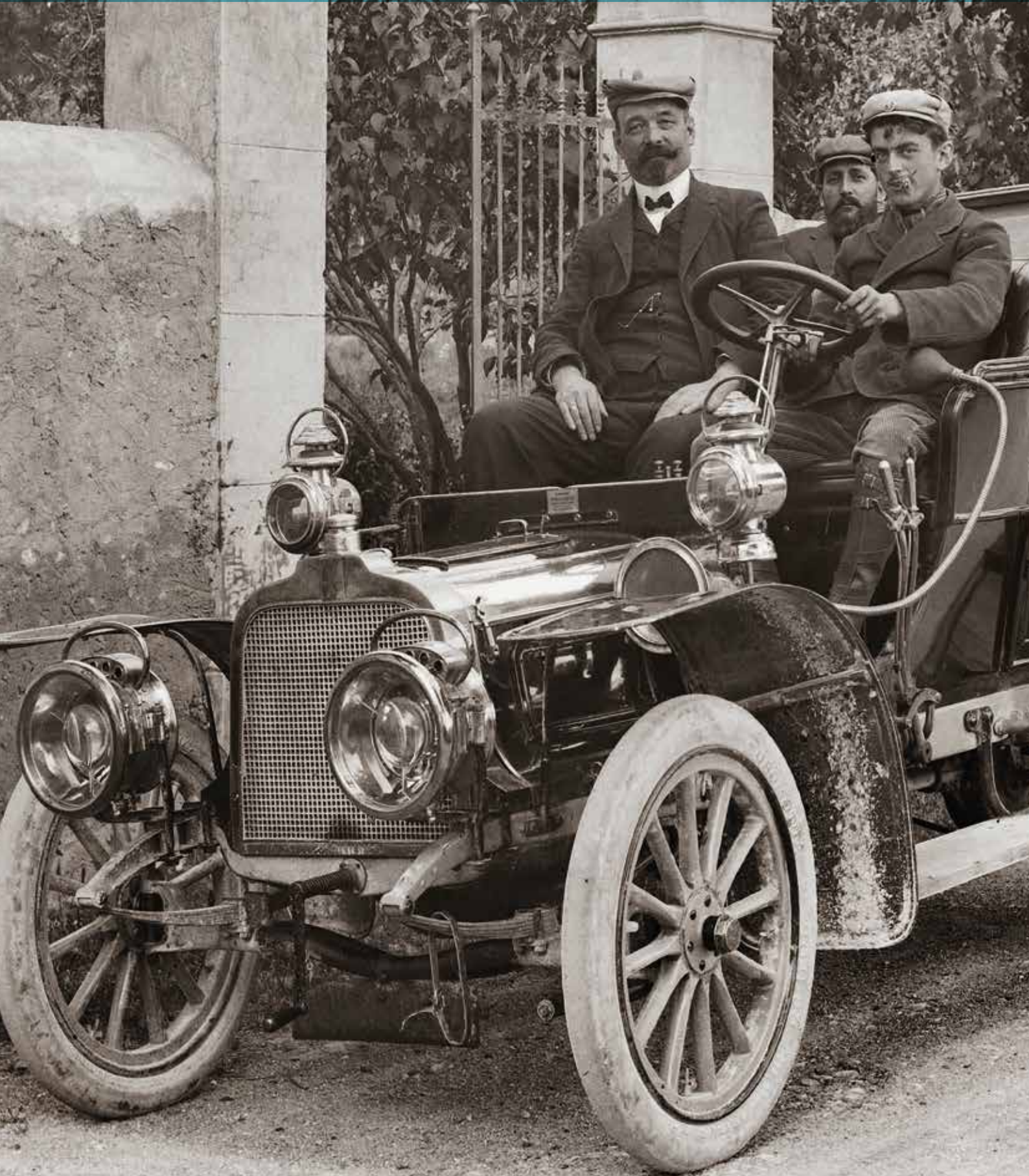


EN VOITURE, S'IL VOUS PLAÎT !



Direction éditoriale

Jean-Christophe Labadie,
directeur des Archives départementales

Céline Bonnard, *directrice-adjointe*

Recherches documentaires

Lucie Chaillan, Bérangère Suzzoni,
médiatrices culturelles

Valentin Gaudemard, *archiviste*

Pierre Chaland, *relieur-restaurateur*

Delphine Doléon,
cheffe du service des publics

Céline Bonnard

Textes

Lucie Chaillan, Bérangère Suzzoni

Delphine Doléon

Céline Bonnard

Conception graphique

Lucie Chaillan, Bérangère Suzzoni

Sébastien Schmitt, *graphiste*

Relecture

Jean-Christophe Labadie

Mise en place de l'exposition

Philippe Cochet, *magasinier*

Alain Arnaud, *magasinier*

Pierre Chaland

Sébastien Schmitt

Lucie Chaillan, Bérangère Suzzoni

Delphine Doléon

Remerciements

Le musée de Salagon, l'écomusée de Sisteron, madame Joëlle Blanchard, messieurs Alain Auzet, Régis Francou, René Pascal

Archives04@le04.fr - www.archives04.fr

ISBN : 978-2-86004-060-0

Impression : Imprimerie Trulli, Grasse

En vertu de la loi n°92-597 du 1^{er} juillet 1992 relative au Code de la propriété intellectuelle, toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit est illicite.

© Conseil départemental
des Alpes-de-Haute-Provence,
Archives départementales

Dépôt légal : décembre 2023

1000 exemplaires

Exemplaire gratuit, ne peut être vendu

1^{ère} de couverture : Arch. Dép AHP, 51 Fi 0902

4^e de couverture : Arch. Dép AHP, 207 Fi 2247

EN VOITURE, S'IL VOUS PLAÎT !

SOMMAIRE

PRÉFACE	5
INTRODUCTION.....	7
LES VÉHICULES	9
L'APPARITION DE L'AUTOMOBILE DANS LES BASSES-ALPES	11
BEAU DE ROCHAS, INVENTEUR DU MOTEUR À QUATRE TEMPS	21
LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES	23
LE CADRE JURIDIQUE	29
PAS DE CONDUITE SANS PAPIERS	31
PLAQUE D'IMMATRICULATION : DES CHIFFRES ET DES LETTRES	41
PAS DE PERMIS SANS EXAMEN ET PAS D'EXAMEN SANS MONITEUR !	47
FEMMES BAS-ALPINES AU VOLANT	53
CIRCULEZ	59
LE RAVITAILLEMENT	61
LES GARAGES	75
LA SIGNALISATION	83
LES DANGERS	95
GARE AUX ACCIDENTS " UN FLÉAU MODERNE "	97
LA PRÉVENTION ROUTIÈRE	103
LES ROUTES	113



Arch. dép. AHP. 51 FI 0902

PRÉFACE

Le 20^e siècle fut le siècle de l'automobile et les années 1970 le début du règne de la voiture. Partout, les « autos » ont remplacé tous les autres moyens de locomotion, en particulier hippomobiles. Durant les années Pompidou, l'auto s'est glissée dans les villes et les villages, les photographies de l'époque en témoignent. Parallèlement, les pouvoirs publics ont lancé de grands programmes visant à couvrir la France de grandes infrastructures routières, en particulier les autoroutes. En ville, des parkings à ciel ouvert ou souterrains ont été construits. Pendant les Trente Glorieuses, durant lesquelles les ménages ont haussé leur niveau de vie et ont modifié leur genre de vie, la voiture est devenue le symbole de la réussite et l'outil de la liberté, permettant aux familles de voyager, de s'éloigner des centres villes pour des espaces périurbains. Georges Pompidou ne déclarait-il pas en 1966 que « L'automobile n'est pas seulement un signe de promotion sociale, elle est véritablement le signe de la libération de l'individu ». La rurbanisation était alors en marche et la France se couvrait de maisons individuelles et de lotissements. Souvent, ses occupants se sont dotés de deux véhicules par ménage. Les 4-chevaux, les dauphines, les 4 L et bien d'autres modèles ont alors circulé sur les autoroutes, les routes nationales, départementales et vicinales...

Toutefois, il fallut un certain temps avant que cette époque ne devienne celle de la civilisation de l'automobile. Dans les Basses-Alpes, dès le début du 20^e siècle, les populations se plaignent des agissements des premiers automobilistes, qui font peur aux animaux, qui roulent trop vite, qui sont trop bruyants... Mais petit à petit, la voiture a fait son nid, grâce aux progrès technologiques – le Bas-Alpin Beau de Rochas est l'un des inventeurs du moteur à quatre temps – et au développement des garages et des distributions de carburant qui poussent comme des champignons. Des adaptations ont été nécessaires : certificat de capacité puis permis de conduire, immatriculation et papiers pour les véhicules, assurances... signalisation et prévention routières. Malheureusement aussi, avec l'automobile sont apparus les accidents, aux conséquences parfois tragiques, et l'on se souvient des pics de mortalité des années 1970 : 18 034 victimes en 1972 contre 1 944 victimes en 2021 alors que le parc automobile a depuis plus que doublé.

Nos routes départementales, grâce à tous les travaux entrepris chaque jour, sont de plus en plus sûres ; elles permettent à tous les usagers de circuler le plus confortablement possible. Chaque année, le Conseil départemental produit un effort supplémentaire au bénéfice de tous car chacun a compris que dans les Alpes-de-Haute-Provence, compte tenu de sa géographie, la voiture n'est pas un accessoire : elle demeure indispensable, autant pour travailler que pour ses loisirs.

Eliane Barreille
Présidente du Conseil départemental
des Alpes de Haute-Provence

INTRODUCTION

LA « CIVILISATION DE L'AUTOMOBILE »

Le 20^e siècle fut l'ère de l'automobile. Peut-on d'ailleurs imaginer toutes les transformations nées de cette « civilisation automobile » ? Rien que la facilité de transporter des personnes et des biens plus vite et plus loin a modifié les vies ; le paysage lui-même a été adapté avec le développement des infrastructures routières. Selon le sociologue Edgar Morin, l'automobile est devenue l'incarnation d'une liberté nouvelle à l'égard du temps et de l'espace, dans les domaines du travail, de la vie de famille ou des loisirs. En ville comme à la campagne, les chevaux-vapeur imposent alors leur ronron et leurs rôles, rendant progressivement les animaux de bât spectateurs de leur performance avant de disparaître. L'automobile s'est glissée dans tous les recoins de l'espace public et jusque dans les garages des maisons et des immeubles.

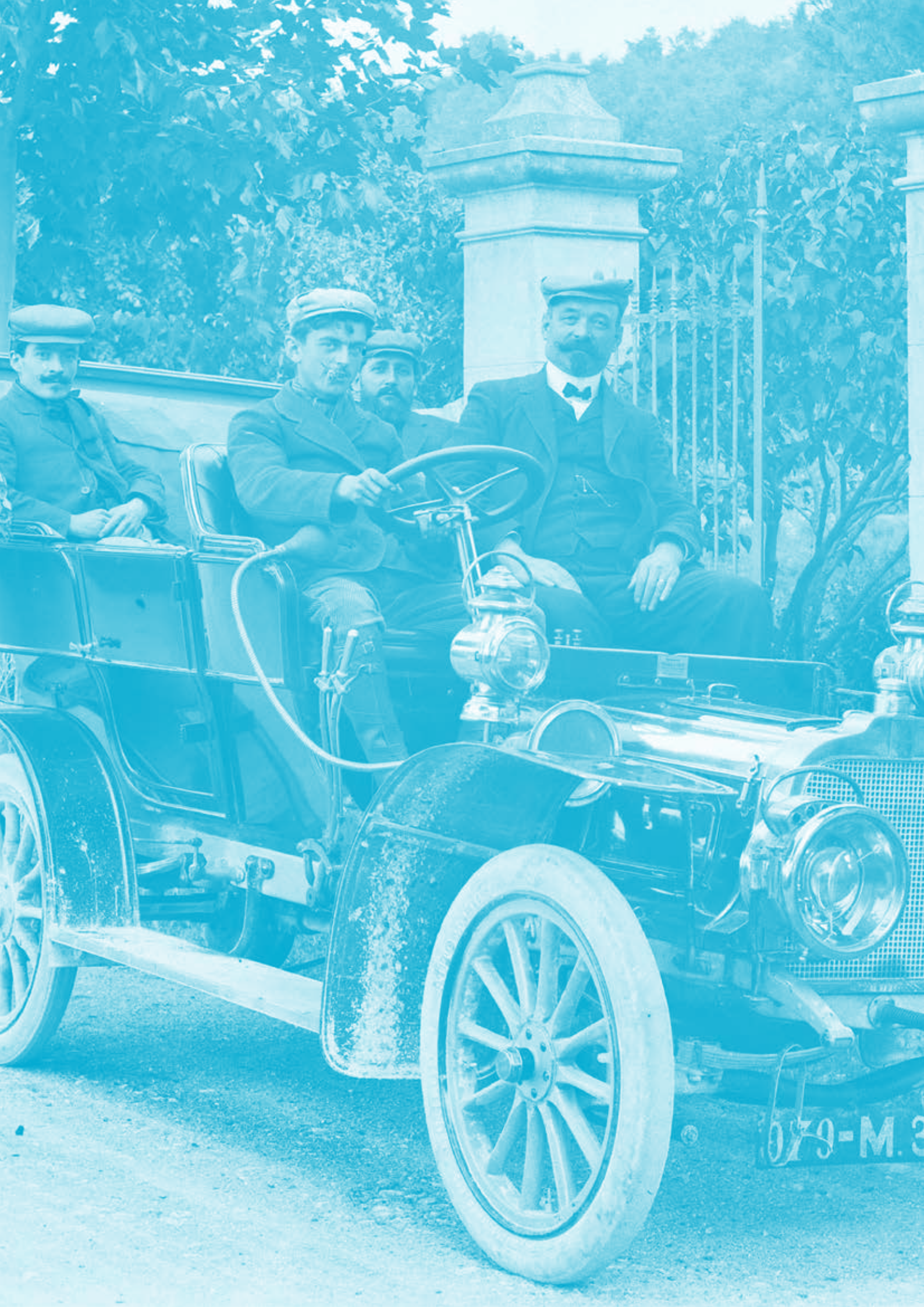
Avec l'automobile, de nouveaux métiers sont apparus : conducteurs, carrossiers, mécaniciens, pompistes et garagistes, auxquels est confié l'entretien des véhicules. Le long des routes, dans les bourgs et les villes sortent de terre les « ateliers de réparation automobile », autant de lieux où l'on s'emploie à la carrosserie et à la mécanique, où se vendent des voitures et se délivre le précieux carburant.

En 1954, la France compte alors moins de trois millions de véhicules ; en 2003, vingt-neuf millions ! En 1994, les voitures ont parcouru 362 milliards de kilomètres ! Le développement de la civilisation de l'automobile est rapide : cinquante ans plus tôt, dans l'arrondissement de Barcelonnette, le sous-préfet ne comptait qu'... une voiture et deux motocycles, car, écrivait-il au préfet, « à cause de la neige, la circulation automobile est impossible près des trois-quarts de l'année ». Trente ans plus tard, ce sont des centaines de conduites intérieures, quelques cabriolets et une torpédo qui sont recensés, de marques très variées : Citroën, Peugeot, Renault, Fiat, Delage, Chenard, Licorne, Delahaye, Donnet, De Dion, Rosengard, Ford, Simca... Les voitures sont désormais dotées de plaques d'identification et de papiers.

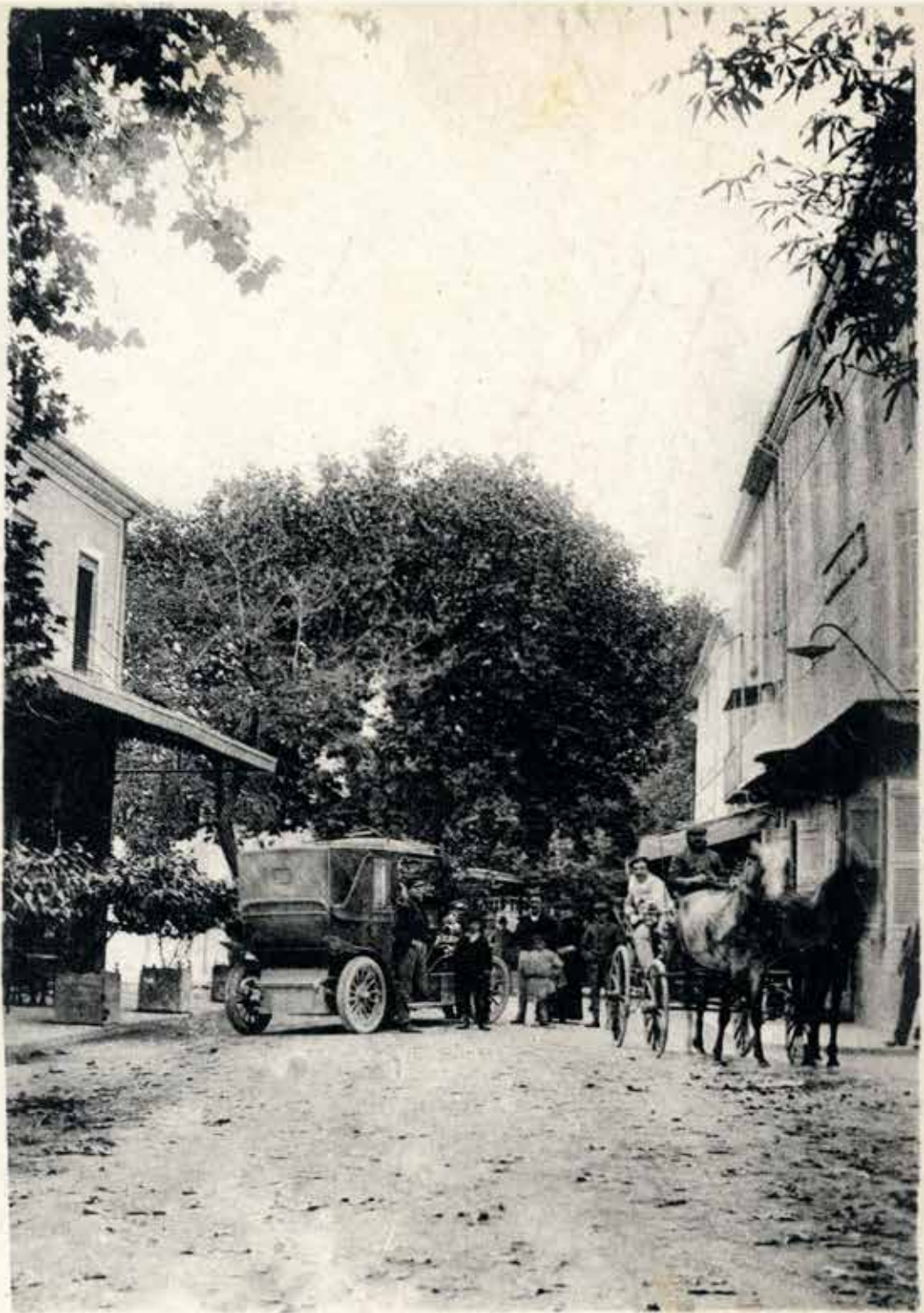
Durant les années 1930 se met en place une réglementation relative aux équipements, à la vitesse, à la signalisation des véhicules à moteur... En 1930, les ministères de l'Intérieur et des Travaux publics éditent « La signalisation officielle », qui décrit les panneaux routiers. En 1934, la France adopte les modèles de panneau édictés par la Convention internationale sur la signalisation routière. Quatre types de panneaux sont définis : les signaux de danger et de priorité ; les signaux comportant des prescriptions absolues ; des signaux simplement indicatifs ; des signaux de localité et d'orientation. De même est mis en place un certificat de capacité pour la conduite, ancêtre du permis de conduire. Enfin, un Code de la route est mis en application en 1922.

Si toutes ses dispositions permettent de réguler la circulation et d'éviter les accidents, il est un facteur décisif que les autorités réglementent : celui de la vitesse. En 1934, le département compte treize victimes de la route : trois conducteurs et dix passants, dont huit par l'imprudence des conducteurs. Afin d'éviter les accidents, le maire de Sisteron limite en 1921 la vitesse en agglomération à... 20 km/h, et ce, est-il écrit, « en raison de la circulation constante des piétons et véhicules de toutes sortes et des défauts et déclivités du terrain traversé ». Autre facteur accidentogène : l'alcool. Finalement, la sécurité routière passe notamment par l'amélioration du réseau routier mais aussi par le contrôle technique des véhicules, la limitation de la vitesse et la réduction de l'alcoolémie.

Jean-Christophe Labadie
Directeur des Archives départementales
des Alpes-de-Haute-Provence



LES VÉHICULES



VALENSOLE (Basses-Alpes) — Entrée de la Ville

Coll. C. Martinet - Aix

L'APPARITION DE L'AUTOMOBILE DANS LES BASSES-ALPES

Au fil des décennies, l'essor de l'automobile va profondément transformer la société. Les moteurs à vapeur, à explosion ou électrique vont révolutionner les habitudes et entraîner des bouleversements sociaux, économiques et culturels. Rien que la facilité de transporter les personnes et les biens plus vite et plus loin modifie les vies. Le paysage lui-même est modifié avec le développement des infrastructures routières. L'automobile devient une véritable industrie de premier plan. En ville comme en campagne, elle s'impose et rend progressivement les animaux de bât spectateurs avant de les faire disparaître.

À son arrivée, l'automobile est très mal perçue. La cohabitation avec les calèches, diligences et autres charrettes est délicate. Les routes ne sont pas adaptées, pas équipées et la signalisation est quasi inexistante. En 1903, le maire de Saint-Paul indique au préfet « que ce genre de locomotion n'est pas pratique dans nos pays vu que nos routes sont étroites¹ ». La voiture fait du bruit, la voiture rompt la quiétude, particulièrement à la campagne.



Voiture Panhard, miniature 25 cm, n° 630.
Fabricant Nacorral. *Collection privée.*

Peu répandue dans le département à ses débuts, son essor est cependant rapide. En juin 1903, le sous-préfet de Barcelonnette notifie dans un courrier au préfet des Basses-Alpes, qu'il ne recense que trois propriétaires d'automobile dans son arrondissement dont seulement un d'une voiture de tourisme. Une trentaine d'années plus tard, en 1938, on dénombre 189 voitures pour ce même arrondissement. Grâce aux progrès techniques incessants (moteurs, pneumatiques, volume des véhicules), l'automobile trouve petit à petit sa place. Le nombre de fabricants d'automobiles augmente « à vive allure ». Ce sont des centaines de conduites intérieures qui sont désormais recensées, de marques très variées : Citroën, Peugeot, Renault, Fiat, Delage, Chenard, Delahaye, De Dion, Rosengard, Ford, Simca, Panhard-Levassor, Bollée, Decauville ... De fait, l'automobile suscite l'intérêt des pouvoirs publics et la mise en place d'un cadre réglementaire qui va se développer seulement à partir des années 1930... Outre l'évolution des infrastructures routières et de la signalisation, se développent aussi de nouveaux métiers, apparaissent de nouveaux lieux qui accueillent ces véhicules : garages, stations essence... Mais l'arrivée massive de l'automobile n'est pas sans conséquences puisqu'elle amène avec elle nuisances et autres fléaux.

¹ Arch. dép. AHP, 1 Z 163. Télégramme du maire de Saint-Paul, 1963.



Attelage, Clos Sainte-Ursule, Sisteron, 1889. Arch. dép. AHP, 31 Fi 1234



Attelage à deux chevaux, 1911. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2668

ARRÊTÉ

PRÉFECTORAL

relatif à la circulation des motocycles et voitures automobiles sur les voies publiques

Le Préfet des Basses-Alpes, chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790 ;
Vu la loi du 21 mai 1836, article 9 ;
Vu la loi du 8 avril 1884, articles 97 et suivants ;
Vu le décret du 10 mars 1899.

ARRÊTÉ :

Art. 1^{er}. La circulation des motocycles et voitures automobiles sur toutes les voies publiques, nationales, départementales et communales, est soumise aux règles ci-après énumérées.

Art. 2. Tout automobile doit être muni d'un appareil sonore avertisseur, permettant de signaler au besoin son approche.

Dès la chute du jour, il doit être pourvu, à l'avant, d'un feu blanc et d'un feu vert.

Art. 3. Tout automobile doit porter une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire.

Art. 4. Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation. La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits et encombrés.

En aucun cas, la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres dans les agglomérations, sauf en cas d'autorisations spéciales relatives à des courses et qui pourraient permettre d'augmenter la vitesse en rase campagne, mais en aucun cas dans les agglomérations.

Art. 5. Les conducteurs doivent prendre leur droite, lorsqu'ils croisent des voitures, des chevaux ou des vélocipèdes, et prendre leur gauche, lorsqu'ils veulent les dépasser; dans ce dernier cas, ils sont tenus d'avertir le conducteur ou le cavalier au moyen de leur appareil sonore et de modérer leur allure.

Les conducteurs de voitures et les cavaliers devront se ranger à leur droite à l'approche d'un automobile, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 2^m,50 de largeur.

Les conducteurs sont tenus de s'arrêter lorsque, à leur approche, un cheval manifeste des signes de frayeur.

Art. 6. La circulation des automobiles est interdite sur les trottoirs et contre-allées affectés aux piétons.

Cette interdiction ne s'étend pas aux machines conduites à la main.

