

# Histoire du permis de conduire en France

## 1851-1924 : du certificat de capacité au permis de conduire

### Prémices de l'automobile

La loi du **30 mai 1851** sur la police du roulage et des messageries publiques tient lieu de texte fondateur pour la [sécurité routière](#). Elle a en effet servi de fondement juridique aux différents [codes de la route](#), puisqu'elle a été visée par tous les textes avant d'être finalement abrogée par celui de 1958. Cette loi ne s'applique en réalité qu'aux routes nationales, aux routes départementales et aux chemins vicinaux de grande communication. Il faudra en fait attendre le décret du 27 mai 1921 pour que les prescriptions s'appliquent à tous les usagers de la route, quelle que soit la route,

Le **16 août 1889**, [Léon Serpollet](#) passe le premier examen de conduite sur un tricycle de sa conception, puis obtient en 1891 la première autorisation de circuler à 16 km/h. La [duchesse d'Uzès](#) est la première femme française à obtenir ce certificat de capacité en mai 1898, mais aussi la première femme à recevoir une contravention, avec son fils, le 3 juillet 1898, pour excès de vitesse à 40 km/h au lieu des 20 km/h autorisés, au Bois de Boulogne. Ce titre est délivré par les ingénieurs des mines et est accessible aux hommes de plus de 21 ans.

La première réglementation en la matière est l'ordonnance du **14 août 1893** prise par le Préfet [Louis Lépine](#) qui instaure le nécessité d'obtenir un certificat de capacité pour circuler dans le périmètre de la [Préfecture de Police de Paris](#). Ce titre était délivré par la préfecture sur rapport du service des Mines aux candidats de plus de 21 ans, de sexe masculin. Un ingénieur des Mines fait passer l'examen, avec pour critères de réussite : savoir démarrer, se diriger, s'arrêter et avoir quelques notions de dépannage. La vitesse est limitée à 20 km/h en rase campagne et à 12 km/h en agglomération. Ce sont les constructeurs automobiles qui délivrent le certificat de capacité. Il existe alors 1 700 véhicules en France. Ce texte eut une portée considérable, puisqu'il servit d'exemple aux autres départements et fut, sans aucun doute, pris en considération lors de l'élaboration du premier règlement général sur la police de la circulation.

### 1899 : le certificat de capacité

L'unification de la réglementation à l'ensemble du territoire intervient avec le décret du **10 mars 1899** portant règlement relatif à la circulation des automobiles. L'article 11 du décret dispose que « 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 », et l'article 32 prévoit le retrait de ce certificat par arrêté préfectoral « après deux contraventions dans l'année ». Une circulaire d'application du 10 avril 1899 précise les conditions de délivrance du certificat de capacité.

Devant le foisonnement de réglementations tant nationales, que régionales ou locales, se rattachant souvent à des droits très anciens, une réforme s'imposait. C'est sous l'impulsion de M. [Yves Le Trocquer](#), ministre des travaux publics, qu'est publié le décret du **27 mai 1921** portant règlement sur la police de la circulation sur la voie publique, premier code de la route. Bien que constituant une grande avancée, ce texte ne codifie strictement que les règles relatives à la circulation routière. Rien n'est dit en particulier sur les contraventions à la police de la circulation, ce qui va créer quelques difficultés dans son application.

Alors qu'avant la première guerre mondiale, on songeait très sérieusement à abolir le certificat de capacité pour la conduite des automobiles et à sanctionner par le jeu normal des responsabilités civiles ou pénales les accidents imputables à la maladresse ou à l'incapacité des conducteurs, l'opinion publique, en présence des nombreux accidents dus à l'accroissement considérable de la circulation automobile, a réclamé, au contraire, un contrôle plus rigoureux de l'aptitude physique et technique des conducteurs. C'est ainsi que le décret du 27 mai 1921 stipule dans son article 29 que « nul ne peut conduire un véhicule 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 spécial est institué pour les conducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kg. Après deux contraventions dans l'année, le certificat de capacité pourra être retiré par arrêté préfectoral, le titulaire entendu, et sur avis du service des mines ». Cet article, en différenciant deux types de véhicules, annonce une spécialisation plus poussée des futurs permis de conduire.