Toutefois, en dehors des villes et agglomérations, la circulation des automobiles pourra s'exercer sur les trottoirs et contre-allées affectés aux piétons, le long des routes et chemins pavés ou en état de réfection.

Sur tous les trottoirs et contre-allées affectés aux piétons ou la circulation des automobiles est autorisée, ceux-ci sont tenus de prendre une allure modérée à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse à celle d'un homme au pas, au droit des habitations isolées.

Art. 7. La circulation des automobiles peut être interdite par des arrêtés municipaux, temporairement ou d'une façon permanente, sur tout ou partie d'une voie publique.

A chacune des extrémités des espaces interdits, des écriteaux placés et entretenus par la commune donnent avis de l'interdiction.

Art. 8. Sont rapportés tous arrêtés préfectoraux ou municipaux pris antérieurement pour réglementer la circulation des automobiles dans les diverses communes du département.

Art. 9. Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et défilées aux tribunaux compétents.

Art. 10. Les sous-préfets, maires, officiers de gendarmerie, ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les agents voyers, les commissaires de police, les gardes champêtres et tous officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Recueil des actes administratifs*, affiché et publié dans toutes les communes du département.

Fait à Digne, le 20 octobre 1900.

Le Préfet des Basses-Alpes,
DURIEU.

INDICATIONS DE RÉCEPTION. INDICATIONS DE TRANSMISSION.

Télégramme.

Indications de service.

Pour *Boite* de *Saint Paul* N° *6* Mots *99* Dépôt le *29* à *11 h 30* m. du *m*

Maire Saint Paul à Sous-Préfet Barcelonnette
Aucun accident ni dommage n'a encore
été causé dans la commune par suite de la
circulation des automobiles & l'esprit de la population
est que ce genre de locomotion n'est pas
pratique dans nos pays vu que nos routes
sont étroites et que des accidents pourraient
survenir en se rencontrant avec des voitures

N° 700. — (En Java 183. — J. n. 1903.)

L.VI. Dans les télégrammes imprimés au caractère romain par l'appareil télégraphique, le premier nombre qui figure après le nom du lieu d'origine est un numéro d'ordre, le second indique le nombre des mots télé, les autres désignent la date et l'heure du dépôt.

INDICATIONS DE RÉCEPTION. INDICATIONS DE TRANSMISSION.

Télégramme.

Indications de service.

Pour _____ de _____ N° _____ Mots _____ Dépôt le _____ à _____ h. _____ m. du _____

et même que des bêtes. pas de plaintes
encore de parties. Le conseil municipal
n'a pas encore formé des vœux à
ce sujet et ni des arrêtés réglementant
la vitesse n'ont pas encore été pris

N° 700. — (En Java 183. — J. n. 1903.)

L.VI. Dans les télégrammes imprimés au caractère romain par l'appareil télégraphique, le premier nombre qui figure après le nom du lieu d'origine est un numéro d'ordre, le second indique le nombre des mots télé, les autres désignent la date et l'heure du dépôt.

Télégramme du maire de Saint-Paul, 1903. Arch. dép. AHP, 1 Z 163

TÉLÉGRAMME OFFICIEL

Préfet à Intérieur Suisse 3^e Bureau.

Répondre à votre télégramme d'hier vous fais connaître que dix récépissés ont été délivrés depuis 12 Septembre 1901 pour six véhicules sept numéros immatriculation pour six voitures et un motocycle. Les vitesses maxima varient de 35 à 60 kilomètres. Développement et intensité de la circulation automobile peu important dans le Département. Précautions pour dépréciation ou plus-value de propriétés rurales nulles. Pas d'industrie et de Commerce. Circulation rapide surtout sur Route Nive droite de la Durance desservant Grenoble, Marseille et sur Route nationale 85 entre Dijon et Jura. Pas d'accidents à ma connaissance. Pas de vœux formulés par des Membres Libéraux. Populations n'ont présenté aucune plainte.

Le Préfet,

Le Secrétaire Général

Signé: André Lussat

Digne, le 30 Juin 1903

N^o 12 du Bordereau 1.

Digne, Impr. Chappard et C^o Barbieroux.

Télégramme du préfet, 1903. Arch. dép. AHP, S 1140



Automobile en panne tractée par un cheval, 1914. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2245

S

Route 100

Section n° 22 (Les Mées)

DATES des COMPTAGES	NOMBRE DE COLLIERS								NOMBRE DE BÊTES						
	ATTILÉS AUX VOITURES							TOTAL.		CHARGÉS OU MOLLES.		NON CHARGÉS NI MONTÉS.		TOTAL.	
	chargés de produits ou de marchandises.		publiques pour voyageurs (chargés ou vides.)		vides ou particulières pour voyageurs.										
	Jour	Null.	Jour.	Null.	Jour.	Null.	Jour.	Null.	Jour.	Null.	Jour.	Null.	Jour.	Null.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
3 Janvier	74		26		64		164								
16 id	77		62		9		148				4		4		
29	62		118		9		189		2		6		8		
IV 4 Janvier		12				2		44			10		10		
11 Janvier	77		112		18		207								
24 id	86		24		104		214		2		7		9		
IX 9 Mars	53		41		87		184				1		1		
18 Mars		5				8		13				2		2	
22 Mars	75		33		92		200				8		8		
IV 4 Avril	47		29		60		136		1		2		3		
5 Avril		5				2		7							
17 Avril	101		40		83		224		3		9		12		
30 Avril	110		34		111		255		1		5		6		
IX 13 Mai	91		39		104		234		2		1		3		
24 Mai		13				15		28		1		3		4	
26 Mai	109		37		124		270								
8 Juin	100		34		115		249		1		12		13		
21 Juin	70		39		90		199		6		6		11		
4 juillet	75		30		77		182				1		1		
17 juillet	55		34		71		160		1		2		3		
30 juillet	46		31		64		141		4		6		10		
IX 9 Août		9				10		19				4		4	
12 Août	70		38		91		199		53		11		64		
25 Août	80		43		113		236		2		4		6		
IX 4 Septembre		5		31		23		58		3				3	
7 Septembre	43		42		90		180		1		3		4		
20 Septembre	54		48		73		175		1		2		3		
3 Octobre	47		39		68		144		2		5		7		
18 Octobre	64		34		65		163				3		3		
29 Octobre	56		34		76		166		6		4		10		
31 id		23				5		28		1		2		3	
X 11 Novembre	67		34		63		164		4		2		6		
24 Novembre	47		35		62		144		2		1		3		
27 id	45		39		86		170		1		4		5		
XI 18 Décembre		12				1		13				1		1	
20 Décembre	39				57		126				1		1		
V 20 Janvier	1925	84	1169	31	2120	65	5214	180	95	5	119	12	214	17	
Nombre de comptages	28	8	28	8	28	8	28	8	28	8	28	8	28	8	
Montagnes	68.75	10.50	41.75	3.88	75.71	8.12	186.31	22.50	3.39	0.62	4.21	1.10	7.64	2.18	
Montagnes générales	79.25		41.63		83.83		208.71		4.01		5.75		9.76		

Rⁿ 40° 200

Longueur: 7° 669

Comptages de nuit: 8











NOMBRE DE TÊTES de MENO BÉTALL.		NOMBRE D'AUTOMOBILES pour marchandises. — Camions, fourgons, voitures de livraisons.		NOMBRE D'AUTOMES (automobiles faisant un service public de transport de voyageurs)		NOMBRE D'AUTOMOBILES particuliers.		NOMBRE DE MOTOCYCLES (ou le voyageur est assis sur une selle).		NOMBRE de VÉLOCIPÈDES ou cycles mus par les pieds.	
Jour. 16	Nuit. 17	Jour. 18	Nuit. 19	Jour. 20	Nuit. 21	Jour. 22	Nuit. 23	Jour. 24	Nuit. 25	Jour. 26	Nuit. 27
76	"	"	"	"	"	5	"	7	"	6	"
77	"	"	"	"	"	3	"	5	"	34	"
91	"	"	"	"	"	4	"	3	"	51	"
200	"	"	"	"	"	3	1	2	"	29	4
98	"	"	"	"	"	7	"	4	"	38	"
100	"	"	"	"	"	10	"	4	"	52	"
24	50	"	"	"	"	4	2	3	1	43	3
"	"	2	"	"	"	6	"	2	"	37	"
130	20	"	"	"	"	3	"	5	"	41	1
151	"	"	"	"	"	6	"	10	"	36	"
84	"	1	"	"	"	11	"	6	"	28	"
85	75	"	"	"	"	3	1	12	2	105	8
78	"	"	"	"	"	18	"	8	"	60	"
2100	"	1	"	"	"	6	"	7	"	51	"
82	"	1	"	"	"	7	"	9	"	50	"
150	"	"	"	"	"	4	"	6	"	35	"
87	"	2	"	"	"	8	"	7	"	46	6
160	90	"	"	"	"	6	2	5	"	52	"
232	"	"	"	"	"	12	"	9	"	54	"
294	120	"	"	"	"	15	7	12	4	80	57
278	"	1	"	"	"	9	"	10	"	53	"
163	"	2	"	"	"	7	"	5	"	12	"
1731	"	"	"	"	"	4	"	7	"	53	"
1392	"	"	"	"	"	3	"	5	"	36	"
341	190	"	1	"	"	4	2	6	1	81	6
97	"	1	"	"	"	5	"	3	"	37	"
118	"	"	"	"	"	6	"	4	"	44	2
96	"	1	"	"	"	4	"	1	"	37	"
8385	545	14	1	"	"	189	15	171	8	1123	87
28	8	28	8	28	8	28	8	28	8	28	8
299.46	68.12	0.50	0.12	"	"	6.75	1.87	6.11	1.00	42.25	10.57
367.58		0.62				8.62		7.11		53.12	

Log. N° 311. — Orig. de l'Ép. nat. — Mod. N° 2. — Form. sup. administrative (Ann. Min. Intérieur), 1911

Modèle A.

14^e RÉGION.

TABLEAU indiquant les catégories des véhicules et des bâts devant être recensés.

CATÉ- GO- RIES.	SPÉCIFICATION.	NOMS DONNÉS DANS LA RÉGION DES VÉHICULES DEVANT ÊTRE RECENSÉS.	CROQUIS DES VÉHICULES DEVANT ÊTRE RECENSÉS.
a	Bâts.	Bâts (de mulet ou de cheval).	
b	Voitures à 2 roues, 1 cheval.	Trottoirs, carrioles, zébricoles, charrettes anglaises, voitures de marchand de charbon, voitures maraîchères.	
c	Voitures à 2 roues, 2 chevaux.	Charrettes, voitures à moisson, à gerbes, ou à touvrage, voitures glacières.	
f	Voitures à 4 roues, 1, 2, ou 3 chevaux.	Tépésières, chariots, camions, chariots à plateau.	
k	Vans.	Voitures de commerce, vachères, vans.	
l	Haquets à 2 chevaux.	Haquets, camions de brasseurs.	
j	Tonneaux à 2 roues, 1 ou 2 chevaux.	Tonneaux à eau.	
i	Tombereaux à 2 roues, 1 ou 2 chevaux.	Tombereaux.	
m	Triquesalles à treuil.	Triquesalles, feneiers.	
q	Chariot porti-corps.	Gros chariots, plateaux, plate-formes.	

COMMUNE de LA BONDAMINE

VOITURES TOURISME

Torpédo	ARRIBAT Robert	8055. AR.	4 places	Renault
Id	DE COURCEL	8051. AR.	2 "	Fiat
Gabriolet	LONGCHAMP	1771. ARI.	3 "	Peugeot
Cond. Int.	BONNET Daniel	7325. AR.	6 "	Renault
"	CAIRE Albin	9797. AR.	4 "	Citroen
"	DREUX Georges	8194. AR.	4 "	Renault
"	GARNIER Léon	7063. AR.	5 "	Renault
"	GILLY Lucien	222. ARI.	6 "	Renault
"	RESELLI	3909. AR.	4 "	Renault
"	MATHERON Félix	533. ARI.	4 "	Renault
"	CLARIOND Jean	1076. ARI.	4 "	Peugeot
"	MAUGARD	9483. AR.	4 "	Peugeot
"	DELMOTTE Fortuné	5270. CA. 9	5 "	Peugeot
"	GUIRAUD Auguste	1904. ARI.	4 "	Citroen
"	ARNAUD Alfred	4904. AR.	4 "	Citroen
"	Capitaine VERRIER	8587. AR.	4 "	Citroen
"	CARETTON	1858. ARI.	4 "	Fiat
"	VENTRE	5976. AR.	4 "	Fiat
"	IMBERT Paul	3945. A. S.	4 "	Fiat
"	RABY	8380. AR.	4 "	Fiat
"	VOIRON Joseph	5910. AR.	4 "	Chenard
"	HALLO	6044. AS.	2 "	Rosengard
"	LIEGE	3601. AS.	5 "	Delage
"	DUFRESNE	2387. BT. I	5 "	Peugeot
"	Capitaine MAMRANCHE			(en mano- vre.)

CAMIONNETTES

Commerciale	HONORE Théodore	6543. AR.	5 "	Renault
Plasteu	HONORE Théodore	458. ARI.	1600 K°	Renault
"	PIASCO Jean	6852. AR.	1500 K°	Citroen
"	PELLIGRIANO Léon	1580. ARI.	1500 K°	Citroen
Tracteur	BNES-et-CHAUSSEES	9405. AR.	3000 K°	Latil
"	PONTS-et-CHAUSSEES	4415. AR.	2500 K°	Latil

AUTOBUS

Autobus	GARNIER Léon	4772. AR.	13 pl.	Citroen
---------	--------------	-----------	--------	---------



Portrait d'Alphonse Beau de Rochas. Photo L. Louise, Archives communales, Mairie de Digne-Les-Bains, 4 Fi 3248

BEAU DE ROCHAS, INVENTEUR DU MOTEUR À QUATRE TEMPS

Alphonse Eugène Beau, dit Beau de Rochas, est un ingénieur français né à Digne le 9 avril 1815. Fils d'Alexandre Beau, contrôleur aux contributions directes à Digne et de Lucrèce Thérèse Henriette de Rochas, il passe son enfance et son adolescence dans la famille de sa mère dans le Loiret où il fait de brillantes études (lauréat du premier prix de mathématiques du Collège royal d'Orléans). Pour des raisons financières et politiques, il revient à Digne pour suivre des études de géométrie et devient ingénieur civil. Il travaille ensuite comme architecte bâtisseur, période au cours de laquelle il mène des projets avec Philippe Breton, ingénieur polytechnicien. Parmi ces projets figure notamment la mise en service d'un câble sous-marin entre la France et l'Angleterre en 1851.

Fin 1851, il mène un petit groupe de Dignois qui prendra le contrôle de l'hôtel de préfecture après le coup d'État du 2 décembre. Toutefois, il ne soutient pas les révoltés armés qui envahissent ensuite la ville. Jugé en 1852, il est condamné à une peine assez légère en résidence surveillée à Paris.

Désormais Parisien, il se fait alors appeler « Beau de Rochas » et devient inspecteur de la « Compagnie des chemins de fer du Midi ». Il épouse Élisabeth Lemariée en 1857. C'est pendant cette période qu'il se passionne pour la thermodynamique.

En 1862, Beau de Rochas publie un mémoire concernant les moteurs ainsi que des propositions pour en améliorer le rendement. La section 6 de ce mémoire décrit un « cycle moteur à quatre temps ». Le 16 janvier, il dépose une demande à l'Office national de la Propriété industrielle. Mais l'exploitation de son invention ne rencontre pas le succès escompté et le brevet tombe dans le domaine public en 1863. Ses difficultés financières ne lui permettent pas de s'acquitter des redevances pour la protection de son brevet.

La technique qu'il a mise au point sera réutilisée par l'ingénieur franco-belge Étienne Lenoir (concepteur en 1860 d'un moteur à deux temps) pour la fabrication de moteurs qu'il va commercialiser à partir de 1883.

En 1876, l'Allemand Nikolaus Otto se lance à son tour dans la conception et la fabrication de moteurs et dépose un brevet décrivant le fonctionnement d'un moteur à quatre temps et l'oppose aux autres inventeurs et industriels. Une longue bataille juridique s'en suivra et finira par accorder, en 1886, l'antériorité des travaux de Beau de Rochas, ce qui lui vaudra son surnom d'« inventeur du moteur à quatre temps ».

Alphonse Beau de Rochas meurt à Vincennes le 27 mars 1893, quasiment dans l'anonymat.



Automobile Panhard-Levassor, 1921. Arch. dép. AHP, 207 Fi 1824

LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

De la fin du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle, un très grand nombre de constructeurs automobiles voient le jour et inondent le territoire français de modèles de plus en plus innovants.

Héritiers de Nicolas Cugnot (concepteur et réalisateur, entre 1769 et 1771, d'un fardier d'artillerie qui remplace le cheval de trait par un moteur à vapeur qui actionne une roue unique) et d'Alphonse Beau de Rochas (inventeur du moteur à quatre temps), ces constructeurs, initialement fabricants de cycles, de matériel ferroviaire ou encore de moteurs d'avion, se lancent dans la grande aventure de l'automobile, avec plus ou moins de succès.

Certains créent entièrement leurs modèles, d'autres uniquement certaines pièces (châssis, moteurs) et les associent à celles conçues par leurs concurrents.

Les véhicules sont tout d'abord fabriqués sur mesure dans de petits ateliers qui, peu à peu, se transforment en grandes usines où les automobiles sont construites en série.

La concurrence est rude... La publicité et le sport automobile s'en font les vitrines mais un grand nombre de ces constructeurs feront faillite, rachetés par leurs concurrents, ou ne survivent pas au plan Pons, un plan lancé après la Seconde Guerre mondiale pour rationaliser l'industrie automobile française. Seul un petit nombre d'entre eux sort son épingle du jeu et quelques constructeurs réussiront à perdurer jusqu'à nos jours.

De 1906 à 1915, les modèles de ces constructeurs apprivoisent les routes bas-alpines :

Alcyon, Berliet, Bollée, Brasier, la Buire, Clément-Bayard, Daimler, Decauville, Delahaye, Grégoire, Peugeot, Picard-Picquet, Renault, G. Richard, Rochet Schneider.

De 1924 à 1930, les bolides de ces marques sillonnent nos routes de campagne et autres routes nationales :

Amilcar, Chenard et Walker, Citroën, Fiat, Ford, Hotchkiss, Mathis, Peugeot, Renault, Talbot.

De 1934 à 1937, les constructeurs suivants créent les modèles qui « envahissent » les Basses-Alpes :

Amilcar, BMW, Chevrolet, Citroën, Fiat, Ford, Matford, Mathis, Peugeot, Renault, Rosengart, Simca-Fiat



L'illustration, 1908.
Arch. dép. AHP, Per 1106



L'illustration, 1926.
Arch. dép. AHP, F 00 323



L'illustration, 1926.
Arch. dép. AHP, F 00 323



FRANÇAISE



g Barcelonnette 30 Août 1911

CABINET DU PRÉFET
31 AOUT 11
DES BASSES ALPES

Monsieur le Préfet
des Basses Alpes
Digne

J'ai l'honneur de vous prier de
vouloir bien me faire délivrer un certificat
international de route pour une voiture dont
déclaration ci-jointe

Pierre Jouandon domicilié à Barcelonnette
propriétaire et conducteur de l'automobile

Auguste Audiffred né à Jansiers le 25 juillet
1885 domicilié à Barcelonnette, conducteur.

Voiture Brasier conducteur double phare
couleur badane cuir jaune V.D. N° 117, 10 HP
2 cylindres - 3 places poids 650 kg.

Je vous prie d'agréer Monsieur le Préfet
l'hommage de mes respects.

P. Jouandon

Certificat international de route, automobile Brasier, 1911. Arch. dép. AHP, S 1140

AV 14490



DU
DU PREFET
18 AVR 1935
CARNET

Sisteron, le 12-avril 1935

Monsieur le Prefet de
Basses Alpes
Digne

y'ai l'honneur de vous demander
un certificat international pour
automobile :

Perçu 40 francs
AR
Satisfait le
18.4.35

Proprietaire du vehicule.
Nom. Mario Bertagnolio
Domicile a : Sisteron.
Nationalite : Italienne
Genre du vehicule : sport. (transforme de
conduite interieure)
N° du moteur : 10.241
N° d'ordre dans la serie du type 21216
Indication du type G.
Puissance. HP. 7.
Nom. du constructeur - Amilcar
N° d'immatriculation. - 7542 AR
Requisse de declaration delivre a
Digne le 21 avril 1934.
Veuillez. Agreer Monsieur le Prefet mes salutations
Bertagnolio

Certificat international de route, automobile Amilcar, 1935. Arch. dép. AHP, S 1140

RENAULT

BILLANCOURT
(SEINE)

La 40 HP. 6 cylindres
1921

est la plus souple des
Voitures. C'est aussi
la mieux suspendue
grâce à ses nouveaux
cantilevers obliques.

Ses dimensions
de carrosserie et la
disposition de ses
coffres latéraux en
font la voiture la
plus confortable.



La Voiture de demain!

La Nouvelle 40 HP.

Exposition & Essais : 53, Av. des Champs-Élysées - PARIS

la 9 cv

CHENARD & WALCKER

Moteur à 4 cylindres, de 69 m/m d'alésage et 100 m/m de course. Cylindrée 1.500 cmc. • Puissance fiscale 9 CV. • Culasse Ricardo.

Graissage sous pression. • Allumage à avance variable. • Embrayage à disque unique. • Changement de vitesse : 4 vitesses et marche AR.

Direction par vis et roue hélicoïdale, inclinable à volonté. Transmission par joints souples. • Pont AR à couple conique à denture hélicoïdale Gleason. • Freins à tambours sur les 4 roues.

Éclairage et démarrage électriques, par appareils séparés. • Batterie d'accumulateurs 12 volts. • Phares et lanternes. • Avertisseur électrique. Suspension par ressorts entiers munis d'amortisseurs à l'avant et à l'arrière. • Compteur indicateur de vitesse, montre, outillage. • 5 roues Michelin garnies de pneumatiques Bibendum 12 x 45. • Porte-roues de secours pour deux roues. Voie : 1 m. 25. • Empattement : 2 m. 65.

Les pare-chocs AV et AR, la malle 2 valises et la 6^{me} roue garnie sont en supplément.

AUTRES MODÈLES

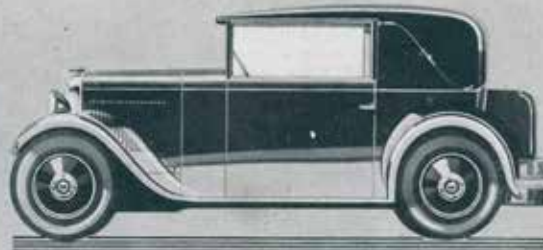
4 CYLINDRES	6 CYLINDRES
10 CV. 1750 cmc.	14 CV. 2450 cmc.
1500 cmc. Sport	16 CV. 2870 cmc.

TYPES INDUSTRIELS & COMMERCIAUX

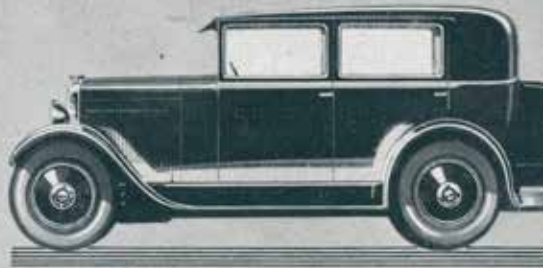
9 CV. Charge totale 600 kgs.
10 CV. Charge totale 900 kgs.
Modèle spécial charge totale 1.600 kgs.

TRAIN CHENARD & WALCKER

F. A. R.
pour charges utiles de 2 à 10 tonnes.



Cabriolet surbaissé 4 places.



Conduite intérieure 4 places, 4 portes.



Vues des places AV et AR de la conduite intérieure.

TORPEDO 4 places. • Caisse tôle. Peinture au choix suivant collection. • 4 portes. • Garniture intérieure simili-cuir. • Porte-malle.

Frs : 22.000

CONDUITE INTÉRIEURE 4 places. • Bas de caisse tôle. • 4 portes. • Capotage simili-cuir. • Garniture intérieure drap. • Accessoires divers. • Porte-malle.

Frs : 24.500

FAUX CABRIOLET 4 places. • Bas de caisse tôle. • 4 portes. • Capotage simili-cuir uni ou toile double face. • Garniture intérieure et finition luxe. • Porte-malle.

Frs : 26.400

CABRIOLET surbaissé 4 places. • Bas de caisse tôle. • 2 portes. • Capotage simili-cuir noir ou toile double face. • Garniture intérieure et finition luxe. • Porte-malle.

Frs : 26.750



Automobiles CHENARD & WALCKER

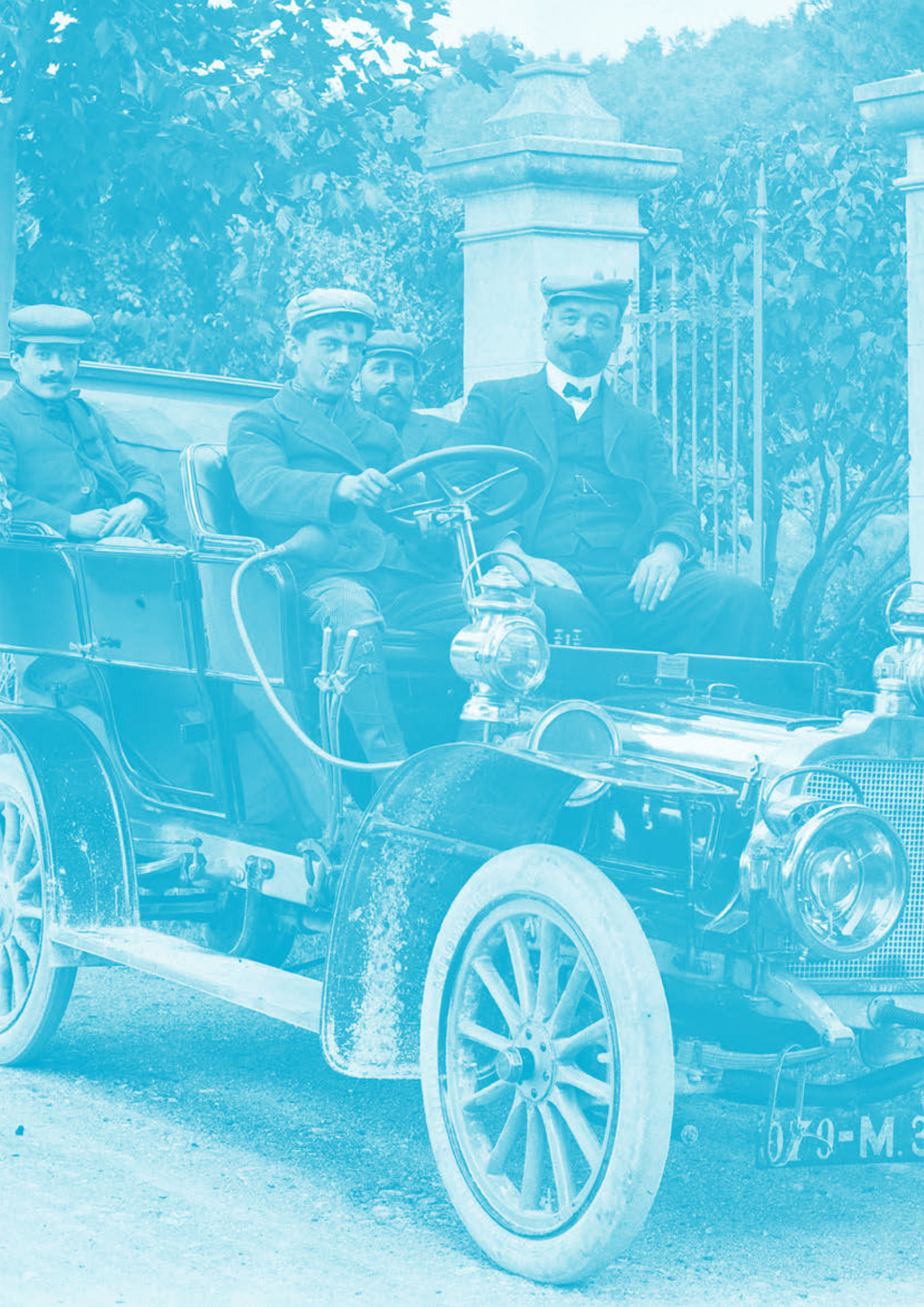
Société An. au cap. de 44.275.000 francs

GENNEVILLIERS (Seine)
Magasin d'Exposition et de Vente :
74, Avenue des Champs-Élysées PARIS

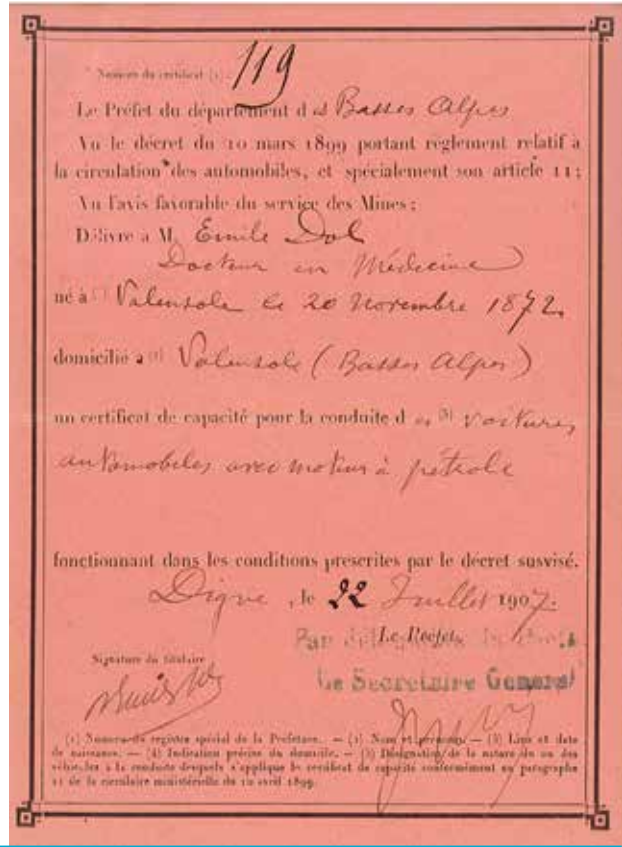
Catalogue sur demande.

Les Huiles VEEDOL sont exclusivement recommandées pour les voitures
— CHENARD & WALCKER

CHENARD & WALCKER



LE CADRE JURIDIQUE



Certificat de capacité d'Émile Dol, 1907. Arch. dép. AHP, S 1140



Certificat de capacité pour véhicule militaire de Marius Vadon, 1918. Arch. dép. AHP, S 1140

PAS DE CONDUITE SANS PAPIERS

L'évolution des moyens de transport va engendrer de nombreux changements dans la société. La multiplication des véhicules à moteur dans les rues des villes ou sur les chemins de campagne conduit les autorités à légiférer pour encadrer leur utilisation.

En 1893, le 14 août, une ordonnance du nouveau préfet de Police, Louis Lépine, instaure le certificat de capacité pour la conduite de véhicule dans la ville de Paris.

Ce certificat permet la conduite de son propre véhicule, à moteur, à vapeur ou au pétrole, ou la conduite d'un véhicule utilisé dans le cadre de son travail. Valable uniquement pour le véhicule dont l'immatriculation est indiquée, il est délivré par la préfecture, sur rapport de l'ingénieur des Mines et, dans un premier temps, aux candidats de sexe masculin de plus de 21 ans. Pendant la Grande Guerre, cette limitation pouvait être contournée. Ainsi, le jeune Grivournis, âgé de 16 ans en 1915, voit sa demande appuyée par le préfet auprès de l'ingénieur en chef des Mines pour obtenir le droit de conduire pendant la durée des hostilités.

Le décret du 10 mars 1899 rend obligatoire l'obtention du certificat de capacité pour tous les conducteurs et l'étend sur tout le territoire français. « Nul ne pourra conduire une automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence sur l'avis favorable du service des Mines. Un certificat de capacité spéciale sera institué pour les conducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kilogrammes ».

L'ancêtre du permis de conduire est né. Un récépissé de déclaration le complète pour matérialiser l'autorisation de circuler.

La demande d'obtention du certificat de capacité évolue... doucement dans un premier temps : six demandes en 1900, treize en 1904, sur la période allant de 1907

à 1913, leur nombre s'élève à deux au minimum (1910) et à 90 au maximum (1913). Puis, pendant la Première Guerre, soixante-sept demandes en 1914, contre quatre demandes en 1918.

À l'instar de ce que l'on constate sur le territoire national, la fin de la Première Guerre et les années 20 sont témoins de l'essor de l'automobile : le nombre de demandes de certificats explose : 194 bordereaux de certificats sont comptabilisés pour l'année 1920.

Les professions de ces demandeurs sont diverses et variées. Entre 1901 et 1920, les plus souvent citées sont docteurs (9), négociants (6), quincailliers (2), horlogers (2), avoué / avocat (2). D'autres sont plus « exotiques » : directeur des mines de Gaude, percepteur en retraite, proviseur de collège, dentiste, cocher, médecin vétérinaire, mercier, négociant en mode...

De 1899 à 1921, la plupart des demandes de certificats de capacité émanent de résidents des villes les plus importantes du département : Digne (70 demandes), Manosque et Sisteron (62 demandes), Barcelonnette (60 demandes), Forcalquier (32 demandes). Mais certains habitants des villages bas-alpins manifestent également le désir de conduire ces nouveaux engins : neuf demandes enregistrées pour des habitants de Valensole, huit pour Riez, sept pour Jausiers, six pour Banon ou encore dix pour Les Mées et Le Plan-des-Mées cumulés. Les habitants des zones plus rurales sont moins nombreux mais tout aussi présents : trois demandes enregistrées pour les communes de Reillanne, La Condamine et Revest-du-Bion.

Pendant la Première Guerre mondiale, un grand nombre de soldats passent le certificat de

capacité. Ils obtiennent le certificat de capacité pour la conduite des automobiles militaires. Durant l'entre-deux-guerres, ils sont nombreux à en demander la conversion en certificat « standard », tel Marius Vadon qui a obtenu son certificat de capacité pour véhicules militaires en avril 1918 et demande sa conversion en août 1920.

En 1922, le certificat de capacité est remplacé par le « permis de conduire ». L'âge minimum pour le présenter est alors abaissé à dix-huit ans. Il ne cesse d'évoluer : en 1954, les six catégories de permis sont créées (auto, moto, motocyclettes, poids-lourds, remorque...) ; en 1992, le « permis à points » entre en vigueur, en 2013 : refonte du permis de conduire pour les états membres de la Communauté européenne avec instauration d'un permis au format de carte bancaire d'une validité de quinze ans. Le permis rose à durée illimitée ne sera plus valide à compter du 20 janvier 2033.

L'essor de l'automobile permet de circuler plus rapidement et plus facilement dans le département, sur le territoire français mais aussi à l'étranger : parallèlement au certificat de capacité, et suite à la Convention internationale relative à la circulation automobile du 11 octobre 1909, est créé le certificat international de route. Il remplace en partie le « récépissé de déclaration » en usage depuis 1901 et ancêtre de la carte grise. Valable seulement un an, nécessitant des renseignements à la fois sur le véhicule conduit mais aussi sur son propriétaire et le ou les conducteurs dudit véhicule, il est obligatoire pour conduire à l'étranger dans les pays signataires de la Convention.

En 1926, la convention de Paris, qui entre en vigueur en France en 1930, crée deux « papiers » distincts : le certificat international pour les automobiles, qui tiendra lieu de carte d'immatriculation nationale puis deviendra la carte grise et le permis de conduire. Dans le département, les demandes de certificats internationaux émanent de conducteurs de nationalités française, italienne, allemande...

Le développement des automobiles est prétexte à prélever de nouvelles taxes : une contribution sur les voitures automobiles est mise en place dès 1900. En effet, la loi du 13 juillet de cette même année « assujettit les voitures automobiles à une taxe fixe de cinq francs par chaque cheval-vapeur ou fraction de cheval-vapeur de la puissance de leur moteur ». Le ministre des Colonies, chargé par intérim du ministère des Finances, informe les préfets en 1908 que le calcul se fera dorénavant d'après la puissance maximale... les prémices du calcul du prix de l'immatriculation et de la carte grise actuelles... la vignette automobile est imposée en 1956. Créée pour alimenter un « Fonds national de solidarité », tous les véhicules doivent avoir leur vignette sur leur pare-brise et la renouveler chaque année. Cette taxe est supprimée en 2000. Depuis juin 2016, c'est la vignette Crit'Air qui fait son apparition dans certaines agglomérations.

L'afflux d'automobiles sur les routes françaises incite enfin les autorités à réglementer l'assurance automobile dans les années 1929-1930, afin de protéger, entre autres, les conducteurs de démarches « abusives » des assureurs. Assurer sa voiture devient obligatoire en 1958.

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR.

DIRECTION
DU CABINET.

2^e BUREAU.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX
PUBLICS,
DES POSTES
ET DES
TÉLÉGRAPHES.

DIRECTION
DES ROUTES
ET DE
LA NAVIGATION.

SOUS-DIRECTION
DES
ROUTES ET PONTS.

3^e BUREAU.

Automobiles.

Certificat international
de route.

Circulaire
Série A, n^o 8.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.



Paris, le 12 juillet 1910.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,
ET LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES POSTES ET DES
TÉLÉGRAPHES.

à Monsieur le Préfet du département d

La Convention internationale relative à la circulation des automobiles, signée à Paris le 11 octobre 1909, a été portée à votre connaissance par son insertion au Journal officiel du 7 avril dernier, précédée du décret du 29 mars portant qu'elle recevrait sa pleine et entière exécution.

Je vous transmets par la présente circulaire les instructions que comporte son application.

Actuellement, les Puissances signataires de la Convention et celles qui y ont adhéré en vertu de l'article 12 sont les suivantes : France, Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Bulgarie, Espagne, Grande-Bretagne, Italie, Monaco et Russie.

Si d'autres Puissances y adhèrent ultérieurement, vous en serez avisé dès que nous en aurons été informés par notre Collègue des Affaires Étrangères.

1. Aux termes de cette Convention, il est créé un titre, dit Certificat international de route, qui peut être obtenu dans chacun des pays contractants pour la circulation temporaire dans les autres pays. Ce titre est valable durant une année à dater du jour de sa délivrance; il est relatif à la fois à l'automobile et à son conducteur. Dans le cas où le véhicule doit être conduit par plusieurs conducteurs à tour de rôle, le certificat est établi en conséquence.

2. Vous aurez à délivrer le certificat international de route aux possesseurs d'automobiles qui vous en feront la demande, lorsque toutes les conditions nécessaires énoncées ci-dessous se trouveront remplies, à assurer l'observation des prescriptions de la Convention par les automobilistes circulant en France et à prendre, le cas échéant, dans l'intérêt de la sécurité publique, les mesures ci-dessous indiquées.

340 - 102 - 1910.

(N° 230. J.C.)
4522
21 Juin 1906
N° 230

CABINET DU PRÉFET
20 JUIN 06
DES BASSES-ALPES

Il y a lieu, pour Monsieur le Préfet des Basses-Alpes, de délivrer le certificat de capacité, ci-joint, valable pour la conduite des automobiles, à M. Cartaudon, Joseph, avocat, domicilié à Digne.

Marseille, le 16 Juin 1906.
L'Ingénieur des Mines,
Genty

Vu et adopté:
Marseille le 17 Juin 1906
L'Ingénieur en chef des Mines
Amouroux

(N° 218 - J.C.)
4529
24 juillet 06
N° 218

CABINET DU PRÉFET
24 JUIL 06
DES BASSES-ALPES

Il y a lieu, pour Monsieur le Préfet du département des Basses-Alpes, de délivrer le certificat de capacité, ci-joint, à M. Espariat, Edmond, mécanicien, domicilié à Forcalquier.

Marseille, le 21 juillet 1906.
L'Ingénieur des Mines,
Genty

Vu et adopté.
MARSEILLE, le 21 JUIL 1906
Pour l'INGÉNIEUR EN CHEF en congé
L'Ingénieur des Mines Délégué
Genty

1199
Département des Basses-Alpes.

CERTIFICAT DE CAPACITÉ
pour la conduite des véhicules automobiles

CABINET DU PRÉFET
27 MARS 08
DES BASSES-ALPES

L'Ingénieur en chef des Mines, soussigné, a l'honneur de soumettre à M. le Préfet des Basses-Alpes le certificat ci-joint, qu'il propose de délivrer à M. Paret Emile
Voyageur de Commerce à Sisteron

Marseille, le 20 MAR 1908
L'Ingénieur en chef des Mines
Genty

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
SERVICE DES MINES
Arrondissement Minéralogique
de Marseille
CABINET
DE
L'INGÉNIEUR EN CHEF
N° 19

Marseille, le 21 Septembre 1913
40, RUE SAINT-JACQUES
CABINET DU PRÉFET
20 SEPT 13
DES BASSES-ALPES

L'Ingénieur en Chef des Mines
à Monsieur le Préfet des
Basses-Alpes à DIGNE.

Un certificat de capacité pour la
conduite des voitures automobiles peut être
délivré à M. Emile Giraud...
domicilié au Blage, près à Digne.
(Cocher chez M. Burel, propriétaire à Digne).

L'Ingénieur en Chef des Mines.
Genty

Borderaux de certificats de capacité, 1906 à 1913. Arch. dép. AHP, S 1139

ANNEXE A.

CIRCULATION DES AUTOMOBILES.

CONVENTION INTERNATIONALE DU 11 OCTOBRE 1909.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE ROUTE

POUR LA CIRCULATION TEMPORAIRE À L'ÉTRANGER.

Ce carnet est valable, dans tous les États contractants*, pendant un an seulement à dater du jour de sa délivrance.

DÉLIVRANCE DU CARNET.

Lieu : Digne
Date : 2 Août 1911



(Signature de l'autorité.)

(Signature de l'association habilitée par l'autorité et visa de collègues) Par délégation du Préfet Le Secrétaire Général

Handwritten signature of the Secretary General.

317.47.101 (1/1520)

* Ces États sont les suivants : France, Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Bulgarie, Espagne, Grande-Bretagne, Italie, Luxembourg, Monaco, Pays-Bas, Russie, Suède, Suisse.



Pinoncely
cpt Jacques
Bardonnèche
Basses-Alpes



Photographie.

Collé de l'autorité.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

INDICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE.

Propriétaire du véhicule: Nom, Prénom, Domicile
Genre du véhicule (voiture, triporteur, etc.): Voiture
Designation du constructeur: La Dux
Indication du type du châssis: Double phaéton
Numéro d'ordre dans la série du type ou numéro de fabrication du châssis: 1600
Moteur: Nombre de cylindres, Puissance du moteur (en chevaux) ou alésage des cylindres: 4 cylindres, 18-25 HP
Carrosserie: Forme, Couleur, Nombre total de places: double phaéton, rouge, 6 places
Poids du véhicule à vide (en kilogrammes): 1331 kilos
Numéro d'immatriculation devant figurer sur les plaques d'identité: 147 M2

INDICATIONS RELATIVES AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS.

Nom, Prénom, Lieu de naissance, Date de naissance, Domicile: Pinoncely, Joseph Jacques, Bardonnèche (Basses-Alpes), 25 Août 1850, Bardonnèche

Certificat international de route, Joseph Pinoncely, 1911.

Arch. dép. AHP, S 1140

Ministère
des Travaux Publics.

Direction
de la Voirie Routière, des
Forces Hydrauliques et
des Distributions d'Énergie
Électrique.

2^{ème} Bureau

Ministère
de l'Intérieur.

Direction
de la Sûreté Générale.

3^{ème} Bureau.

Convention Internationale
du 24 Avril 1926 sur la
circulation automobile.

Instructions

Circulaire Série B. n° 62.

Republique Française.

Paris, le 2 Décembre 1930.

Le Président du Conseil,
Ministre de l'Intérieur.

et le Ministre des Travaux Publics,

à Messieurs les Préfets.

La Convention Internationale du 24 Avril 1926, relative à la circulation automobile promulguée au Journal Officiel du 16 Mars 1926 doit pour les États, (dont la France), ayant participé au dépôt des premières ratifications, produire effet à dater du 24 Octobre 1930. La Convention Internationale du 14 Octobre 1909 cesse d'être appliquée à partir de la même date. Les certificats internationaux de route (modèle 1909) délivrés avant la mise en vigueur du nouvel accord conserveront toutefois leur validité jusqu'au 24 Octobre 1931, suivant mes instructions provisoires du 22 Octobre 1930.

Le nouveau régime de circulation internationale des automobiles comporte la délivrance, au lieu et place du "certificat international de route", de deux titres distincts. L'un, concernant le véhicule, porte le titre de "Certificat International pour automobile", l'autre, concernant le conducteur, est dénommé "Permis International de conduire".

Dès que vous aurez reçu un approvisionnement des nouvelles formules, veuillez les employer à l'exclusion des certificats internationaux de route du type 1909 dont vous voudrez bien me renvoyer le reliquat intégral (y compris s'il y a lieu, les exemplaires non utilisés par les Associations habilitées).

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. [ALGÉRIE, TUNISIE, MAROC
ET ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'INDE.]

INDICATIONS

RELATIVES AU VÉHICULE.

Propriétaire du véhicule. } Nom Pellegrino
Prénom Lévy
Domicile
Genre du véhicule (voiture, tricycle, etc.) Fiat
Designation du constructeur Pellegrino Alexandrie
Indication du type du châssis M 2
Numéro d'ordre dans la série du type ou numéro de fabrication du châssis 33.214
Moteur. } Nombre de cylindres 4
Puissance du moteur (en chevaux) ou allègement des cylindres 16 C.V.
Carrosserie. } Forme Fourgon
Couleur
Nombre total de places Camionnette
Poids du véhicule à vide (en kilogrammes) 1400 Kilos
Numéro d'immatriculation devant figurer sur les plaques d'identité 611 AR

INDICATIONS RELATIVES

AU CONDUCTEUR OU AUX CONDUCTEURS.

Nom Pellegrino
Prénom Alexandrine
Lieu de naissance La Comtesse
Date de naissance 16 mai 1911
Domicile La Comtesse
Permis de conduire n° H 401

Nom
Prénom
Lieu de naissance
Date de naissance
Domicile



Photographie.

Cadre de l'aut.

113-475-1925. [A02107]

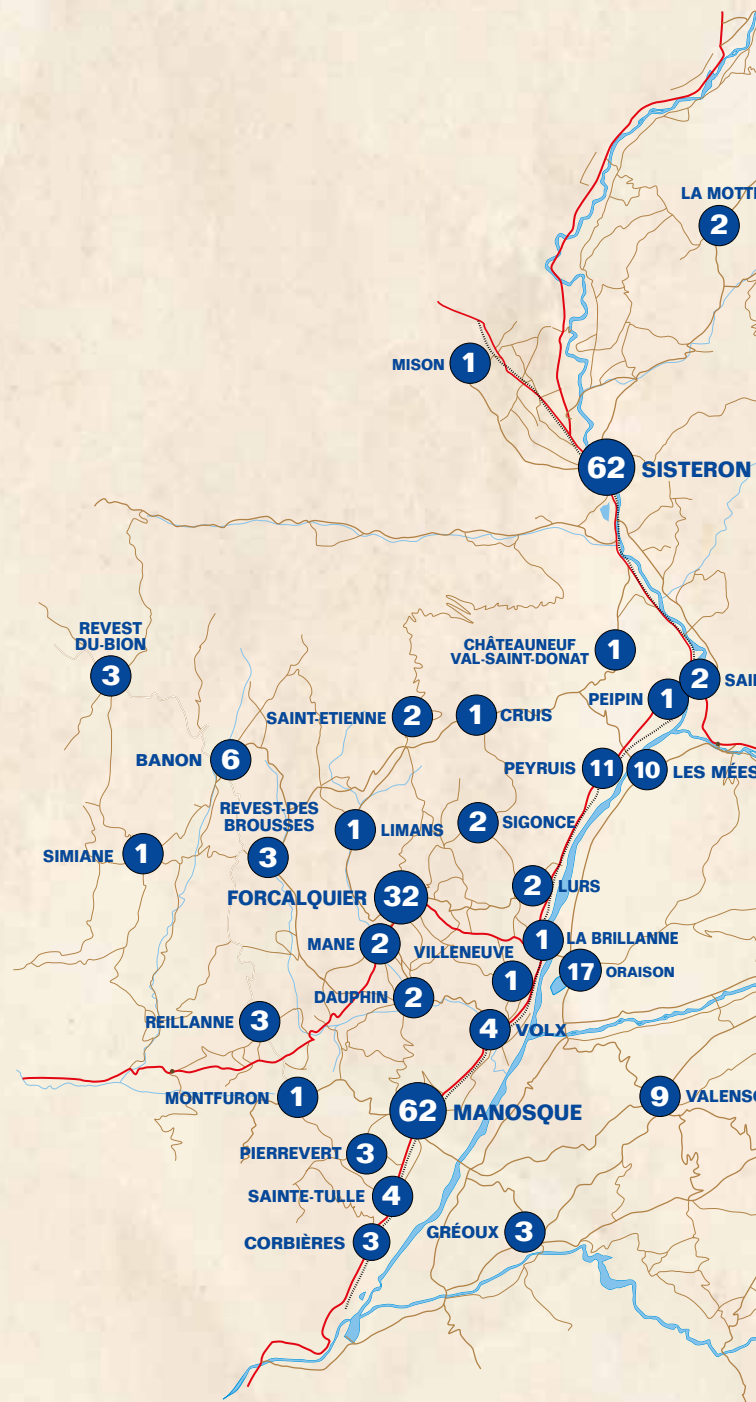
REGNO D'ITALIA.

VISTO D'ENTRATA IN ITALIA.	VISTO D'USCITA DALL'ITALIA.
Luogo <u>Argentina</u>	Luogo _____
Data <u>19. 6. 1920</u>	Data _____
Il <u>Ricciardi</u> della Dogana.	Il _____ della Dogana.
	Timbro della Dogana.