### 1922 : premier permis de conduire

Le terme "permis de conduire" apparaît pour la première fois dans le décret du **31 décembre 1922**, dit "code de la route" constituant le titre de l'article 29 [Note 1](#). Cet article stipule que « Nul ne peut conduire un véhicule automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable d'un expert accrédité par le Ministre des travaux publics. Ce permis ne pourra être délivré à l'avenir qu'à des candidats âgés d'au moins 18 ans. Il ne pourra être utilisé pour la conduite soit des voitures affectées à des transports en commun, soit des véhicules dont le poids en charge dépasse 3 000 kilogrammes, que s'il porte une mention spéciale à cet effet. » ,

Une différence notable apparaît dans la rédaction de l'article par rapport à celle du précédent décret : le titre n'est plus délivré par le service des mines, mais par "un expert accrédité". Le Ministre des Travaux publics a en effet procédé à une réorganisation totale du service des examens de capacité. L'Union Nationale des Associations de Tourisme a été chargée de fournir aux Préfets, par l'organe d'experts de son choix, individuellement agréés par le Ministre des Travaux publics, des certificats constatant, après de sérieuses épreuves, la capacité des candidats à manier les véhicules pour lesquels ils sollicitent le permis de conduire, ainsi que leur parfaite connaissance des règles de la circulation. L'organisation de l'U.N.A.T. s'étend sur tout le territoire, et fonctionne sous le contrôle des Ingénieurs des Mines. D'autre part, l'U. N. A. T. tient à jour un Répertoire général des Permis de Conduire qui permet, par un procédé de classement et de vérification très

rapide, de déjouer toute tentative de fraude,

Le permis de conduire est habituellement appelé « carte rose ». Il est muni de la photographie du titulaire. L'ancien modèle qui comportait le terme "certificat de capacité" est remplacé par le nouveau qui est intitulé "permis de conduire". Il existe deux modèles : le modèle A (rose), pour les automobiles et le modèle B (rose pâle) pour les motocyclettes sans side-car. Pour les conducteurs d'automobiles militaires, le permis de conduire est de couleur verte. Sa réglementation figure au Mémorial de la gendarmerie de 1921

L'arrêté du [16 mars 1923](#) introduit différentes catégories. Ainsi le permis A, délivré pour les conducteurs de plus de 18 ans, ne peut être utilisé pour le transport de personnes ou les véhicules de plus de 3 tonnes que s'il porte une mention spéciale. Le permis B est quant à lui délivré pour les conducteurs de plus de 16 ans pour conduire une motocyclette, quel que soit son poids pourvu qu'elle soit à deux roues, donc sans [side-car](#). loi du 5 janvier 1924 introduit la perception d'une redevance pour l'obtention du permis de conduire : un droit d'examen de 15 Francs complété d'un droit de brevet de 50 francs

### **Entre deux-guerres : institution de sanctions et professionnalisation de l'enseignement**

L'époque est à la recherche d'une réponse adaptée aux nouvelles nécessités liées à l'accroissement de la circulation routière et particulièrement au nombre grandissant des accidents, car le parc de véhicules en circulation explose. Les motocyclettes connaissent leur âge d'or. De 35 000 avant guerre, leur nombre dépasse 300 000 en 1928, et atteint 570 000 en 1934, puis décroît légèrement avec la crise <sup>A 1</sup>. Le parc de véhicules de tourisme passe quant à lui de 157 272 en 1920 à 1 800 000 en 1940 et le nombre de véhicules utilitaires de 79 076 à 500 000 <sup>A 2</sup>.

Il s'ensuit une réflexion sur les modes de répression qui permettraient aux forces de l'ordre de faire respecter le Code de la Route. Dans une circulaire du [15 janvier 1923](#) le [ministre de l'intérieur Maurice Maunoury](#) invente le « coup de sifflet du gendarme ». Il indique effectivement aux préfets qu'il conviendrait de « donner aux gendarmes le moyen de prévenir, pour arrêt, un automobiliste en faute » et en conséquence décide que « Chaque militaire devra être muni d'un sifflet. (...) afin qu'à l'avenir tous les agents qualifiés pour dresser des contraventions en la matière imposent l'arrêt aux automobilistes en faute et les préviennent 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. »