Certificat international de route, Alexandrine Pellegrino, 1930

Arch. dép. AHP, S 1140

Certificats de capacité délivrés dans selon les bordereaux de certificats de



Certificat de capacité de Louis MOLLET, 1920
Arch. dép. AHP, S1139

les Basses-Alpes entre 1899 et 1921

capacité conservés sous la cote S1139





Automobile Panhard-Levassor, 1914. Arch. dép. AHP, 207 Fi 0080

LES PLAQUES D'IMMATRICULATION

Les premières plaques d'immatriculation voient le jour à Lyon, dans le parc de la Tête-d'Or en 1891. En effet, le nombre d'automobiles circulant dans le parc à cette époque incite le maire à exiger qu'une plaque d'identification soit apposée sur tout véhicule le traversant : la plaque est donnée à l'entrée du parc et restituée à sa sortie.

C'est encore l'ordonnance du préfet Lépine en 1893 qui rend obligatoire l'immatriculation pour tous les véhicules circulant dans Paris et sur le territoire du ressort de la Préfecture de police. Cette plaque doit être en métal, placée sur le côté gauche du véhicule ; elle doit indiquer le nom et l'adresse du propriétaire ainsi que le numéro d'autorisation et doit toujours être visible (article 17). Ces recommandations perdurent jusqu'en 1901, année durant laquelle un décret impose une plaque visible de jour comme de nuit, à l'avant et à l'arrière de tout véhicule pouvant rouler à plus de 30 km/heure.

Comme les papiers, le système d'identification des plaques d'immatriculation évolue en raison du nombre croissant de véhicules :

1893 : noms et adresse propriétaire

1901 : 999 B

1902 : 999 BA

1903 : 999 B3

1910 : 9999 B3

1928 : 9999-22

1950 : 1234 AD 04 Le système s'appelle Fichier national des immatriculations (FNI)

1958 : WW

1972 : 123 ABC 04

2009 : AD-123-AD Le FNI est remplacé par le Système d'immatriculation des véhicules. La numérotation est nationale... L'immatriculation reste attachée au véhicule.



Plaque d'immatriculation fabriquée à Banon par Pierre Martel mécanicien pour un véhicule de Banon.

Collection musée de Salagon : 870524.14



Plaque d'immatriculation.

Collection musée de Salagon : 2008-0-2048/1





Eugène Vial dans la voiture Demeester de Joseph Aubert, 1910. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2676



A Monsieur le Préfet des Hautes-Alpes.

Monsieur le Préfet

Je soussigné Joseph Jacques Pinoncély
né à Sarche H.-Alpes le 25 juillet 1850
domicilié à Barcelonnette H.-Alpes propriétaire
et conducteur d'une automobile la Buire au
l'honneur de vous prier de me fournir un certificat
international de route.

Mon automobile est une 18-28 H.P. Double
phaéton à 4 cylindres 6 places rouge Victoria et
pèse 1325 Kilos.

- En joint 1^{er} Récépissé de Déclaration
2nd Certificat de Capacité
3rd Pièce justificative de nationalité
4th Certificat délivré par le Maire établissant
mon adresse.
5th Une photographie.

En attendant de votre bienveillante
prompte délivrance de la pièce que je sollicite
je vous prie d'agréer Monsieur le Préfet
l'expression de mes sentiments respectueux.

J. Pinoncély

Barcelonnette le 22 Septembre 1912

Ministère
des Travaux Publics.

Sous-Secrétariat d'Etat

Voirie Routière
2^e Bureau
Automobiles.

Plaques d'identité.

Mode de pose
et éclairage.

Modification de l'arrêté
ministériel du 26 juin 1922
(articles 3, 4 et 5^o).

Circulaire
Série B, N^o 49

République Française.

Paris, le 16 juillet 1931.



Le Sous-Secrétaire d'Etat aux
Travaux Publics et au Tourisme,

à Messieurs les Préfets.

J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli le texte d'un arrêté en date du 16 juillet 1931, publié au Journal Officiel du 18 juillet, portant modification des articles 3, 4 et 5 de l'arrêté ministériel du 26 juin 1922 qui déterminent le modèle, le mode de pose et les conditions d'éclairage des plaques d'identité des automobiles.

Dorénavant les plaques portant le Numéro d'immatriculation du véhicule pourront être soit en métal, soit en une substance non fragile, offrant des qualités équivalentes de solidité et de résistance aux intempéries. La plaque arrière pourra être éclairée par une ou par plusieurs sources lumineuses. Dans tous les cas, le bord inférieur de cette plaque devra se trouver au moins à 30 cm au-dessus du sol. Si le numéro est éclairé, la nuit, par transparence, il pourra apparaître soit en caractères lumineux sur fond obscur, soit en caractères noirs sur fond lumineux. L'arrêté fixe enfin des dimensions spéciales pour les plaques des motocycles et cyclecars.

Je porte la présente circulaire à la connaissance des Ingénieurs en chef des Mines.

Le Sous-Secrétaire d'Etat
aux Travaux Publics et au Tourisme,

Gaston Gérard

A Conserver

EDITION SPECIALE GRATUITE



Bureau, Administration, Rédaction
10, rue de Faubourg-Montmartre
PARIS (9^e)

Abonnements: ANNUAL 2100
 SEMESTRIEL 1100
 TRIMESTRIEL 600
 QUINZAIN 300
 L'ÉTRANGER: ANNUAL 2400
 SEMESTRIEL 1200
 TRIMESTRIEL 700
 QUINZAIN 350

Abonnements: Ventes-Pays
 1000 1500 2000

Directeur-Éditeur en chef:
HENRI DESGRANGE

L'Auto

AUTOMOBILE • AÉRONAUTIQUE • CYCLISME

ATHLÉTISME • BOXE • FOOTBALL - ESCRIME • TENNIS • SPORTS FÉMININS • HIPPIQUE • AVIRON

Bureau, Administration, Rédaction
10, rue de Faubourg-Montmartre
PARIS (9^e)

Abonnements: ANNUAL 2100
 SEMESTRIEL 1100
 TRIMESTRIEL 600
 QUINZAIN 300
 L'ÉTRANGER: ANNUAL 2400
 SEMESTRIEL 1200
 TRIMESTRIEL 700
 QUINZAIN 350

Abonnements: Ventes-Pays
 1000 1500 2000

Directeur-Éditeur en chef:
HENRI DESGRANGE



LE CODE DE LA ROUTE

Édité et offert par L'AUTO



CHAPITRE PREMIER
 Dispositions générales et base des sanctions
 Art. 1. - Le présent Code de la Route est applicable à tous les véhicules automobiles, à l'exception des véhicules agricoles, des véhicules militaires et des véhicules de police.

CHAPITRE II
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 2. - Les véhicules automobiles doivent être immatriculés et recevoir un numéro d'immatriculation qui sera inscrit sur une plaque apposée sur le véhicule.

CHAPITRE III
 Dispositions relatives aux conducteurs
 Art. 3. - Les conducteurs de véhicules automobiles doivent être titulaires d'un permis de conduire délivré par l'Administration.

CHAPITRE IV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 4. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE V
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 5. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE VI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 6. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE VII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 7. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE VIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 8. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE IX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 9. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE X
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 10. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 11. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 12. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 13. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XIV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 14. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 15. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XVI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 16. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XVII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 17. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XVIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 18. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XIX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 19. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 20. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 21. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 22. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 23. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXIV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 24. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 25. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXVI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 26. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXVII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 27. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXVIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 28. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXIX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 29. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 30. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 31. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 32. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 33. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXIV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 34. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 35. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXVI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 36. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXVII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 37. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXVIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 38. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XXXIX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 39. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XL
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 40. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 41. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 42. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 43. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLIV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 44. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLV
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 45. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLVI
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 46. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLVII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 47. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLVIII
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 48. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE XLIX
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 49. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

CHAPITRE L
 Dispositions relatives aux véhicules automobiles
 Art. 50. - Les véhicules automobiles doivent être conformes aux prescriptions techniques établies par l'Administration.

PAS DE PERMIS SANS EXAMEN ET PAS D'EXAMEN SANS MONITEUR !

Dès la mise en place du certificat de capacité, les candidats sont soumis à un examen. Les aptitudes évaluées étaient plutôt sommaires lors des premières années. En effet, l'ordonnance du 14 août 1893 précise, dans son article 18, que le postulant devra « faire la preuve » qu'il est capable de mettre en route, arrêter et diriger le véhicule. Il doit également contrôler le bon état de l'engin et « prévenir les explosions et autres accidents ». Enfin, le candidat est évalué sur sa capacité à effectuer de petites réparations. La demande doit alors être accompagnée de pièces justificatives : bulletin de naissance, certificat de résidence, deux photographies d'identité, « billet » indiquant l'avis de l'examineur et récépissé de versement de la taxe.

C'est l'ingénieur en chef des Mines, chargé du service des appareils à vapeur qui fait passer cet examen.

En 1909, une commission est chargée de l'élaboration du Code de la route. Celui-ci sera mis en application en 1922. Le permis de conduire n'est plus délivré après examen par le service des Mines mais par un « expert accrédité ».

L'Union nationale des associations de tourisme (UNAT) se voit alors attribuer la charge de la gestion de l'examen du permis. La capacité des candidats à manier le véhicule et la connaissance des règles de conduite sont mises à l'épreuve. L'UNAT tient également à jour un répertoire général des permis de conduire.

L'encadrement de l'apprentissage à la conduite s'organise : des centres d'examens sont créés.

Dans les Basses-Alpes, en 1925, l'UNAT travaille en collaboration avec l'Automobile club vaclusien pour les examens du permis de conduire.

Durant cette période, deux centres d'examen sont fixés dans le département : l'un à Digne et l'autre à Manosque. Les épreuves sont organisées deux fois par mois.

Au fil des années, l'enseignement à la conduite se professionnalise. Dès la fin des années 50 et durant les années 60, l'accent est mis sur la formation des moniteurs avec la création du certificat d'aptitude professionnelle et pédagogique de moniteur de l'enseignement à la conduite des véhicules à moteur (CAPP), et sur l'encadrement des établissements d'enseignement à la conduite (agrément nécessaire). La sécurisation des véhicules est également un point important : introduction des véhicules à doubles pédales, éviction des véhicules à changement de vitesse automatique, normalisation des panneaux de signalisation des véhicules en 1967. La conduite en conditions réelles tel l'apprentissage de la conduite sur voie rapide est mise en place.

Dans le département, entre 1960 et 1967, le nombre de candidats au CAPP est de soixante et un, pour vingt-six qui obtiennent le diplôme. D'ailleurs, le préfet se plaint auprès du ministère en 1969 qu'il manque de moyens pour organiser les examens, notamment en raison du grand nombre de candidats venus des départements limitrophes.

UNION NATIONALE
DES
CIATIONS DE TOURISME
U. N. A. T.

SERVICE DES EXAMENS
LA CONDUITE DES AUTOMOBILES M/B

7. RUE CÉSAR FRANCK
PARIS (XV)
TÉLÉPH. SÉGUR 40-38

PARIS. LE 30 Septembre 1925

4348



Monsieur le Préfet,

Comme suite au voeu exprimé par la Commission départe-
mentale des Basses Alpes, ayant pour objet la création de centres
d'examen dans votre département, et la fréquence des épreuves,
Mr Schmitt, Inspecteur chargé du Service des examens dans ce dé-
partement, m'a informé qu'après un entretien avec Mr le Secrétaire
général, il s'était mis d'accord pour fixer à Digne et à Ma-
nosque, les centres d'examen, où les épreuves auront lieu, à l'a-
venir, la 1° et la 2° quinzaine de chaque mois.

Je suis heureux que l'accord ainsi intervenu, en tenant
compte du voeu exprimé par la Commission départementale, donne
satisfaction à votre administration.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de
mes sentiments distingués.

Le Directeur:

Clamendy

1ère Division

-:-:-

DEPARTEMENT DES BASSES ALPES.

ARRÊTÉ préfectoral portant réglementation des leçons
de conduire de véhicules automobiles sur la voie publique

-:-:-:-:-

Nous, Préfet du département des Basses-Alpes, Chevalier de
la Légion d'Honneur,

Vu la loi du 5 Avril 1884, notamment l'article 99;

Vu l'article 62 du décret du 31 décembre 1922 sur la police
de la circulation et du roulage;

Vu la circulaire du Ministre des Travaux Publics en date
du 5 Juillet 1930;

Arrêtons :

ART.1er.- L'apprentissage de la conduite de tous les véhicu-
les automobiles ,y compris les motocyclettes ,ne peut avoir
lieu sur la voie publique ,que sous la responsabilité et la
surveillance constante et directe d'un moniteur titulaire du
permis de conduire du modèle correspondant à la catégorie du
véhicule utilisé pour l'apprentissage.

En ce qui concerne les véhicules automobiles autres que la
motocyclette ,le moniteur doit prendre place aux côtés du candi-
dat ,ou, s'il s'agit d'un side-car , dans le siège latéral du
véhicule , pour pouvoir intervenir en cas de besoin et corriger
toute manoeuvre dangereuse.

Pour les motocyclettes sans side car le moniteur doit se
tenir à une distance suffisamment rapprochée du candidat ,
pour conserver constamment celui -ci sous sa vue directe,con-
seiller ses manoeuvres et veiller à ce qu'elles ne présentent
pas de danger pour la circulation.

ART.2.- Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle
aux droits conférés aux Maires par les lois et règlements de
prescrire dans la limite de leurs pouvoirs et lorsque l'intéret
de la sécurité ou de l'ordre public l'exige , des mesures plus
rigoureuses et, notamment de réserver des emplacements peu fré-
quentés, au besoin pendant des heures déterminées , aux candi-
dats au permis de conduire.

ART.3.- Les contraventions aux dispositions du présent
arrêté seront constatées , poursuivies et réprimées suivant
les règles en vigueur pour la répression des contraventions
de simple police.

Les Sous-Prefets, maires, commissaires de police , Officiers
et militaires de la gendarmerie et tous officiers de police
judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent
arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de
la prefecture et publié dans toutes les communes du département.

Fait à Digne, le 25 Juillet 1930

Le Prefet ,
A. JOUVE .

Paris, le 20 mai 1960

Direction des Routes
et de la
Circulation Routière
Sous-Direction de la
Circulation Routière

Sans Bureau

LETTE-CIRCULAIRE



LE MINISTRE des TRAVAUX PUBLICS
et des TRANSPORTS

à

Messieurs les PREFETS
Messieurs les INGENIEURS en CHEF
des MINES

Ma circulaire n° 20 du 3 mars 1960 a précisé les conditions dans lesquelles doit s'effectuer le contrôle technique des véhicules automobiles destinés à l'enseignement de la conduite à titre onéreux et notamment les caractéristiques techniques particulières auxquelles doivent répondre ces véhicules en application de l'arrêté du 31 août 1959.

En ce qui concerne le freinage et le débrayage, l'article 5 de l'arrêté susvisé a limité ces caractéristiques particulières à l'obligation d'un dispositif de double commande de freins et de débrayage.

La circulaire n° 20 du 3 mars 1960 a reproduit ces dispositions, elle a, d'autre part, prévu des mesures spéciales supplémentaires concernant le frein de secours et prescrit soit que celui-ci comporte un double circuit, soit qu'il soit placé entre l'élève et le moniteur.

Des renseignements complémentaires qui m'ont été fournis, il ressort que l'application de ces prescriptions supplémentaires soulève des difficultés pratiques, or il semble qu'en raison notamment de la vérification régulière, par les écoles de conduite, des organes de freinage et de la vitesse limitée des véhicules au cours de l'apprentissage de la conduite, le maintien de ces dispositions ne soit pas indispensable.

Au surplus la modification de l'emplacement normal du frein de secours va à l'encontre d'un enseignement fondé largement sur l'automatisme des mouvements. Pour de nombreux véhicules, le levier du frein de secours est d'ailleurs accessible à l'élève et au moniteur.

Tenant compte des observations ci-dessus, j'ai estimé que, du point de vue de la sécurité, le maintien des dispositions techniques particulières prévues par le paragraphe a (double commande) n'était pas justifié en ce qui concerne le frein de secours.

En conséquence, le premier alinéa dudit paragraphe a est limité au texte suivant :

"a) - double commande - Les voitures écoles devront obligatoirement comporter "un dispositif de double commande non inversé de freins et de débrayage susceptible d'être facilement actionné par l'instructeur en cas de défaillance ou de fausses manœuvres de l'élève conducteur".

J'attire d'autre part l'attention des organismes intéressés sur la nécessité de veiller au bon entretien et de s'assurer du bon fonctionnement des organes de freinage, notamment de la commande hydraulique, toute insuffisance devant entraîner un renforcement de la nouvelle réglementation.

Par délégation

Le DIRECTEUR des Routes et
de la Circulation Routière
R. COQUAND

I.M.T.P. N° 6.008

Composition d

NOTE

N. B. — Le candidat ne doit rien écrire dans la partie réservée aux numéros et à la note. Il ne doit pas signer sa composition.



A2.



A8a



A12.b.



K1.



B2.



B96

Le bleu des symboles est trop foncé car au départ j'ai
fait une erreur de stylo. je m'en excuse.

Digne, le 1^{er} Juin 1901.

Service des Mines
Arrondissement Minéralogique
de Marseille.



Automobiles.

Ords de l'Ingénieur des Mines
relatif à la délivrance d'un certificat de capacité.



Il résulte de l'épreuve subie le
1^{er} Juin 1901 par M^{me} de Courtoulon Bertha,
demeurant à Valensole (Basses-Alpes), en vue de
la conduite d'une voiture automobile pesant
plus de 150^{kg}, qu'il peut lui être délivré un
certificat de capacité.

Pour l'Ingénieur des Mines
Le Délégué.

Reçu :
Marseille, le 6 Juin 1901.
L'Ingénieur en Chef des Mines.

FEMMES BAS-ALPINES AU VOLANT

Aux débuts de l'automobile, les femmes n'étaient pas nombreuses à manifester leur désir de conduire... Rappelons aussi que l'ordonnance de 1893 précise que le certificat est destiné aux candidats masculins...

De 1899 à 1921, seules six femmes apparaissent sur les bordereaux de certificat de capacité du département :

- Bertha de Tourtoulon, de la commune de Valensole, en 1901, épouse de Pierre de Tourtoulon, docteur en droit, professeur à l'université de Lausanne (fils de Charles de Tourtoulon, avocat, érudit, philologue occitaniste, premier président de la Société des félibres de Paris),
- Marie-Louise Tron, de la commune de Barcelonnette, en 1915,
- Marguerite Amiel, de la commune de Manosque, en 1918,
- Jeanne Gardiol, Mary Lautaret et Germaine Pons en 1920.



Octavie Vial au volant d'une automobile, 1910. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2247

Marseille, le 8 Octobre 1915

Département
des
Basses-Alpes



n° 161

AUTOMOBILES.

Un certificat de capacité pour la conduite
des Automobiles peut être délivré à Mlle Marie-
Louise TRON, domiciliée à BARCELONNETTE.

L'Ingénieur en Chef des Mines,

A large, stylized handwritten signature in dark ink, likely belonging to the Chief Engineer of Mines mentioned in the text above.

DEPARTEMENT
des
Basses-Alpes

AUTOMOBILES

N° 47

MARSEILLE, le 7 Avril 1920



Le certificat de capacité ci-joint
peut être délivré à Melle PONS Germaine
sous le N° 47.

L'INGENIEUR EN CHEF DES MINES,

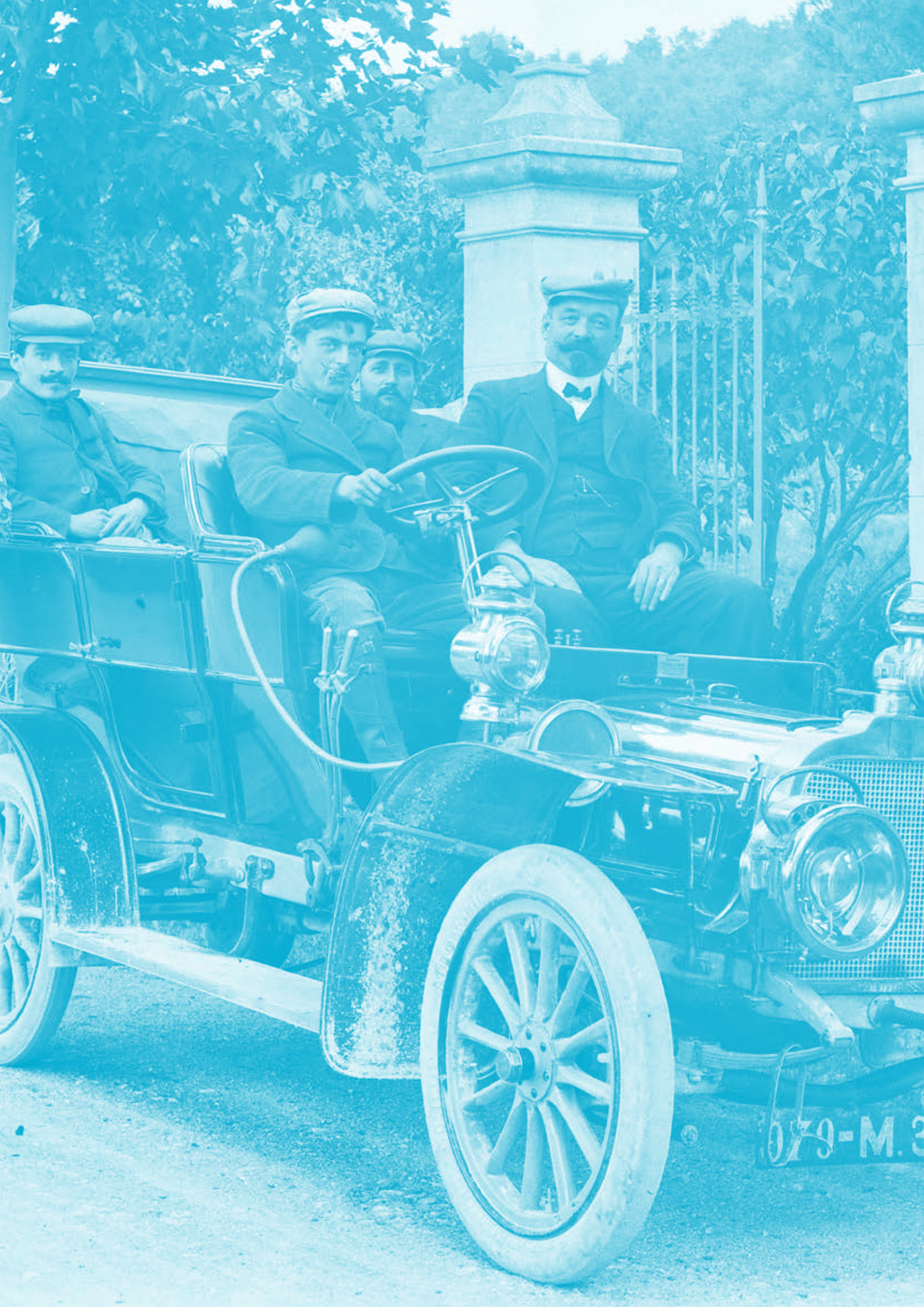
A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the typed name of the Chief Engineer of Mines.

g/4/20
1000





Devant la station thermale de Digne, 1921. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2101



CIRCULEZ

DISTRIBUTEUR D'ESSENCE



Appareil Type Routier
Deux Jaugeurs verre

LE RAVITAILLEMENT

Sans carburant, point d'automobile.

L'évolution de l'utilisation et de la distribution d'essence et, de fait, des distributeurs d'essence, est assez rapide. Le pétrole est distribué en France dès 1859 pour alimenter... les lampes !

Aux balbutiements de l'automobile, la distribution d'essence débute dans des petits commerces (épiceries, drogueries...). Le carburant, vendu comme produit d'éclairage, est conditionné en bidon de cinq ou dix litres que l'on vide dans le réservoir à l'aide d'un entonnoir. Ces bidons sont conditionnés par caisse de dix bidons, déjà aux couleurs des raffineries (neuf en France avant 1914) et avec différents noms de carburant (Benzo-moteur, Energic, Motricine...).

Entre 1898 et 1914, les premiers « garages pour automobiles » voient le jour. Ils deviennent également dépositaires de carburants et d'huiles, toujours stockés et livrés en bidon.

Il faut attendre 1920 pour voir apparaître les premières pompes à essence sous le nom de l'Économique (Éco créé par le groupe Standard Oil), équipées de pompes doseuses Gilbert & Barker avec un cycle de cinq litres (référence aux cinq litres en bidon). Dépôts de liquides inflammables, ces différents établissements sont soumis à des lois et décrets, tels que celui du 24 décembre 1919.

En fonction de la quantité d'hydrocarbure stockée dans les réservoirs souterrains, ces établissements sont classés en 1^e, 2^e ou 3^e catégories. Ainsi en 1926, Marius

Auzet, transporteur à La Javie, déclare installer un établissement de 3^e catégorie car il installe un réservoir enterré de 1 400 litres.

À partir de 1922, les pompes à jaugeur puis à double bols en verre, bi-jaugeur, dont les fameuses S.A.T.A.M, permettent un comptage précis et visible du tirage de carburant. Mais d'autres systèmes persistent comme les pompes mobiles, surnommées « chars romains », constituées d'un chariot supportant une citerne. Elles étaient poussées aux croisées des routes et venaient ainsi au-devant de l'automobiliste. Deux qualités d'essence sont disponibles à la vente : l'essence dite « tourisme » et l'essence « poids lourds », plus dense, mais moins chère. En raison du développement de ces distributeurs automatiques d'essence sur la voie publique, le préfet des Basses-Alpes prend un arrêté le 1^{er} décembre 1923. Il règlemente ces installations et notamment leur emplacement sur les trottoirs par rapport à la largeur de ces derniers.

Contrairement à ce que l'on peut penser, les distributeurs d'essence ne sont pas uniquement installés dans les garages. Avec cinquante-huit demandes d'installation sur deux-cent-vingt, entre 1922-1939, ils représentent la majorité, mais sont suivis des demandes faites par les hôteliers, les transporteurs, les mécaniciens, les cafetiers... D'autres professions profitent de l'arrivée de ces distributeurs d'essence pour entamer une reconversion professionnelle. Tel Victor David de Mézel, bourrelier, qui installe entre 1925 et 1929

deux distributeurs d'essence avec deux réservoirs souterrains de 3 000 litres, ou encore Grasset et Mevolhon, de Sisteron, charrons garagistes, qui installent en 1934 deux réservoirs souterrains de 750 litres raccordés à deux pompes GEX distributrices d'essence de pétrole, à débit visible, en bordure de la R.N n° 85. Dans les années 1930, les pompes bi-jaugeur deviennent majoritaires. En 1936, les établissements Boutillon mettent au point la pompe « Volucompteur ». Homologué officiellement par circulaire ministérielle, ce système indique le prix de vente au litre, la quantité débitée et le prix à payer. Cette cabine de distribution d'essence évoluera dans le temps mais le principe est resté le même jusqu'à aujourd'hui.

Il faudra attendre les années 50 et la guerre commerciale entre Esso, BP (British Petroleum) et Shell pour voir apparaître les grandes stations essence. Le concept adopte la mode américaine et on y trouve du personnel et un service (d'où « station-service ») : essence, eau, niveau d'huile, pare-brise, pression des pneus, téléphone...

En France, les fabricants de pompes étaient notamment J-Courtioux (modèle Rapide), Siam, Satam, Boutillon (modèle Primeter) ...

Dès 1960, on entre dans l'ère des gadgets et de la communication avec des opérations « cadeaux » publicitaires, « points de fidélité »... Les distributeurs sont à la pointe du marketing afin de fidéliser les automobilistes.

En 1963, un des premiers supermarchés Carrefour s'équipe de pompes à essence mais le concept ne se généralise vraiment qu'à partir de 1970 : cette année-là, 470 grandes surfaces distribuent 3 % du carburant vendu en France.

Après le premier choc pétrolier de 1973, la tendance se confirme. Les hypermarchés

affichent alors des prix si bas par rapport aux stations classiques que les pompistes les accusent de se servir du carburant comme « produit d'appel » pour attirer les clients dans leur magasin. Depuis lors, chaque année, des stations-service disparaissent... la France en comptait 50 920 en 1970, on en recensait 11 068 en 2018. À l'heure actuelle, la grande distribution et son modèle « low cost » représente un tiers du parc français avec 4 902 points de vente... qui fournissent 62 % du carburant.



Pompe à essence Samoa dite « Chariot romain ». Années 1920. Collection privée

Différents modèles de distributeurs d'essence



Arch. dép. AHP, 5 M 18
Distributeur d'essence colonne type S.M. Samoa, utilisé par les mécaniciens garagistes Clavet Arnaud de Digne, 1929-1933



Arch. dép. AHP, 5 M 20
Distributeur d'essence automatique, utilisé par Jules Giraud de Mallemoisson, 1933



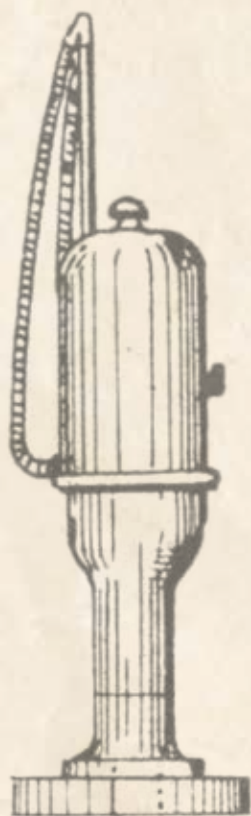
Arch. dép. AHP, 5 M 19
Distributeur d'essence sur Char Romain, utilisé par les garagistes Lucien Aubert et Fernand Laugier de Forcalquier, 1933-1934



Arch. dép. AHP, 5 M 16
Distributeur d'essence mural, utilisé par l'entrepreneur en transport automobile Astier de Barcelonnette, 1937

Dépôts de carburant dans les Bas

selon les dossiers d'implantation cons

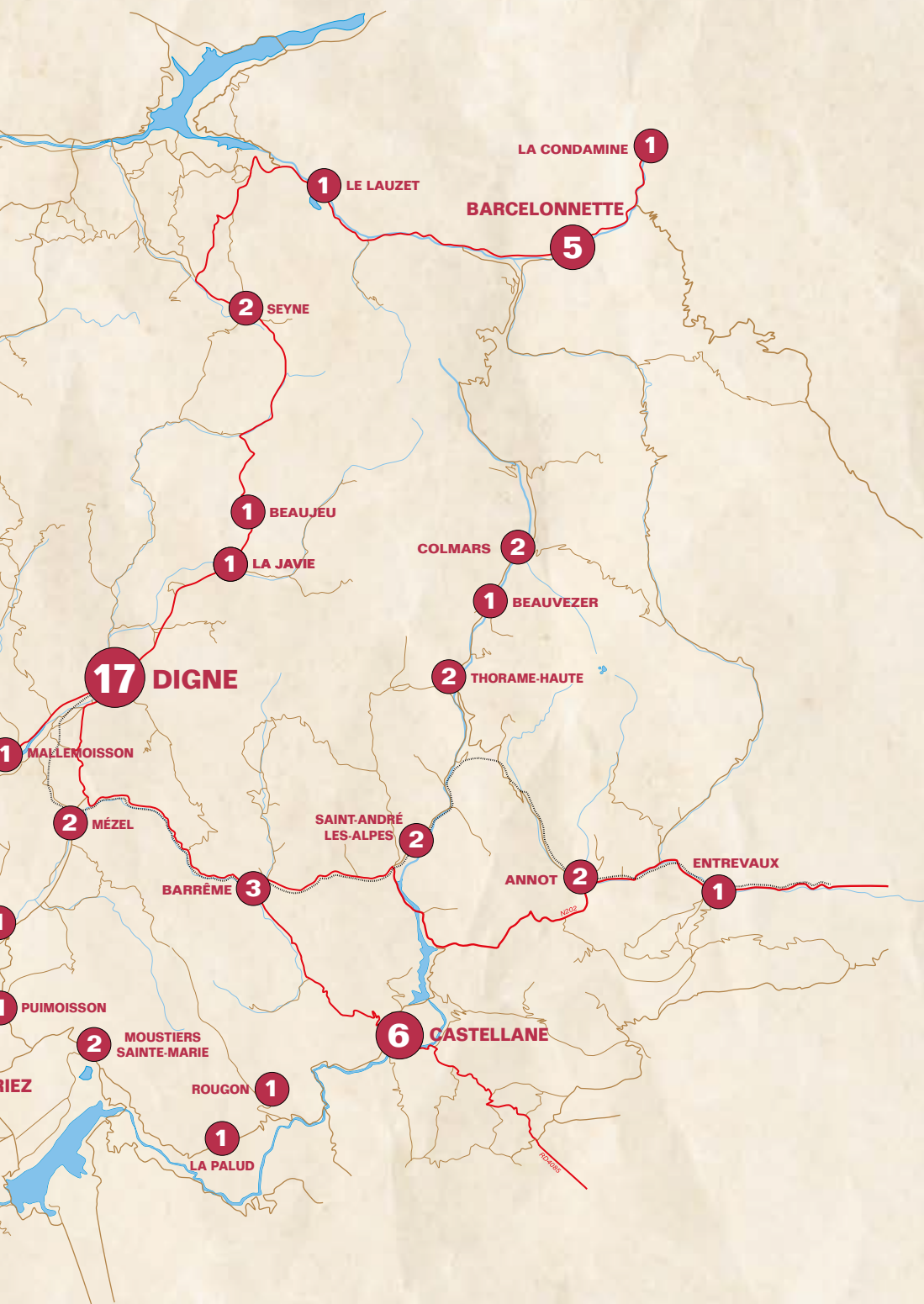


Pompe Gilbert & Barker - 1923
Arch. dép. AHP, 5M22



Hautes-Alpes dans les années 1920

Services sous les cotes 5 M 16 à 5 M 23





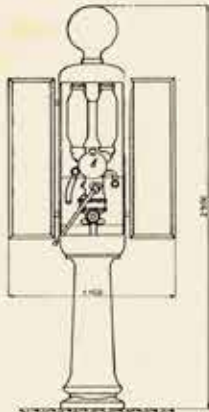
S.A.T.A.M.

Distributeur d'essence Type "Carbox" sur colonne

pour installations fixes
sur la voie publique.

DESCRIPTION

1. Un monobloc "CARBOX" type MO. 2, avec flexible de distribution de 3 mètres et buse de distribution.
2. Une colonne comprenant une cabine ronde en tôle munie de portes avec fermeture nickelée de sûreté, sur une borne en fonte, peinte aux couleurs du client.



3. Un lampadaire complet sans inscriptions.

4. Une installation d'éclairage électrique avec interrupteur étanche, commandant la lampe intérieure d'éclairage protégée par une verrine.

SPÉCIFICATIONS

Une boîte de connexion en fonte située dans le pied en fonte permet le branchement instantané de l'installation d'éclairage électrique sur le secteur.



Code : CARBOCOLO.
Poids net : 205 kgs.
Poids brut : emballage ordinaire : 285 kgs.
— emballage maritime : 310 kgs.
Cubage : emb. ordinaire : 55 × 57 × 285.
— 2 caisses : 33 × 52 × 117.
— — maritime : 55 × 57 × 285.

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

portant réglementation de l'installation de Distributeurs automatiques d'essence sur la voie publique

Nous, Préfet du département des Basses-Alpes, chevalier de la Légion d'honneur,

Vu les lois, décrets et règlements concernant la conservation des voies publiques, ainsi que la liberté et la sécurité de la circulation sur ces voies ;

Vu l'arrêté réglementaire du 15 janvier 1907 sur les permissions de grande voirie ;

Vu les arrêtés ministériels du 3 août 1878, 20 octobre 1886 et 22 septembre 1900, concernant les occupations temporaires du domaine public national ;

Vu les articles 61, 90, 97, 98, 99 et 133 (R. T.) de la loi du 5 avril 1884, l'article 94 du décret du 5 août 1884 et le circulaire du Ministre de l'intérieur du 15 mai suivant ;

Vu l'article 1^{er} de la loi du 21 mai 1898 ;

Considérant que l'emploi d'appareils automatiques pour la distribution, sur la voie publique, de l'essence aux voitures automobiles, ne présente de plus en plus que de grands avantages pour la circulation publique, à la condition d'être convenablement réglementé ;

AURÈYON

Article premier.

La distribution de l'essence au moyen, soit d'une conduite souterraine aboutissant à une borne placée près de la bordure du trottoir, soit d'une conduite aérienne partant d'une borne placée à la limite de la voie publique, peut être autorisée sur les routes nationales et départementales ainsi que sur les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun du département, aux conditions suivantes, lorsque des considérations particulières d'ordre public de circulation n'y font pas obstacle.

A. Conditions communes aux deux modes de distribution ci-dessus mentionnés

- I. — Le réservoir alimentant l'appareil distributeur sera placé hors des emprises de la voie publique.
- II. — La couleur de l'appareil devra être agréée par l'autorité compétente.
- III. — Les organes de l'installation (appareil distributeur, conduites, siphons, robinets) seront parfaitement étanches et disposés de manière à ne pouvoir être manœuvrés que par la personne chargée de leur fonctionnement.
- IV. — Le pétitionnaire devra joindre à sa demande, des dessins détaillés des ouvrages qu'il se propose d'établir sur et sous la voie publique.
- V. — L'appareil distributeur devra satisfaire aux conditions imposées par le service des Poids et Mesures, en vue d'assurer la fidélité du débit.
- VI. — L'installation sera entretenue en bon état et ses abords toujours parfaitement propres.

B. Conditions particulières aux installations comportant une conduite souterraine placée près de la bordure du trottoir.

- I. — La borne distributrice pourra être placée près de la bordure du trottoir lorsque la largeur de celui-ci sera égale ou supérieure à 2 mètres.
- II. — Les parties les plus saillantes de la borne, au-dessus du sol, s'il y en a, seront à 0^m 50 de l'aplomb du bord du trottoir.
- III. — Sa projection au plan, soixante centimètres, sera renfermée dans un carré de 0^m 20 de côté, dont deux côtés seront parallèles à la bordure. Toutefois, pendant une durée de deux années, à partir de la date du présent règlement, il sera permis d'installer, sur des trottoirs de 2 mètres au moins de largeur, des appareils se projetant dans un linéaire dont les diagonales seront l'une parallèle et l'autre perpendiculaire à la bordure et mesureront la première 0^m 20 et la seconde 0^m 40 de longueur.
- IV. — La hauteur de la borne, soixante centimètres, sera aussi réduite que possible et n'excédera jamais 2 mètres.
- V. — La borne sera éclairée, si c'est reconnu nécessaire, au moyen d'un dispositif offrant toutes garanties de sécurité.
- VI. — La conduite reliant la borne au réservoir sera normale à la bordure du trottoir et enterrée dans un sillon de 0^m 20 au moins de profondeur.
- VII. — La conduite partant de la borne complétera en un flexible qui, en dehors des moments d'utilisation, prendra la forme de la borne et y sera attaché.
- VIII. — Les travaux nécessaires pour enterrer le trottoir en bon état, à l'emplacement des tranchées ouvertes, seront mis en place dès ouvrages, et les travaux d'entretien, pendant un an, des parties établies, seront effectués par les soins et aux frais du permissionnaire.
- IX. — Toute négligence apportée à l'entretien, pourra donner lieu à un procès-verbal de contravention qui sera différé à la juridiction compétente, sans préjudice du sursis de l'autorisation.
- X. — En cas d'urgence, il sera procédé d'office et aux frais du permissionnaire, à l'exécution des travaux propres à faire cesser le dommage.

C. Conditions particulières aux installations comportant une conduite aérienne partant d'une borne placée à la limite de la voie publique.

- I. — Lorsque le trottoir sera moins de 2 mètres de largeur, la borne distributrice sera encastrée dans le mur de face du bâtiment du permissionnaire et ne pourra faire, sur le sol de ce mur, une saillie supérieure à 0^m 10.
 - II. — La conduite partant de la borne sera fermée d'un litrig rigide traversant horizontalement le trottoir, à 0^m 50 de hauteur et terminé par un flexible à l'aplomb du bord du trottoir.
 - III. — Après chaque opération, cette conduite devra se rétracter contre le mur de face, et y former une saillie de 0^m 10 au maximum.
- Article 2.
- La distribution de l'essence au moyen d'appareils mobiles sur charriot peut être autorisée sur les mêmes routes et chemins aux conditions suivantes.
- I. — Les appareils mesureront en plan, au maximum 2 mètres sur 0^m 90.
 - II. — Ils ne pourront être employés que sur des trottoirs ayant au moins 2 mètres de largeur.
 - III. — Ils seront d'une couleur agréée par l'autorité compétente.
 - IV. — Ils ne pourront stationner près de la bordure du trottoir que pendant la durée nécessaire à chaque opération de ravitaillement.
 - V. — Après chaque opération, ils seront rangés contre la façade du magasin du permissionnaire, et les besoins de la circulation n'exigent pas qu'ils soient réunis dans ce magasin.
 - VI. — Le réservoir sera solidement assujéti sur le charriot. Il sera parfaitement étanche, ainsi que les autres organes de l'appareil. Ces organes seront, au outre, disposés de manière à ne pouvoir être manœuvrés que par la personne chargée de leur fonctionnement.
 - VII. — Le remplissage du réservoir ne pourra s'effectuer qu'en dehors de la voie publique.
 - VIII. — Le permissionnaire devra se conformer aux conditions imposées par le service des Poids et Mesures, en vue d'assurer la fidélité du débit.

Article 3.
L'établissement de réservoirs à essence sous la voie publique, quels que soient leur capacité et leur mode de construction, est interdit.

Article 4.
En cas d'absence de trottoir, la distribution de l'essence sur la voie publique au moyen d'appareils automobiles ne pourra être autorisée que si le pétitionnaire a obtenu préalablement l'autorisation d'éclairer, suivant les dispositions qui lui seront prescrites, un trottoir de 3 mètres au moins de largeur.

Article 5.
Toutes les autorisations, licites prévues au présent règlement seront délivrées en conformité des règlements qui régissent les permissions de voirie et les occupations temporaires.

Article 6.
Toute demande d'autorisation d'une installation prévue par le présent arrêté devra indiquer sa durée et être accompagnée de l'engagement de payer les redevances auxquelles elle donnera lieu. Des simulations de la durée d'autorisation, seront adressées aux Services chargés du renouvellement de ces redevances.

Article 7.
L'autorisation, lorsqu'elle ne sera pas de la compétence du Maire, ne sera délivrée qu'après consultation du Maire de la Commune intéressée.

Article 8.
Les permissionnaires restent soumis, concernant les autorisations qui leur seront délivrées par application du présent arrêté, aux lois et règlements concernant les établissements dangereux, de devoir justifier, à l'appui de leurs demandes d'autorisations, qu'ils se sont conformés aux formalités dont l'accomplissement est imposé par ces lois et règlements même, lorsqu'il y a lieu, pour l'établissement de leurs réservoirs alimentaires hors de la voie publique.

Article 9.
Les Sous-Préfets, Maires, Lieutenants et Agents des poids et mesures, Agents voyers, Commissaires de police, Officiers de gendarmerie, et tous Officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution de présent arrêté qui sera inséré au « Recueil des Actes administratifs » de la préfecture et publié dans toutes les communes du département.

Fait à Digne, le 1^{er} décembre 1923.

Le Préfet des Basses-Alpes,
Eug. SIMONEAU.

PONTS ET CHAUSSÉES

Au Lauzet, le 25 avril 1939

DÉPARTEMENT
DES BASSES-ALPES

Permissions de voirie

SERVICE

Route Nationale n° 100

Ordinaire

ARRONDISSEMENT

du Nord

Commune du Lauzet

SUBDIVISION

du Lauzet

Installation d'un chariot mobile au P.K. 131,050

M. VINCENTELLI

Mme Vve DESDIER, pétitionnaire.

Ingénieur des T.P.E.

M. PROAL

ff. d'ingénieur ordinaire

RAPPORT DU SUBDIVISIONNAIRE

M. LIOTARD

Ingénieur en Chef

N° D'ORDRE DES RÉGISTRES :

de l'ingénieur en chef :	de l'ingénieur ordinaire :	de Subdivi- sionnaire
525	482	103

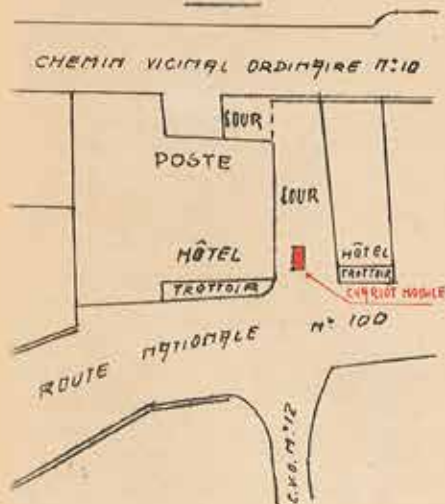
1ère Division

2ème Bureau

Par pétition en date du 10 janvier 1939, Mme Vve DESDIER, propriétaire de l'Hôtel du Lac au Lauzet a demandé l'autorisation d'installer un chariot mobile de distribution d'essence sur le trottoir de son hôtel, sis en bordure de la route nationale n° 100 (P.K. 131,050).

Or le trottoir précité n'ayant pas deux mètres de largeur, la pétitionnaire, que nous avons informée des prescriptions réglementaires régissant l'installation des distributeurs d'essence, nous a déclaré verbalement vouloir installer son chariot dans sa propre cour située entre les deux corps de bâtiment de l'hôtel, comme il est indiqué sur le plan ci-contre.

Il n'y a donc pas occupation du Domaine Public, et même s'il en était ainsi, seule une taxe de location pourrait être exigée au profit exclusif de la commune, si cette dernière avait fait préalablement



homologuer un tarif. Or ce n'est pas le cas pour la C^{ne} du Lauzet.

Subsidiairement nous ajoutons :

1°) que Mme DESDIER, suivant récépissé ci-joint, a déclaré son dépôt d'essence conformément à la loi du 19 décembre 1917, modifiée par la loi du 20 avril 1932.

2°) que M. le Maire du Lauzet que nous avons consulté, en ce qui concerne la police de la circulation, dans l'esprit de l'article 98 de la loi du 5 avril 1884, a donné avis favorable.

En conséquence, nous sommes d'avis, que Mme DESDIER peut être autorisée, sans autres formalités, à installer son chariot mobile dans la cour attenante à son hôtel.

l'Ingénieur des T.P.E.

signé : VINCENTELLI

Vu et transmis
avec avis conforme.

Barcelonnette, le 27 avril 1939

l'Ingénieur des T.P.E. ffs. d'Ingénieur Ord^{re}



Vu et agréé
le 3 MAI 1939
L'INGÉNIEUR DES T.P.E. DES BASSES-ALPES

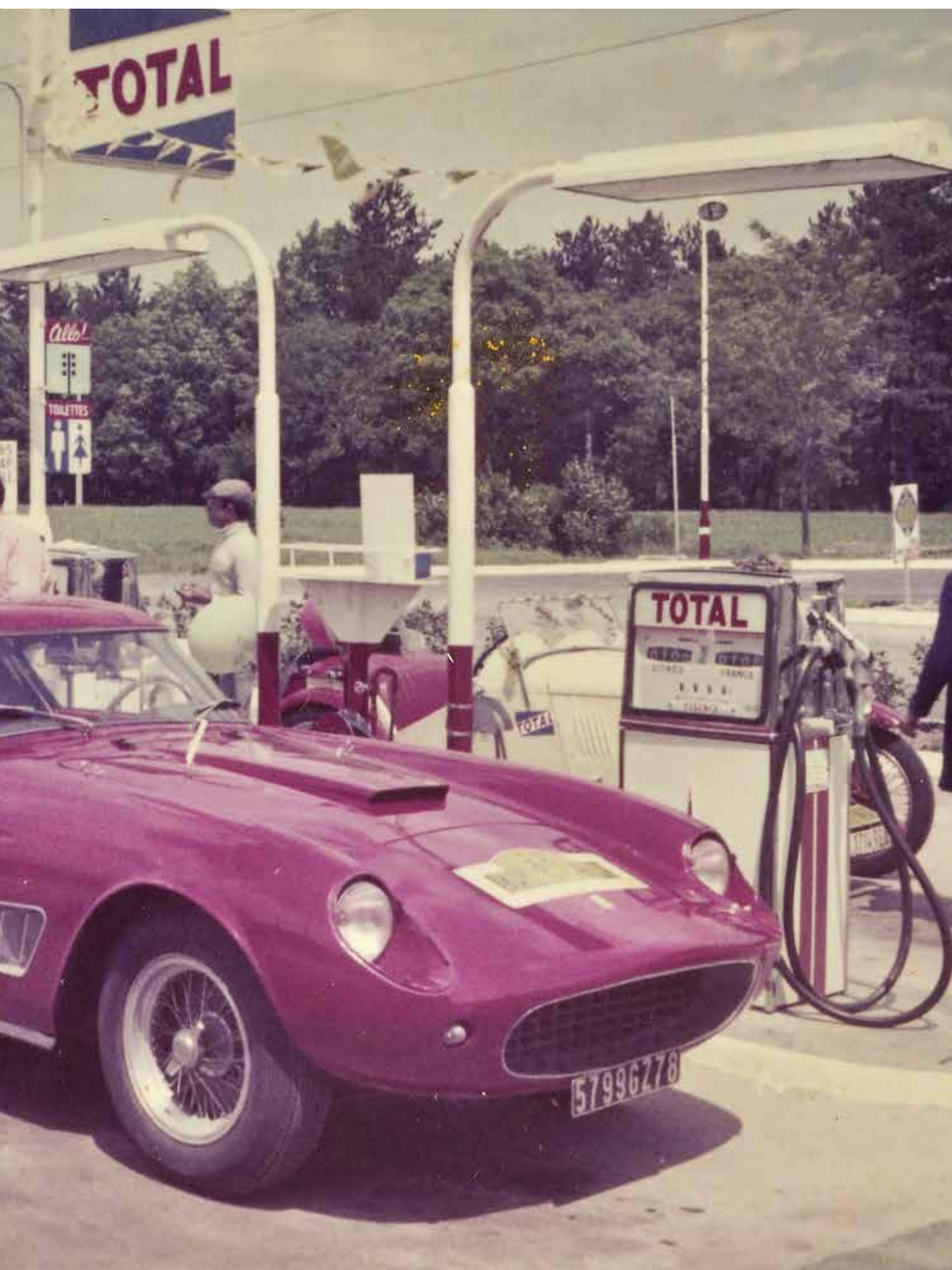






Commerce Aillaud, Riez, 1921. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2626





Ravitaillement sur la route de Gap des participants de la course Rétro-Auto, Sisteron, 1972. Arch. dép. AHP, 51 Fi 9358



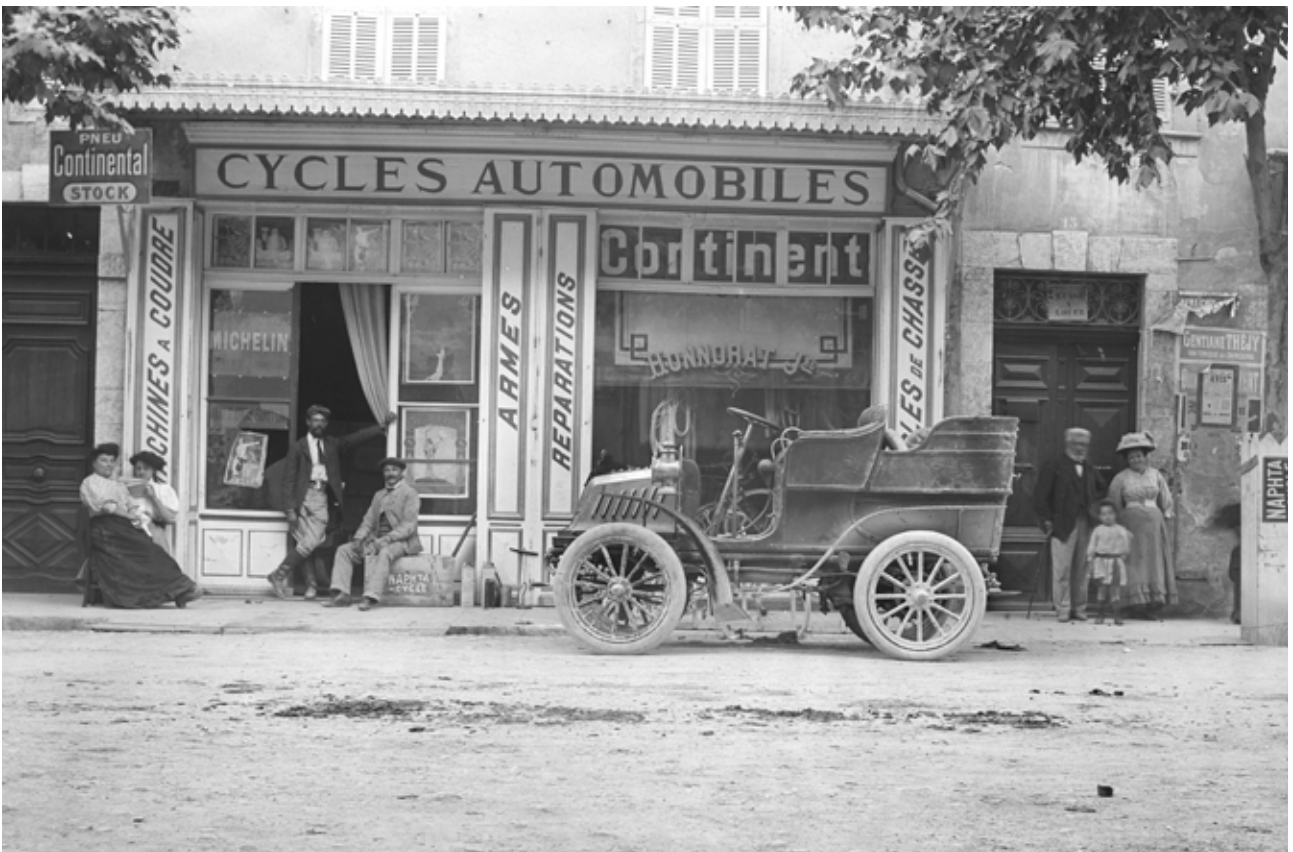
Garage central, Sisteron, 1950. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2834

LES GARAGES

Les premiers « garages pour automobiles » voient le jour à partir de 1898. Réservés tout d'abord aux cycles et motos, ils s'ouvrent progressivement au monde de l'automobile. Ces établissements restent un temps assimilés à un « commerce ». C'est le cas à Sisteron, où le « commerce Honnorat » pour cycles et automobiles est photographié vers 1905 par Saint-Marcel Eysseric.

Dans les zones rurales, le garage reste une petite entreprise familiale bien implantée au cœur de la ville ou du village, souvent issue de la maréchalerie, ou même de l'écurie de louage ou encore du charronnage. Comme Paul Grasset de Sisteron, charron en 1900, charron-garagiste en 1920 et garagiste dans les années 30. Si l'activité évolue, l'emplacement reste le même au fil du temps, à savoir porte du Dauphiné.

Les activités des garages peuvent être diverses et variées. En plus de faire le plein et demander une réparation, on pouvait parfois y acheter son pain, son tabac, son journal ... et même y prendre un verre. Comme chez Antoine Silvy qui demande en 1928 l'autorisation d'ouvrir un café-garage à La Bégude.



Commerce Honnorat, Sisteron, 1905. Arch. dép. AHP, 31 Fi 1500





Garage Santini, boulevard Thiers, Digne, 1924. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2400

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES HUILES DE PÉTROLE

SOCIÉTÉ ANONYME
au Capital de 227 000 000 de Francs
SIÈGE SOCIAL: 19 21 RUE DE LA BIENFAISANCE
PARIS

SUCCURSALE DE MARSEILLE
18, RUE COLBERT

ADRESSE TELEGRAPHIQUE
OLEPETROLO-MARSEILLE

TELEPHONE MARSEILLE | 51-57
| 67-17
INTER | 1-01

Codes Télégr.
A. B. C. 174 80 74 11
BENTLEY 5

COMPTE CHÈQUES POSTAUX:
MARSEILLE N° 131-64

RG/MV

RÉF. A RAPPELER

"VENTES P. B. LUBRIFIANTS AUTOS"

SUCCURSALE DE MARSEILLE: 18, RUE COLBERT

MARSEILLE, le 18 Mai 1928

Monsieur le PREFET DU DEPARTEMENT
DES BASSES - ALPES

Service des Etablissements Classés

DIGNE (B.A.)

Monsieur le Préfet,

Nous avons l'honneur de vous adresser, ci-joint à toutes fins utiles, un dossier relatif à une demande d'ouverture d'établissement de troisième classe chez M. SILVY Antoine Café-garage à LA BEGUDE (B.A.).

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre haute considération.

P. L...

Tribunal de Commerce de la Seine - Registre Analytique N° 138.802

Département
de Haute-Savoie
Arrondissement de
Sisteron

Bureau
de Sisteron

5
Direction Générale
de l'Enregistrement, des Domaines
et des Contributions

Copie d'engagement

Sisteron, le 3 Octobre 1934.

Je soussigné Grasset et Mésolhon, charron, 13, rue Saunier, Sisteron (B. A.), pour obtenir l'autorisation que j'ai sollicitée d'avoir installé une pompe à essence, prends l'engagement de verser au Bureau des Domaines de Sisteron, une redevance annuelle de Cent francs. Cette redevance sera payable en une seule fois au début de chaque année; elle courra du jour de la notification de l'arrêté d'autorisation et sera révisable pour la première fois le 1^{er} janvier 1939 et ensuite tous les cinq ans.

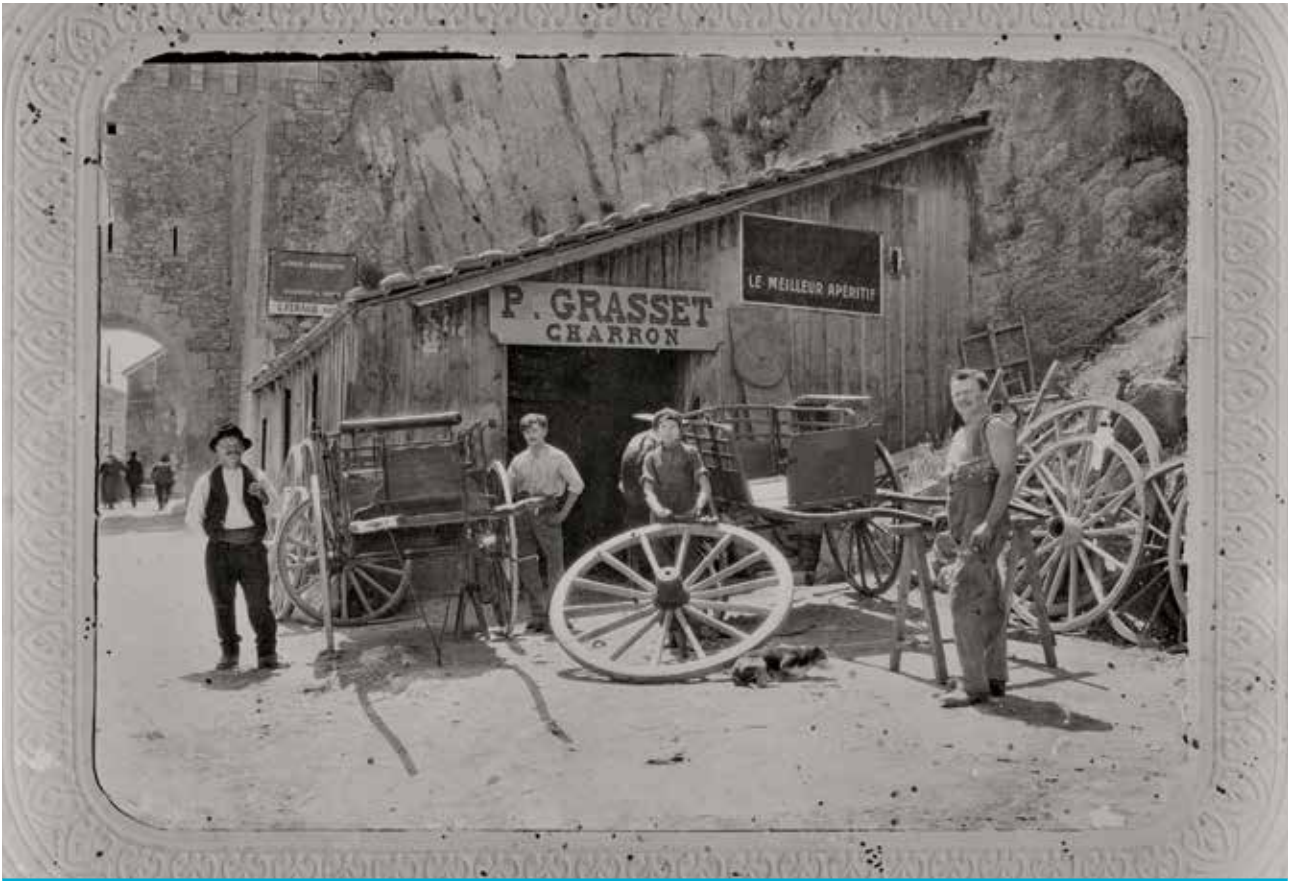
Le prorata de redevance applicable à la période quinquennale suivante deviendra exigible dès la modification du présent arrêté. Je me soumette, en sus, aux conditions générales énoncées dans l'arrêté ministériel du 3 Août 1878 ainsi que celles qui pourraient être contenues dans l'arrêté préfectoral intervenant.

Fait à Sisteron, le 3 Octobre 1934

Signé: Grasset et Mésolhon

Copie certifiée conforme
Sisteron, le 27 Octobre 1934
Le Receveur

Stoutz



Grasset charron, porte du Dauphiné, Sisteron, 1900. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2155



Grasset charron et garagiste, porte du Dauphiné, Sisteron, 1920. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2156

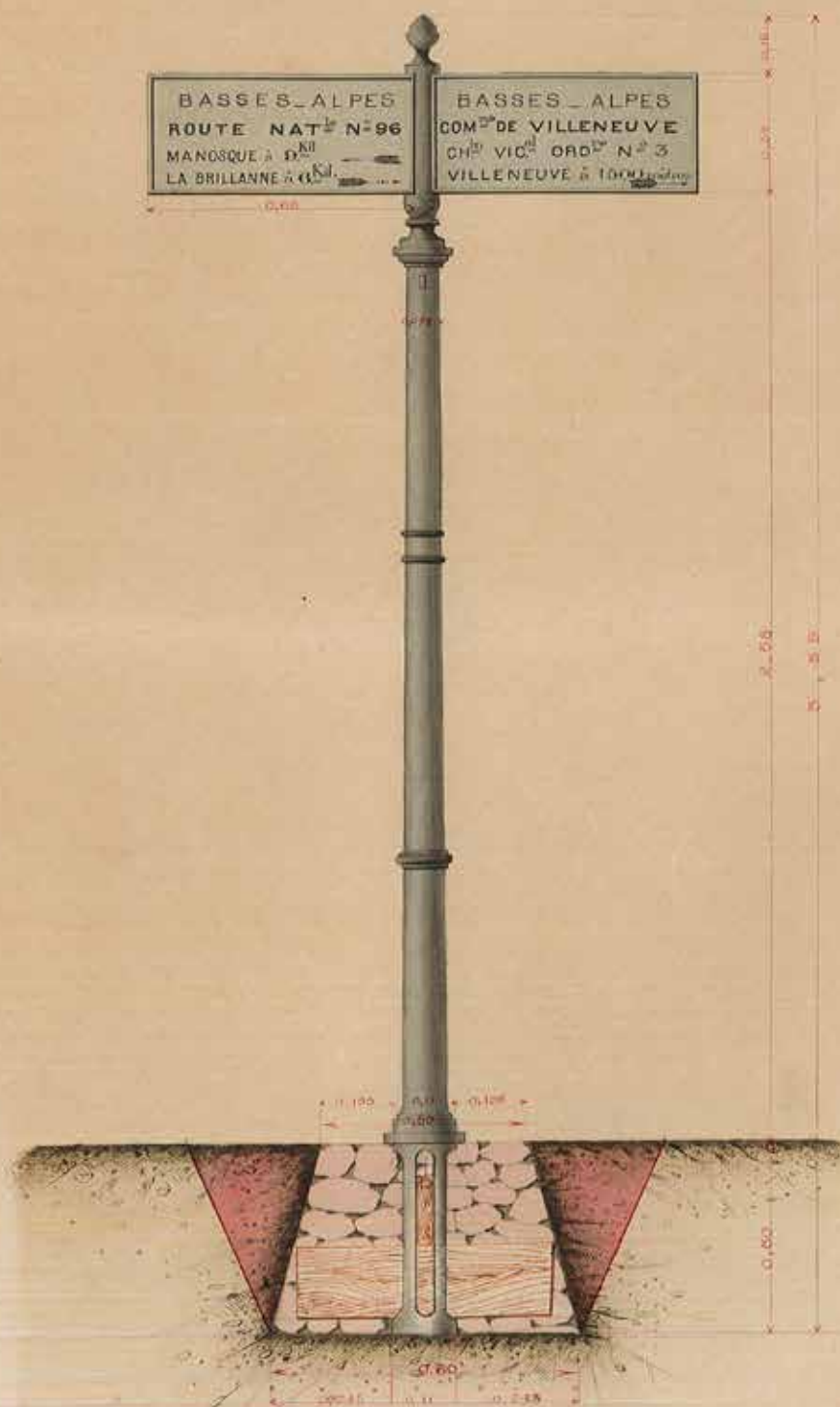


Garage Brun, porte du Dauphiné, Sisteron, 1930. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2052



Garage Azur, porte du Dauphiné, Sisteron, 1960. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2343

Poteaux indicateurs à bras mobiles prenant l'angle sur place TYPE N°3.



Type de poteau indicateur, 1886. Arch. dép. AHP, S 1517

LA SIGNALISATION

La signalisation routière est présente avant l'apparition des automobiles, notamment avec les bornes. Cependant, cette dernière est quasiment le seul signal sur les routes bas-alpines au XIX^e siècle. Le 30 janvier 1886, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées constate dans son rapport que « les Routes nationales du département des Basses-Alpes sont en général dépourvues de poteaux indicateurs ainsi que de plaques tant dans la traverse des villes et villages qu'à leurs intersections avec les autres voies de communication ». C'est une situation à laquelle il souhaite remédier.

En 1895, le Touring Club de France (TCF), fondé en 1890 pour favoriser le développement du tourisme et plus précisément celui du vélo, et l'Union Vélocipédique de France (UVF) demandent l'autorisation de placer sur diverses routes et chemins du département un certain nombre de poteaux. Ceux-ci sont munis de plaques destinées à indiquer les directions ainsi que les distances les séparant des principales localités environnantes. Pour remercier ceux qui se chargent de la pose de ces panneaux, le TCF attribue une petite somme pour les cantonniers et une un peu plus élevée pour le chef cantonnier qui supervise cette pose.

En 1908, le gouvernement français décide d'organiser un Congrès international de la route avec pour but d'adapter les routes « aux nouveaux modes de locomotion ».

À partir des années 1910, l'accent est mis sur la réfection des bornes kilométriques, héritières des bornes milliaires romaines. Pour plus de lisibilité des bornes, une circulaire indique, en 1913, les inscriptions qui doivent y figurer : le numéro de la route ou du chemin sur la face antérieure, alors que sur les faces latérales sont portées les indications de distance. Après la Première Guerre mondiale, le sous-secrétaire d'État des Travaux publics et des transports, conscient que la circulation « va considérablement augmenter », envoie une circulaire au préfet des Basses-Alpes pour régler la signalisation « qui doit tendre à deux buts : signaler les points remarquables (inscriptions de localisation et signaux d'obstacles), indiquer la route à suivre (inscriptions de direction et de distance) ». Il joint à cette circulaire une annexe figurée reprenant les modifications pour les bornes (peinture vermillon du haut des bornes), imposant les quatre panneaux signalant les obstacles et définissant les panneaux de direction.

En 1926, une décision du Comité permanent de la circulation routière à la Société des Nations unies change la forme des panneaux signalant un danger. Ils deviennent triangulaires. Les panneaux indiquant le sens unique, le signal de direction, le signal de parking et le stationnement interdit sont créés en 1928.

Les pays européens s'acheminent vers

une unification de la signalisation avec la signature d'une convention internationale en 1931. Cette convention est également à l'origine de l'apparition des feux tricolores, venus remplacer les feux de signalisation, présents sur le territoire français depuis les années 20 (à l'origine un phare de voiture dépoli sur lequel le mot « Halte » est écrit, remplacé ensuite par un phare pouvant être allumé ou éteint comportant le mot « Halte » en lettres blanches sur fond rouge). C'est une circulaire de 1938 qui fixe définitivement la couleur des feux et leur disposition.

Le marquage au sol fait également son apparition dans les années 1930, tout d'abord aux croisements. De couleur jaune, une bande de 0 m 40 est tracée « sur le

sol de la voie à grande circulation, en travers de la chaussée de la voie affluente ». Ces bandes doivent prendre toute la largeur de la voie secondaire, mais pour des questions d'économie et si la voie connaît une circulation de faible importance, ces bandes peuvent être discontinues : ce sont les ancêtres du « stop » et du « cédez-le-passage » actuels. Certains usagers de la route n'hésitent pas à interpellier le préfet par rapport au marquage au sol. Ainsi monsieur Guillaume en 1955 reproche à la signalisation située entre les dos d'âne des Sièyes « de ne pas comporter à côté de la bande continue une bande discontinue qui en autorise le franchissement ». L'ingénieur en chef estime que ce marquage est conforme à l'instruction ministérielle de 1955.



Borne et pompes devant le garage Baret et Décaroli, Sisteron, 1938. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2107

1215
Département
des
Basses-Alpes

Extrait
du Registre des Arrêtés de la Préfecture des Basses-Alpes.

Le 18 avril 1895

Le Préfet du département des Basses-Alpes,
Vu la pétition en date du 19 Mars dernier par
laquelle le Touring-Club de France demande
l'autorisation de placer sur diverses routes et chemins
du département, un certain nombre de poteaux munis
de plaques destinées à indiquer différentes directions
avec les distances des principales localités environnantes,
Vu le rapport de M. l'Ingénieur en chef
Agent voyer en chef en date du 30 Mars
1895,

Vu l'avis de M. le Directeur des Domaines
du 10 avril 1895.

Arrêté :

Article 1^{er} Le Touring-Club de France est autorisé
à titre permanent à placer sur les routes natio-
nales et les chemins vicinaux de grande et
moyenne communication du département des
Basses-Alpes, des poteaux munis de plaques
destinées à indiquer la direction des routes et
chemins et les distances des principales localités
environnantes.

Article 2. La Société adressera à l'Ingénieur
de l'arrondissement intéressé pour les routes
nationales et pour les chemins de grande

et moyen de communication, un comité fondant Comités pour chaque poteau à proposer l'emplacement proposé et le détail des indications à inscrire sur les plaques.

Article 3 Les poteaux et plaques à placer seront du modèle adopté par les services intéressés.

Les poteaux seront scellés valablement aux points qui seront indiqués sur place, par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées de l'arrondissement ou par son délégué.

Article 4 La présente autorisation n'est accordée qu'à titre de simple tolérance, l'Administration se réservant d'en faire cesser les effets lorsqu'elle le jugera utile et, au besoin, de faire enlever les poteaux dont l'existence lui paraîtrait présenter des inconvénients.

Article 5 Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Article 6 M. l'Ingénieur en chef, agent voyer en chef du département, est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Fait à Digne, le 8 avril 1895.
Le Préfet des Basses-Alpes,
Jean Pelletier, au Préfet.
Le Secrétaire Général,
Signé: Linard.

Ministère des
Travaux Publics.

Direction
de la Voirie Routière

Service Technique.

Annexe

à la Circulaire du 9 Août 1919

sur la

Signalisation.



Fig. 1

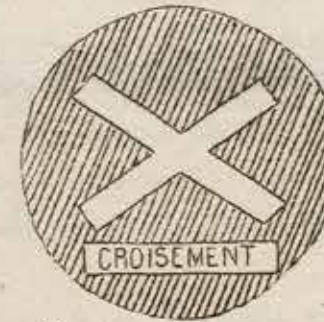


Fig. 2



Fig. 3





Le Touring-Hôtel, Sisteron, 1921. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2326

Ministère
des Travaux Publics.
Sous-Secrétariat d'Etat.
Voie Routière.
2^{ème} Bureau.
Circulation routière.

Priorité de passage aux
croisements et bifurcations.

Modification de
l'article 10 du Code
de la Route.

Instructions.

Circulaire Série B,
N^o 64.

Republique Française.

Paris, le 5 Octobre 1932.

Le Ministre,
à Messieurs les Préfets.



Le Journal Officiel de ce jour publie le Décret portant modification de l'article 10 du Décret du 31 Décembre 1922 (Code de la Route) et limitant à un certain nombre de routes dites « à grande circulation » le droit de priorité de passage aux bifurcations et croisements de chemins, précédemment reconnu aux usagers de toutes les Routes Nationales [...]

[...] L'innovation essentielle de l'Ordonnance susvisée consiste à tracer, en outre, sur le sol de la voie à grande circulation, en travers de la chaussée de la voie affluente, une bande apparente, de couleur jaune clair sur sol à revêtement foncé et jaune foncé sur sol clair. Le danger déjà annoncé aux usagers par le signal de priorité sera ainsi localisé d'une façon précise.

La bande de couleur devra, en principe, être établie sur toute la largeur de la chaussée de la voie affluente, dans l'emprise de la voie à grande circulation, autant que possible à 1 mètre environ de la chaussée de cette voie. Cette réalisation ne présentera aucune difficulté pour les voies affluentes revêtues; pour les autres, la bande pourra être provisoirement établie sur la chaussée de la voie à grande circulation, mais il y aura lieu d'aménager aussitôt que possible la chaussée de la route affluente comprise dans les emprises de la voie à grande circulation, afin de permettre la correction de la bande à 1 mètre de la chaussée de cette voie.

Les bandes devront avoir au minimum 0^m40 de largeur. Elles seront en principe tracées d'une façon continue sur toute la largeur de la chaussée de la voie affluente. Toutefois, en vue de diminuer les de-

dépenses de premier établissement et d'entretien, elles pourront, en ce qui concerne les voies affluentes à circulation peu importante, être discontinuées, les vides et les pleins ayant une longueur de 0^m 10.

Je vous prie d'invoquer les Chefs des Services de Voirie intéressés à procéder d'extrême urgence à l'aménagement des carrefours des routes à grande circulation de votre département suivant les directives qui précèdent. Il est bien entendu que la priorité ne jouant pas aux croisements situés dans les agglomérations, les Maires conserveront comme par le passé toute latitude pour régler sur ces points la circulation et réaliser une signalisation appropriée, sous leur seule responsabilité et d'après les règles générales de la signalisation routière.

Par délégation:
Le Sous-Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics,
G. Gourdeau.

N^o 8^{bis}
Double limitation de vitesse



Diamètre: 0^m,70
Couleurs :

Fond blanc.
Bande circulaire rouge de 0^m,13 de largeur.
Bande horizontale rouge de 0^m,06 de largeur.
Signaltes et inscriptions en bleu très foncé.

N^o 11
Défense de doubler



Diamètre: 0^m,70
Couleurs :

Fond blanc.
Bande circulaire rouge de 0^m,13 de largeur.
Bande verticale rouge de 0^m,06 de largeur.
Signaltes et inscriptions en bleu très foncé. Echelle: 1/10^e.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Direction de l'Administration
départementale et communale
5ème Bureau

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, le 11 JUILLET 1938.-

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Direction des Routes - 2° Bureau

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR
et
LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Unification de la signali-
sation lumineuse réglemen-
tant la circulation.-

A Messieurs les PREFETS.

A la suite de recommandations formulées par la Commis-
sion Consultative et Technique des communications et Transit à la
Société des Nations, au sujet de l'emploi de signaux routiers et
notamment du système de signalisation lumineuse mécanique adopté
par le Comité Permanent de la Circulation Routière de Genève, et
après examen de ces recommandations par la Commission de Signali-
sation du Touring-Club de France, nous avons décidé de modifier
et de compléter le système uniforme de signaux établi par la cir-
culaire interministérielle du 27 Juillet 1937, signaux qui de-
vront désormais répondre aux dispositions ci-après :

Paragraphe I -

La signalisation lumineuse qui sera employée pour la
réglementation de la circulation comportera l'utilisation de
trois feux posés, autant que possible, à droite du courant des
véhicules et ayant les couleurs suivantes :

feu rouge
feu jaune
feu vert

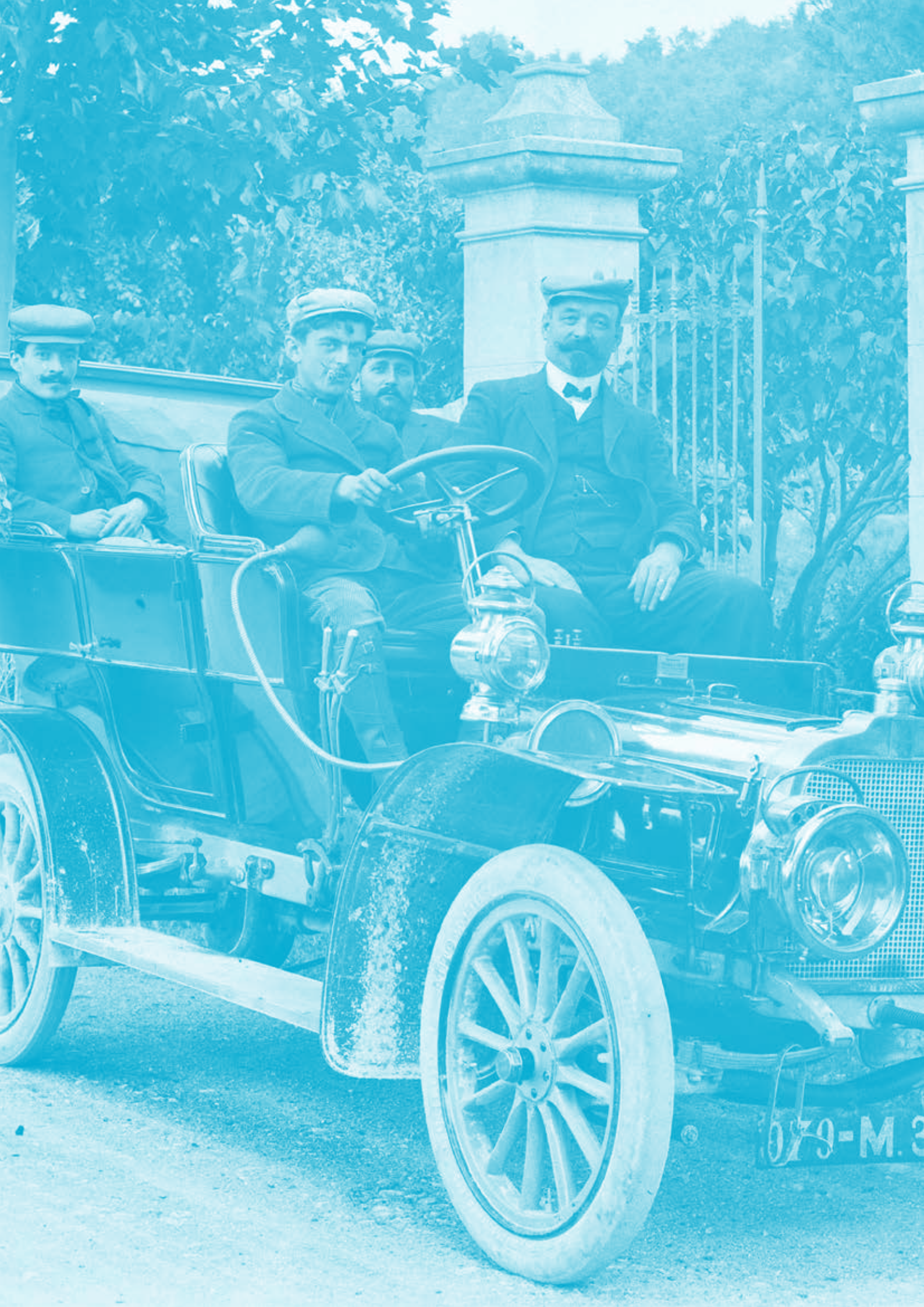
Paragraphe II -

La signification des feux indiqués au paragraphe I so-
ta la suivante :

feu rouge, fixe ou clignotant : interdiction de franchir -
feu vert, fixe ou clignotant : voie libre -
feu jaune :

a) dans les carrefours où la circulation est réglée au moyen
de signaux lumineux tricolores fixes, le feu jaune qui joue le

.....



LES DANGERS



Épave d'une voiture accidentée, 1920. Arch. dép. AHP, 51 Fi 2294

GARE AUX ACCIDENTS UN « FLÉAU MODERNE »

Il ne faut pas attendre la diffusion de l'automobile sur les routes pour assister aux accidents de la circulation. Dans une circulaire du 15 décembre 1832, le procureur général, rappelle au procureur du Roi que les règlements en place sont :

« Mal exécutés, et il en résulte une foule d'inconvénients : les charretiers ne se tiennent presque jamais à portée de leurs chevaux ; ils refusent de se ranger pour laisser passer les autres voitures, ou ne se détournent qu'avec une lenteur affectée ; souvent ils s'endorment sur leurs charrettes dont la direction est ainsi abandonnée au hasard. De là, des retards, des disputes, des accidents aussi contraires au bon ordre qu'à la sûreté des routes et à l'intérêt des voyageurs¹ ».

On retrouve également dans la presse ancienne, un certain nombre d'articles évoquant ces accidents de véhicules hippomobiles (charrettes, char-à-bancs...) suivis des accidents provoqués par le côtoiement des animaux de bât avec les premières automobiles.

L'automobile accroît le nombre d'usagers sur les routes des campagnes, et avec la possibilité de rouler plus vite, une nouvelle forme de violence apparaît. L'automobile est alors perçue par le plus grand nombre, et particulièrement en zone rurale, comme un fléau. L'automobile effraie les animaux (les automobilistes sont surnommés les « tueurs de poules »). Dans un télégramme adressé au sous-préfet de Barcelonnette, le maire d'Allos notifie que :

« Il n'y a pas eu encore dans la commune des accidents ou dommages occasionnés par les automobilistes, n'ai reçu aucune plainte mais la population est hostile à ce genre de locomotion car les automobilistes effrayent les bêtes de travail rencontrées sur la route² ».

C'est ainsi qu'en 1889, les premiers arrêtés font leur apparition mais la régulation par l'État (des causes, des modalités et des effets de la violence automobile) met du temps à se concrétiser. Après le premier quart du XIXe siècle, la voiture n'est plus une rareté et on accorde aux maires la possibilité de réglementer la circulation dans leur agglomération. Cette disposition est notamment appliquée par le maire de la commune de Noyers qui, dans un arrêté datant du 24 juin 1907, déclare que :

« Les véhicules traversant les agglomérations de la commune à une vive allure peuvent causer des accidents [...]. Il est interdit aux automobilistes, motocyclettes, bicyclettes [...] de traverser les agglomérations de la commune à une allure supérieure à cinq kilomètres à l'heure³ ».

Puis au fil des décennies, les acteurs de la prévention routière vont pousser les autorités locales et nationales à renforcer les dispositions pour protéger les conducteurs et les piétons. Néanmoins, l'automobile restera source d'accidents et de nuisances.

¹ Arch. dép. AHP, Edep 41/1101. Circulaire sur la Police des routes, 1832.

² Arch. dép. AHP, 1 Z 163. Télégramme du maire d'Allos au sous-préfet de Barcelonnette, 1903.

³ Arch. dép. AHP, Edep 139/2002. Arrêté municipal, 1907.

PARQUET.

Aix, le 15 Décembre 1832.

MONSIEUR LE PROCUREUR DU ROI,

La police des Routes est de la plus haute importance ; je crois devoir appeler votre attention spéciale sur cet objet, ainsi que sur l'observation des réglemens sanctionnés par l'article 475 du Code pénal, et en vertu desquels les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge sont obligés de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de traits ou de charge et de leurs voitures, d'occuper un seul côté des rues, chemins ou voies publiques, de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures, et à leur approche de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins.

La nécessité de pareils réglemens s'est, de tout temps, fait sentir ; aussi ont-ils été successivement rappelés et confirmés par les décrets et ordonnances des 28 août 1808, art. 16 ; 4 février 1820, art. 12 ; 16 octobre 1827, art. 35 ; et 13 juillet 1828, art. 34.

Ces réglemens, néanmoins, sont mal exécutés, et il en résulte une foule d'inconvénients : les charretiers ne se tiennent presque jamais à portée de leurs chevaux ; ils refusent de se ranger pour laisser passer les autres voitures, ou ne se détournent qu'avec une lenteur affectée ; souvent ils s'endorment sur leurs charrettes dont la direction est ainsi abandonnée au hasard. De là, des retards, des disputes, des accidents aussi contraires au bon ordre qu'à la sûreté des routes et à l'intérêt des voyageurs.

Ces abus doivent enfin cesser, et la loi nous donne le moyen d'y mettre un terme, puisqu'elle a attaché la peine de l'amende et même de l'emprisonnement, à la violation des réglemens en cette matière. Quelques exemples d'une juste sévérité peuvent seuls ramener à leur observation.

La plus active surveillance doit être recommandée sur ce point à tous vos auxiliaires et subordonnés, et surtout à la Gendarmerie qui par la nature de ses fonctions peut plus facilement signaler les contraventions dont elle est journellement le témoin : elle devra en dresser des procès verbaux qu'elle aura soin de faire parvenir à l'officier de police du lieu le plus voisin.

J'appelle aussi toute la sollicitude de MM. les Juges de paix et les Maires sur cet objet important que la loi a rangé au nombre de leurs attributions. L'attention et le soin avec lesquels ils accueilleront les plaintes qui leur seront portées ; leur zèle à faire constater les contraventions, leur sévérité à les punir ne pourront manquer d'avoir la plus salutaire influence sur la police des routes.

Il est encore utile d'avertir les conducteurs de voitures publiques et les postillons, qu'ils doivent faire, en cas de contravention, leurs déclarations à l'officier de police du lieu le plus voisin, en faisant connaître les noms du roulier ou voiturier, d'après la plaque.

De tous côtés, des réclamations s'élèvent sur la mauvaise police de nos routes et le défaut de toute surveillance. Nulle part les accidents ne sont aussi multipliés que sur nos grands chemins ; il convient d'y mettre un terme et d'employer à cet effet, avec vigueur et énergie, toutes les ressources que les lois nous offrent, et qu'elles ne refusent jamais quand on sait les faire exécuter.

Veillez m'accuser réception de la présente circulaire, et vous faire rendre, pour me le transmettre, le compte exact des décisions qui pourront intervenir dans les affaires de cette nature.

Recevez, Monsieur le Procureur du Roi, l'assurance de ma parfaite considération.

*Vu pour être affiché
depuis de la main de l'artillerie.
L. F. Guichard*

Le Procureur Général,
BORÉLY.

ARRONDISSEMENT DE CASTELLANE

ENTREVAUX

Accident. — Samedi dernier 23 février, le sieur Gubert fit la rencontre, sur le chemin vicinal du Brec, du sieur Sie, qui conduisait une mule; cette dernière s'étant mise à ruer, fit rouler le sieur Gubert dans un précipice d'une trentaine de mètres de hauteur. Les blessures de la victime de cet accident ne paraissent pas graves et elle en sera quitte par le bain forcé qu'elle a pris en tombant dans un bras du Var qui découle au pied du précipice.

Entrevaux, 1895

ARRONDISSEMENT DE FORCALQUIER

MANE

Accident. — Mercredi un accident est arrivé à M. Turin, candidat à l'élection législative du 8 décembre, dans les circonstances suivantes :

M. Pin conduisait le candidat se rendant dans une commune pour donner une réunion lorsque le cheval s'emballa presque à la sortie du pays ; cheval, conducteur et candidat allèrent verser quelques cents mètres plus loin.

M. Pin mit un autre cheval à la voiture et le candidat put continuer sa route.

Aucun accident de personnes n'est à regretter.

Mane, 1895

ARRONDISSEMENT DE CASTELLANE

THORAME-HAUTE

Accident de voiture. — Samedi dernier, un accident de voiture, qui aurait pu avoir des suites très fâcheuses, est arrivé à M. Brun Joseph, sur la route de Plan-de-Lys à Saint-André, à quelques mètres du Pont de la Fleur. Son cheval pris de frayeur à la vue d'une voiture chargée de planches se mit à reculer et vint malencontreusement se jeter dans le lit du Verdon, à une hauteur de 15 mètres. Le cheval s'est tué dans sa chute et la voiture a été brisée. M. Brun avait su éviter le danger en sautant juste à temps de la voiture.

Thorame-Haute, 1903

Accident. — Un bien regrettable accident a émotionné notre ville, la semaine dernière. M. Rominot, fermier de M. Gaudin, conduisait une charrette chargée de blé et attelée d'un jeune mulet.

Quand il arriva vers le chemin qui conduit à St-Pancrace, une détonation retentit, le mulet effrayé fit un écart et partit comme un trait, renversant son maître qui tomba sous les roues du véhicule.

Une roue lui passa sur le corps en lui effleurant le visage et lui occasionna de graves blessures.

Lorsqu'on l'a trouvé gisant sur la route, on s'est empressé de le transporter à l'Hôtel-Dieu, où les premiers soins lui ont été donnés par M. le Docteur Bernard.

Son état, quoique grave, permet d'espérer son prochain rétablissement.

Quant à la détonation on n'a pu savoir d'où elle partait ; on ne sait si c'est un coup de fusil ou un coup de mine.

Forcalquier, 1893

Accident d'automobile. — M. et Mme Honnorat jeune et M. et Mme Morère, étaient allés dimanche, faire une promenade en automobile. Arrivés au quartier de Beaulieu, ils rencontrèrent une charrette chargée de fagots. M. Morère qui se trouvait assis sur le siège arrière, craignant que l'automobile aille butter dans la charrette, eut la fâcheuse inspiration de sauter à terre. Dans sa chute il eut la malchance de heurter une pièce de l'automobile et il se fractura la jambe au dessous du mollet. Le blessé fut immédiatement ramené à son domicile, et il en sera quitte pour un ou deux mois de repos.

Sisteron, 1903

Accident. — Dans le courant de la semaine dernière, à 2 kilomètres de la ville, sur la route de Gaubert, à l'un des tournants le mulet de M. N..., attelé à un char-à-banc, monté par quatre personnes, fut pris de peur par la rencontre d'une automobile venant en sens contraire.

L'une des quatre personnes, en sautant aussitôt de la voiture pour arrêter la bête effrayée, a reçu plusieurs contusions aux jambes. Elle en sera quitte pour quelques jours de repos.

Digne, 1903

Commune de
Noyers-sur-Jabron.

Arrondissement

Secteur

Arrêté

Le Maire de la Commune de Noyers,
Vu la loi du 3 avril 1884 (art. 36 et 38).

Considérant :

que les véhicules traversant les agglomérations de la commune
à une allure peuvent causer des accidents ;
que le stationnement des charrettes, voitures et autres véhicules
non attelés, sur la voie publique constitue un danger
pour les habitants ou les voyageurs et nuit à la commodité
du passage dans la rue ;
qu'il y a lieu de constater que la voie publique est
également contraire à la sûreté des habitants ;

Arrêté

Art. I. - Il est interdit aux automobiles, motocyclettes,
bicyclettes, voitures et véhicules de toutes sortes de traverser les
agglomérations de la commune à une allure supérieure
à cinq kilomètres à l'heure.

Art. II. - Il est interdit de laisser stationner sur la voie
publique des voitures, charrettes, etc non attelés.

Art. III. - Les jeux de boules sur la voie publique sont
interdits.

Art. IV. - Les infractions au présent arrêté sont constatées
par procès-verbaux et les contrevenants poursuivis conformément
aux lois et règlements en vigueur.

L'Amable

Noyers le 25 juin 1907

Le Maire

Le Maire

1907



Fait à Noyers le vingt quatre juin 1907.

Le Maire

Le Maire

X

Mairie
DE
MORIEZ
(BASSES-ALPES)

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Moriez, le 6 mai 1931.

N°

OBJET :

Le Maire de Moriez
à Monsieur le Préfet, à Signe.

Il s'agit d'un accident survenu le 4 mai 1931 à Moriez, dans la commune de Barême.

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-dessous la Déclaration que m'a faite hier au soir, 5 mai à 11 heures, le sieur Coellet Barinus, Posteur à la C. de Alpret de Provence résidant à Moriez :

« Lundi matin, 4 mai, vers 7 heures, avec une automobile faisant partie du Coet de France Auto. motocycliste, a failli prendre en écharpe, ma femme, Coellet Barthe Garde M.rière au passage à niveau dit « La Baidonne ». « près Seraudan, Commune de Barême. « Arrivée à l'écart passage, on lui a à peine donné le temps de lever les chaînes. L'automobile montée par deux dames est partie à toute vitesse et a froissé ses robes. »

« Ma femme a eu grand peur, est devenue toute pâle et s'est évanouie : depuis elle ne peut ^{ni dormir} dormir le soir à sa petite, à peine âgée de deux mois, aussi cette femme est malade. »

Je porte à fait à votre connaissance,

TRAGIQUE



RENCONTRE

Imprimé par Technic-Photo

Céline Gastinel

Dans les Alpes de Haute-Provence, la Jeunesse REAGIT
avec le concours de la Direction de la Protection Civile

LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Vitesse, éclairage, alcoolémie ... Depuis le décret instaurant le Code de la route en 1921, les mesures permettant de réglementer et de protéger les usagers de la route se sont succédé au fil du temps. Plein phare sur la prévention routière ! Le 27 mai 1921 est promulgué le « décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique ». Considéré comme le premier Code de la route, ce texte vise à rassembler et surtout harmoniser toutes les règles déjà édictées.

VITESSE LIMITÉE

L'une des premières mesures concerne la limitation de vitesse déjà imposée par un décret de 1899. L'article 31 du décret du 31 décembre 1922 autorise les préfets et les maires à édicter des prescriptions spéciales en matière de circulation et du roulage. Dans le département des Basses-Alpes, les maires instaurent des limitations propres à leur commune : à Noyers-sur Jabron, la limitation de vitesse est fixée à 5 kilomètres à l'heure (km/h) en 1907.

Chaque pilote est prié de rester « Maître de son véhicule, il est tenu non seulement de réduire sa vitesse à l'allure autorisée sur les voies publiques mais également de ralentir ou même d'arrêter le mouvement selon les circonstances et dispositions des lieux toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation notamment dans les agglomérations, dans les courbes, les fortes descentes, les sections de route bordées d'habitation¹ ».

Dès 1923, pour veiller au bon respect du Code de la route, les agents sont munis d'un sifflet en métal du système dit « à roulettes » pour imposer l'arrêt aux automobilistes en les prévenant par « l'émission d'un coup de sifflet suffisamment aigu et prolongé pour

qu'il puisse être distinctement perçu en toutes circonstances. L'utilisation du moyen de verbalisation dit « au vol » doit être réservée en cas de nécessité absolue² ».

L'éclairage des véhicules est lui aussi réglementé dans l'article 4 du code de la route qui prévoit que « tout véhicule marchant isolément ou stationnant sur une voie publique doit être muni après la tombée du jour d'un ou deux feux blancs à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière³ ». S'ajoute la réglementation des plaques d'identité : la plaque arrière doit être éclairée « dès la chute du jour par réflecteur au moyen d'une ou de plusieurs sources lumineuses⁴ ».

Dès 1930, les transports en commun sont eux aussi soumis à l'obligation d'un signal lumineux, avertisseur d'arrêt, susceptible d'être actionné par le conducteur. Mais le nombre d'accidents mortels augmentent considérablement dès 1929 en raison notamment de l'imprudence des conducteurs.

Les pouvoirs publics décident de réprimer « par des sanctions assez dures pour servir non seulement de leçon à ceux auxquelles elles s'appliquent mais aussi d'exemple à tous les autres⁵ ». Les causes de décès en France en 1932 résultant des accidents d'automobiles se répartissent entre la faute des conducteurs (54 %), la faute des victimes (22 %) et enfin le matériel, état de la route et causes imprécises (24 %).

La création des commissions de sécurité routière est recommandée par une circulaire du 26 mars 1933 afin de proposer des améliorations susceptibles de diminuer le nombre des accidents et de faire l'éducation du public et de développer, surtout dans les écoles, la connaissance du Code de la route. Et la « Prévention routière », association de loi 1901, voit le jour en 1949.

¹ Arch. dép. AHP, 1 Z 163. Lettre du ministre de l'Intérieur concernant la verbalisation des excès de vitesse, 1924.

² Arch. dép. AHP, 1 Z 163. Lettre du préfet des Basses-Alpes aux maires concernant les contraventions dites " Au vol ", 1923.

³ Arch. dép. AHP, S 1138. Décret présidentielle, 1929.

⁴ Arch. dép. AHP, 1 Z 163. Lettre du ministre de l'Intérieur aux préfets, 1932.

⁵ Arch. dép. AHP, Edep 008/2002. Lettre du préfet des Basses-Alpes sur la statistique des accidents mortels, 1930.

Dans le même temps, l'alcool apparaît comme un facteur aggravant et une loi sur l'alcoolisme interdit la publicité faite par l'affiche, la presse, les panneaux-réclames en faveur des boissons alcooliques avec l'article 4 de la loi du 23 août 1940. La nouvelle loi sur l'alcoolisme du 24 septembre 1941 maintient cette interdiction.

S'ensuivent dès les années 1950 et 1960 des campagnes d'information-répression et des dispositifs telles les semaines de l'éclairage et de la signalisation ou encore la journée internationale de sécurité routière.

Des campagnes sont mises en place dans tout le département des Basses-Alpes en deux phases : une première dite « d'information » et une seconde dite de « répression » avec des thèmes définis selon les années : les règles de priorité, la circulation à droite et l'éclairage et la signalisation en 1962.

Le décret du 15 décembre 1958 crée la base de notre Code de la route. Il permet de sanctionner les automobilistes qui conduisent en état d'ivresse, créant ainsi une nouvelle infraction. Les campagnes contre l'alcool apparaissent. Est créé le Comité national de défense contre l'Alcoolisme en 1967, son rôle étant avant tout la prévention par l'information.

Les campagnes contre l'alcool apparaissent. Est créé le Comité national de défense contre l'Alcoolisme en 1967, son rôle étant avant tout la prévention par l'information.

ALCOOL AU VOLANT

La lutte contre l'alcool au volant apparaît au premier rang des mesures en faveur de la sécurité routière en 1970, avec la loi du 9 juillet 1970 qui rend obligatoire le contrôle d'alcoolémie en cas d'accident et fixe les premiers seuils du taux d'alcoolémie à 0,8 g/l de sang pour une contravention et 1,2 g/l de sang pour un délit.

La politique de sécurité routière commence à s'organiser avec la création du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) par décret du 5 juillet 1972 et la création du

premier poste de Délégué interministériel à la sécurité routière.

Des plans départementaux d'actions de sécurité routière sont mis en œuvre (PDASR), et le CISR crée le 13 juillet 1982 le programme « REAGIR » : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier.

Une campagne d'envergure « tragique rencontre » verra le jour dans les Alpes-de-Haute-Provence à destination des jeunes conducteurs, ceux du « samedi soir » où l'alcool et l'excès de vitesse sont les principales causes des accidents.

La loi du 8 décembre 1983 baisse le seuil du délit d'alcoolémie à 0,8 g/l de sang et celle du 17 janvier 1986 institue la possibilité d'un retrait de permis immédiat en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Le contrôle technique devient obligatoire par arrêté du 4 juillet 1985 mais uniquement lors de la vente d'un véhicule de plus de 5 ans et sans obligation de réparation en cas de défektivité. Cette décennie a vu sa mortalité routière diminuer de 16 % avec un trafic toujours à la hausse (x 1,4).

La décision prise en 2002 par Jacques Chirac d'ériger la Sécurité routière en grande cause nationale donne un coup d'accélérateur aux progrès réalisés depuis 1970.

Suivront, l'instauration des radars automatiques, en 2003, puis le 1^{er} juillet 2012, l'éthylotest obligatoire dans le véhicule, et enfin, en 2015, l'interdiction du kit mains libres au volant et l'abaissement du taux d'alcoolémie à 0,2 g par litre de sang pour les conducteurs novices.

Le 9 janvier 2018, le gouvernement annonce une nouvelle batterie de mesures destinées à faire baisser la mortalité routière sous la barre des 2 000 morts par an. Recours aux éthylotest anti-démarrage, dispositions contre le téléphone au volant... et abaissement à 80 km/h de la vitesse sur le réseau routier secondaire.

Après la promulgation, le 26 décembre 2018 de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), certains départements ont toutefois décidé le 29 janvier 2020 de rétablir la limitation de vitesse à 90 km/h sur une partie de leur réseau routier.

ARRÊTÉ

INTERDISANT LA VENTE DE L'ABSINTHE

Le Préfet du département des Basses-Alpes,

Vu la loi du 9 août 1849 (article 7), sur l'état de siège ;
Vu la proclamation de l'état de siège ;
Vu l'instruction d'octobre 1913, réglant les pouvoirs de police de l'autorité militaire sur le territoire national en état de siège et notamment l'article 23 ;
Vu les instructions de M. le ministre de l'intérieur, en date du 16 août 1914 ;
Vu les délégations de leurs pouvoirs de police données par MM. les généraux commandant les 14^e et 15^e Régions,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. — La vente de l'absinthe est interdite dans les débits de boissons, cafés, cabarets, restaurants, auberges, hôtels et, en général, tous lieux publics.

Art. 2. — En cas d'infraction, l'établissement où elle aura été commise sera immédiatement fermé.

Art. 3. — Tout procès-verbal constatant une contravention au présent arrêté devra être transmis sur-le-champ à la préfecture des Basses-Alpes.

Art. 4. — Les représentants et agents de tous grades des autorités militaires et civiles sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Digne, le 17 août 1914.



Le Préfet des Basses-Alpes,
F. FONTANÈS.

Vu et approuvé :

Le Général Commandant la 15^e Région,

BAUDENOM DE LAMAZE.

Le Général Commandant la 14^e Région,

MEUNIER.

Préfecture
des
Basses-Alpes

Digne, le 13 janvier 1923

2^e Division

Circulation
automobile

Contraventions
au vol

Automobiles

Le Préfet des Basses-Alpes
à MM. les Maires du département

Afin de généraliser le mode de l'apertissement qui doit être donné par les gendarmes aux automobilistes qui conduisent leurs voitures à une vitesse dangereuse pour les autres usagers de la route et se mettent ainsi en contravention soit avec le décret du 31 décembre 1922 soit avec les règlements municipaux applicables dans les différentes localités, il importe que tous les agents qualifiés pour dresser des contraventions en la matière imposent l'arrêt aux automobilistes en faute et le précisamment par l'émission d'un coup de sifflet suffisamment aigu et prolongé pour qu'il puisse être distinctement perçu par les contrevenants en toutes circonstances.

Et cet effet, les maires des communes traversées par des routes fréquemment sillonnées par des automobiles devront munir d'urgence les gendarmes champêtres et les commissaires et agents de police placés sous leurs ordres d'un sifflet en métal du système dit "à roulette".

L'utilisation du moyen de verbalisation dit "au vol" doit être réservée au cas de nécessité absolue c'est-à-dire contre les contrevenants qui ne peuvent être interpellés, soit à cause de leur allure excessive soit parce qu'ils ont refusé de s'arrêter.

Le Préfet des Basses-Alpes,
Eug. Simonneau.

Transmis à Monsieur le Sous-Préfet de Barcelonnette pour notification aux maires de son arrondissement.

Digne, le 13 janvier 1923

Pour le Préfet:

Le Secrétaire général délégué,

7. by mail

DÉPARTEMENT
DES BASSES-ALPES

ARRONDISSEMENT
DE DIGNE

Mairie de Digne



VILLE DE DIGNE

EXTRAIT

DU

REGISTRE des ARRÊTÉS du MAIRE

AUTOMOBILES

Du 10 mars 1931

Réglementation de la Vitesse. Nous, Maire de la Ville de Digne,

Vu les articles 97 et 98 de la loi du 5 avril 1894;

Vu les articles 31 et 62 du décret du 31 décembre 1922
sur la police du roulage;

A R R Ê T O N S

Article Premier: A dater de l'approbation du présent arrêté
la vitesse maximum des véhicules automobiles est réglementée
dans l'intérieur de la ville comme ci-après :

- 1°- 25 kilomètres à l'heure pour les voitures légères et autobus.
- 2°- 12 kilomètres à l'heure pour les camions à bandages pleins.
- 3°- 8 kilomètres à l'heure pour les camions à bandages pleins avec remorque.

Article 2 - Les contraventions aux dispositions qui précèdent
seront constatées par des procès-verbaux et poursuivies conformément
aux lois.

DIGNE le 10 Mars 1931

LE MAIRE,

Le Maire employé
L'Agent délégué



T. Honoré

Vu et Approuvé
Digne, le 14 Mars 1931
le Préfet des Basses-Alpes
Par délégation du Préfet
Le Secrétaire Général

- Digne, le 19 Août 1930

Le Prefet des Basses-Alpes
à M.M. les Sous-Prefets, Maires, Commandant de
Gendarmerie et Ingenieur en Chef du
département.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après extrait d'une circulaire en date du 30 Juillet que vient de me faire parvenir M. le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur :

" La statistique annuelle des accidents mortels dus à la circulation automobile vient d'être arrêtée pour 1929.

" Alors qu'en 1924 on ne comptait que 1.626 décès et que ce chiffre s'est élevé progressivement ; en 1925 à 2.089, en 1926 à 2160, en 1927 à 2379, en 1928 à 2941, il atteint pour 1929 celui de 3717. Au total, en six ans, il y a eu 14912 décès.

"Le développement de la circulation automobile a donc coûté l'an passé plus de 10 vies humaines par jour, sans compter ni les blessés dont le nombre peut être évalué à vingt fois celui des morts, ni les dégâts matériels, qui sont inchiffrables.

"Par ailleurs, on constate que l'augmentation du nombre des décès de 1929 par rapport à celui de 1928 est de 776, chiffre égal, à 5 unités près, au total des augmentations de 1928 sur 1927 (562) et de 1927 sur 1926 (219).

" Une telle progression est inquiétante et il importe de prendre sans délai toutes les dispositions qui peuvent contribuer à l'enrayer, dans l'intérêt de tous les usagers de la route.

" L'imprudence des conducteurs est fréquemment responsable des accidents : les uns doublent les voitures qui les précèdent sans avertir, d'autres ne craignent pas de doubler dans les virages, d'attaquer en vitesse les virages par la gauche, au risque d'entrer en collision avec des véhicules venant en sens inverse, de brûler à toute allure les croisements, de se tenir sur le milieu ou même sur la gauche de la route, de maintenir leurs phares en pleine lumière à la rencontre d'autres voitures, etc...

" Par ailleurs les conducteurs de voitures hippomobiles négligent trop souvent de prendre toutes les précautions qu'impose le développement de la circulation routière, notamment en ce qui concerne l'éclairage avant et arrière de leurs véhicules, la conduite des animaux les dimensions des chargements, etc..

" Il en est de même des cyclistes qui circulent indifféremment sur toute la largeur de la chaussée et qui, après la chute du jour omettent de s'éclairer.

" Enfin, les simples piétons sont coutumiers des pires imprudences et n'obéissent pas ou ne répondent que par de fausses manoeuvres aux avertissements des automobilistes.

" Or, indépendamment des mesures matérielles tendant à l'amélioration des conditions de la circulation, telles que le développement de la signalisation des endroits difficiles ou dangereux, l'augmentation de la visibilité, grâce à l'élagage des haies, au blanchissement des arbres, au redressement des courbes et à l'élargissement des routes, le relèvement des virages, les sens et stationnements interdits, etc.. qui relèvent à la fois des pouvoirs publics généraux et locaux, le nombre des accidents ne cessera pas d'augmenter tant que les dispositions du Code de la Route ne seront pas uniformément appliquées par tous les usagers, et cette application uniforme ne sera obtenue elle-même tant que les infractions commises en la matière ne seront pas réprimées par des sanctions assez dures pour servir non seulement de leçon à ceux auxquels elles s'appliquent, mais aussi d'exemple à tous les autres.

" Dans ce but, j'estime que l'on ne saurait trop recommander à toutes les autorités et à tous les agents qui concourent à la police de la circulation routière, notamment à la gendarmerie, aux can-

bonniers, aux agents de police municipale etc. d'intensifier l'activité de leur surveillance, non seulement sur les automobilistes, mais aussi sur les piétons, les cyclistes, les conducteurs de voitures à chevaux; cette surveillance, qui doit surtout s'exercer aux abords et dans la traversée des agglomérations, d'une façon permanente, doit se montrer également soutenue en rose campagne, où il n'est pas rare que de graves accidents se produisent au cours de véritables luttes de vitesse, et son action préventive doit se compléter par une action répressive efficace. Je signale à M. le Ministre de la Guerre l'intérêt prépondérant qui s'attache à ce point de vue à ce que la gendarmerie, qui dispose d'un personnel nombreux et de moyens de transports rapides, s'efforce de redoubler de vigilance, qui a donné déjà des résultats que je tiens à reconnaître, sans laquelle on aurait à déplorer des accidents plus nombreux encore, et dont on doit attendre une augmentation certaine de la sécurité de la circulation routière. Mais je vous laisse le soin de vous concerter avec les autorités locales pour que les polices d'Etat et Municipales développent parallèlement dans le même sens leur activité.

" Par ailleurs, ainsi que je l'ai indiqué plus haut il importe que la répression revête un double caractère de sévérité et d'exemplarité qui incite les intéressés à ne pas s'y exposer."

.....

En raison de l'intensification maxima de la circulation routière, je vous prie de bien vouloir prendre d'urgence, toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application des instructions susdites, dont l'importance ne vous échappera pas.

Le Préfet,

A. T O U T E

MAIRIE
DE
Castellet-les-Sausses

(BASSES-ALPES)

№

Objet :

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE
des BASSES-ALPES

6. AVR. 1937

ARRIVÉE

1937

Castellet-les-Sausses,

Arrêté Municipal
portant réglementation de la vitesse
des véhicules à traction mécanique dans la
Commune de Castellet-les-Sausses

Le Maire de la Commune de Castellet-les-Sausses, soussigné
Vu les articles 91-94-97 et 98 de la loi du 5 Avril 1884.
Vu les articles 31 et 62 du Décret du 31 Décembre 1922 portant règlement général
sur la police de la circulation et du roulage (Code de la Route)

Arrête :

Article 1^{er} — Dans l'Agglomération de la Commune de Castellet-les-Sausses
les véhicules à traction mécanique ne devront pas dépasser les vitesses suivantes :

Poids lourds : 15 Kilomètres à l'heure.

Véhicules légers : 30 Kilomètres à l'heure.

Le tout sous réserve de l'exécution des dispositions d'ordre général édictées par
l'article 31 susvisé du décret du 31 Décembre 1922.

Art. 2 — Les infractions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux
et poursuivies conformément aux lois.

Fait à Castellet-les-Sausses le 2 Avril 1937.



Maire
M. Raymond

13 MAI 1937
Vu par le
Préfet des Basses-Alpes
Le Secrétaire

M. J. M.

1° Division
2° Bureau

ARRÊTE N° 63-545

Le Préfet des Basses-Alpes
Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret n° 57-657 du 22 mai 1957 portant codification des textes législatifs concernant l'administration communale, notamment son article 107.

à l'article R.225 du code de la route,

Vu la circulaire de M.le ministre de l'intérieur en date du 21 mars 1963,

Sur la proposition de M.le Secrétaire Général,

ARRÊTÉ

Article 1er - Les conducteurs de véhicules sont tenus de céder le passage aux piétons traversant la chaussée régulièrement engagés sur les passages prévus à leur intention.

Il en est notamment ainsi lorsque les véhicules venant d'une autre voie tournent pour s'engager sur la voie où se trouve le passage pour piétons.

Article 2. - A l'approche des passages réservés aux piétons, les conducteurs doivent réduire l'allure de leur véhicule de manière à pouvoir au besoin s'arrêter ; ils doivent, en outre, ne pas effectuer de dépassement sans s'être assurés que le passage réservé aux piétons est libre.

Article 3. - Il est interdit à tout conducteur de véhicules de stationner sur un passage réservé aux piétons.

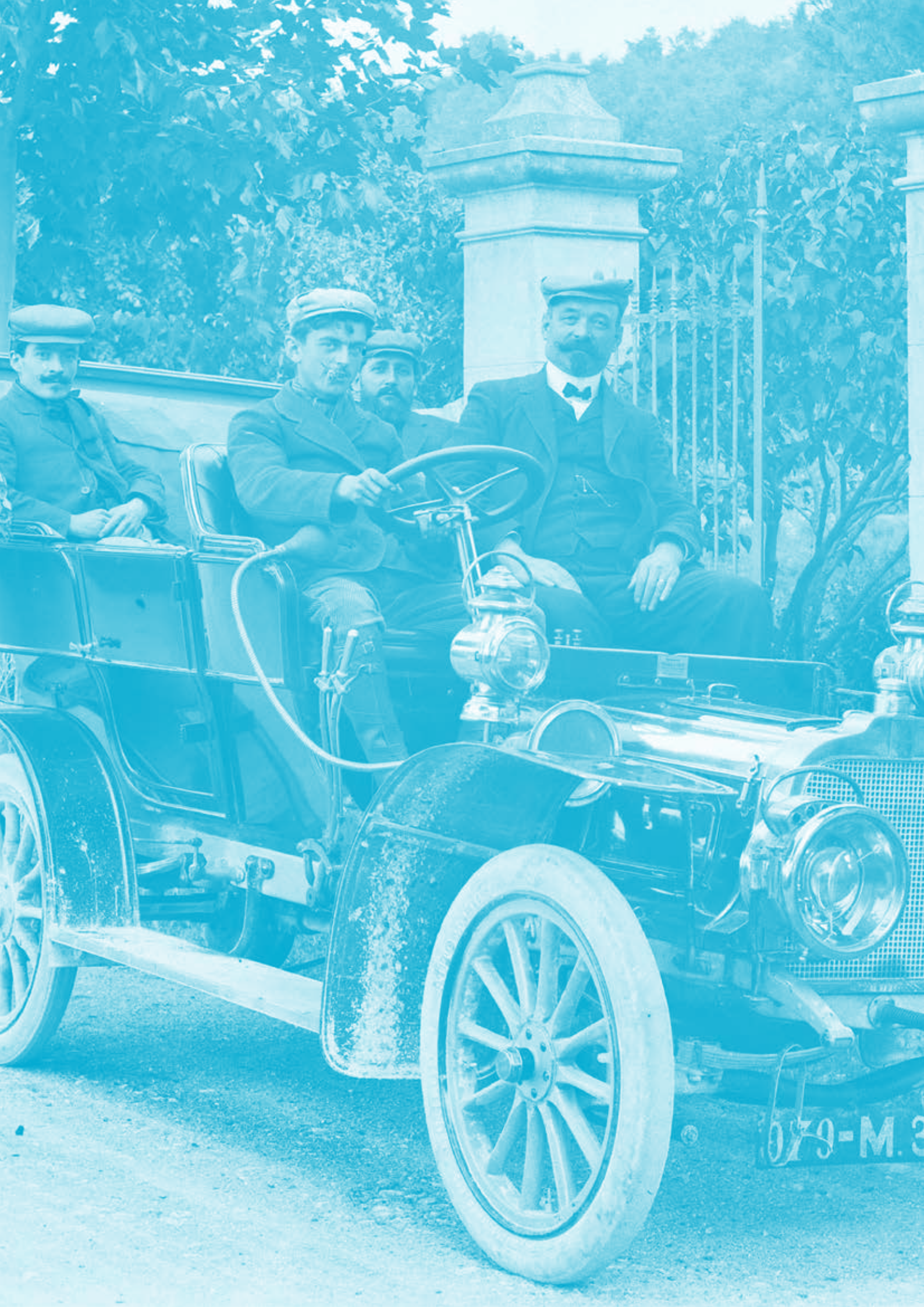
Article 4. - Lorsque des parcs de stationnement des véhicules sont aménagés sur des trottoirs ou terre-pleins, les conducteurs ne doivent circuler sur ceux-ci qu'à une allure très réduite en prenant toutes précautions pour ne pas causer de dommages aux piétons.

Article 5. - MM. le Secrétaire Général, de la Préfecture, les Sous-Préfets de Barcelonnette, Castellane, Forcalquier, le Chef d'Escadron Commandant le Groupement de Gendarmerie des Basses-Alpes, les Maires, les Commissaires de police, sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui entrera en vigueur à compter du 15 avril 1963.

Fait à Digne, le 15 avril 1963.

Le PREFET,

Signé : THISY



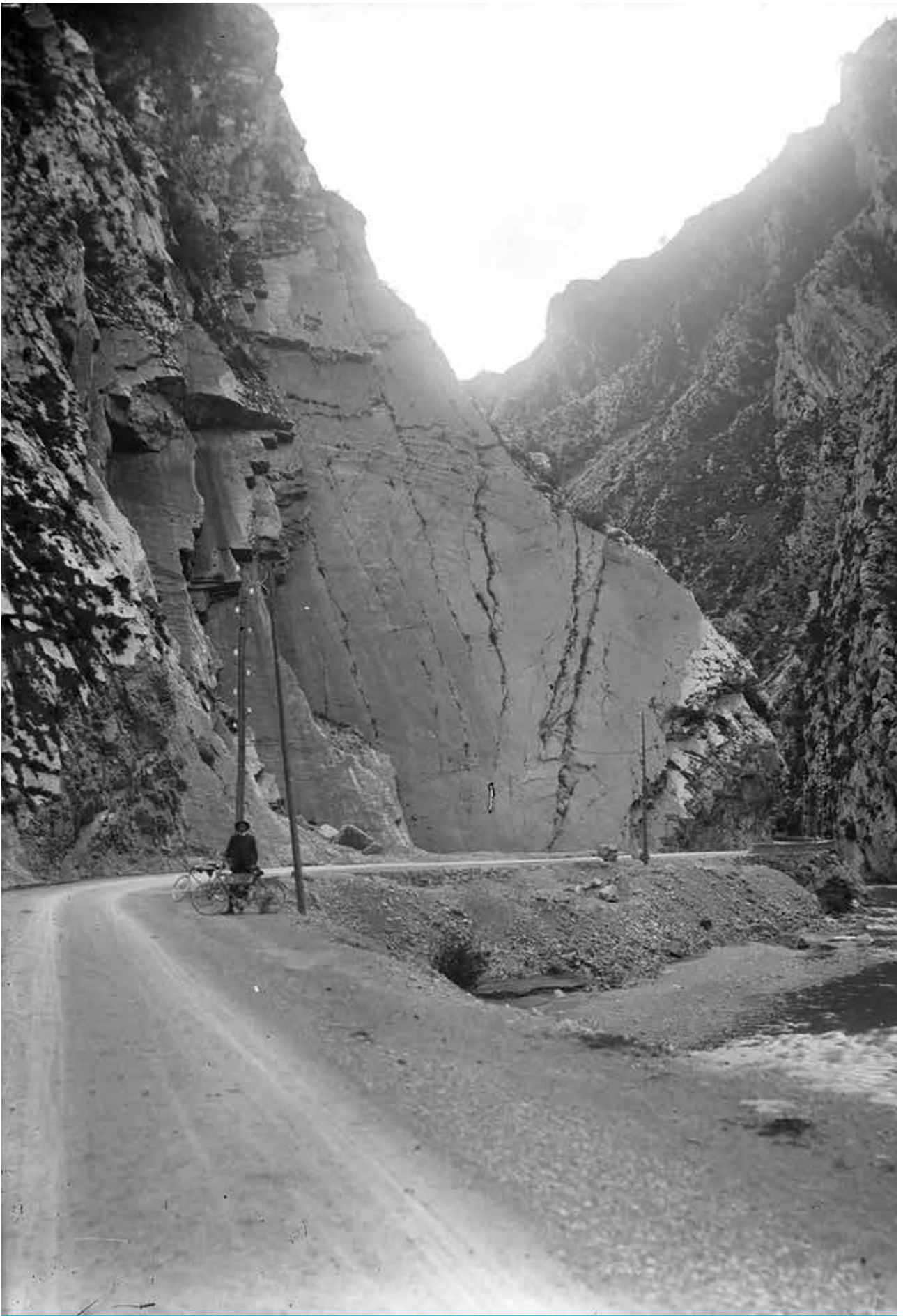
LES ROUTES



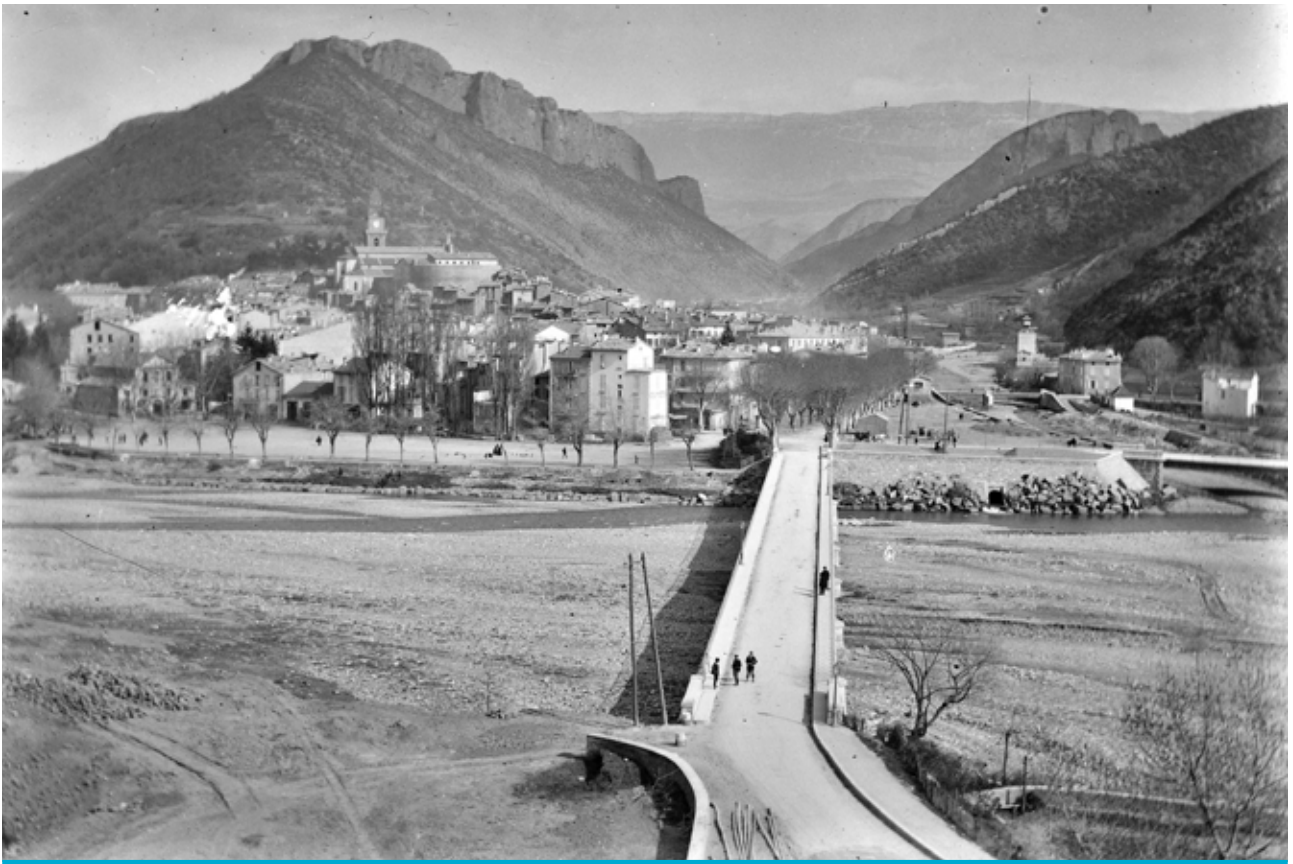
Forcalquier, vue générale, après 1894. Arch. dép. AHP, 31 Fi 1026



Les Mées, vue générale, 1890. Arch. dép. AHP, 31 Fi 0920



Clues de Chabrières, 1910. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2233



Digne, vue générale et le Grand Pont, 1905. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2300



Beaujeu, le hameau du Labouret, 1921. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2581



Gaubert, 1921. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2390



Estoublon, l'avenue du Péage, 1910. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2335



Fouillouse, 1893. Arch. dép. AHP, 31 Fi 1333



Sisteron, avenue de la gare, réfection de la chaussée, 1900. Arch. dép. AHP, 31 Fi 1645



Vaumeilh, vue générale, 1890. Arch. dép. AHP, 31 Fi 0021



Col d'Allos, 1923. Arch. dép. AHP, 207 Fi 2588



L'évolution des moyens de transport au cours des XIX^e et XX^e siècles a notamment transformé la société. La civilisation de l'automobile s'est imposée au fil du temps ! S'est mis en place un cadre juridique (la réglementation de la circulation, la création de papiers mais également le développement du code de la route, des auto-écoles ...) sans cesse en évolution... Et ce n'est pas tout ! La physionomie de nos villes et villages bas-alpins s'est adaptée. Dès les années 1920, l'arrivée des pompes à essence et garages puis la signalisation routière y ont participé. Alors « En voiture, s'il vous plaît ! » pour les Archives départementales et venez découvrir l'aventure de l'automobile dans les Basses-Alpes ...