

LES AUTOMOBILES EN TUNISIE

Les origines du parc automobile de Tunisie se situent à la fin du siècle dernier.

Les quelques dizaines de véhicules qui circulaient à cette époque sur les routes de la Régence justifiaient, malgré leur nombre réduit, un premier code de la route (décret beylical du 5 août 1897).

La sévérité relative de ce premier règlement était à l'échelle des craintes que faisaient naître dans le public ces nouveaux engins de locomotion. L'opposition marquée jadis à l'encontre des chemins de fer s'est retrouvée également contre ceux qui, il y a un demi-siècle, estimaient devoir demander à la mécanique de supprimer les distances.

Les premiers automobilistes furent considérés quelque peu comme des êtres hors la loi et sévèrement jugés par les Tribunaux. En 1901, un conducteur fut condamné à 20 jours de prison ferme pour avoir renversé un réverbère à Paris. En 1904, un automobiliste qui circulait dans le Bois de Boulogne, sans lanterne arrière, fut gratifié de deux jours de prison.

La crainte qu'inspiraient les automobiles provenait surtout de leur vitesse ; aussi celle-ci fut-elle sévèrement réglementée. C'est ainsi que le décret de 1897 limitait la vitesse, en rase campagne, à 20 kmh. Cette restriction fut maintenue longtemps encore, passant ensuite à 30 kmh en 1908, puis à 50 kmh en 1914. Ce n'est qu'en 1925 que le règlement cessa de fixer une vitesse maximum hors des agglomérations. Seule fut maintenue la formule qui est toujours d'actualité : « Le conducteur doit rester constamment maître de la vitesse de son véhicule ».

Les automobiles de l'époque avaient cependant des possibilités beaucoup plus grandes que les vitesses maxima imposées, comme l'indiquent les moyennes réalisées au cours des compétitions suivantes :

44 km. 70 sur Paris-Amsterdam en 1898 ;

70 km. sur Pau-Bayonne en 1900 ;

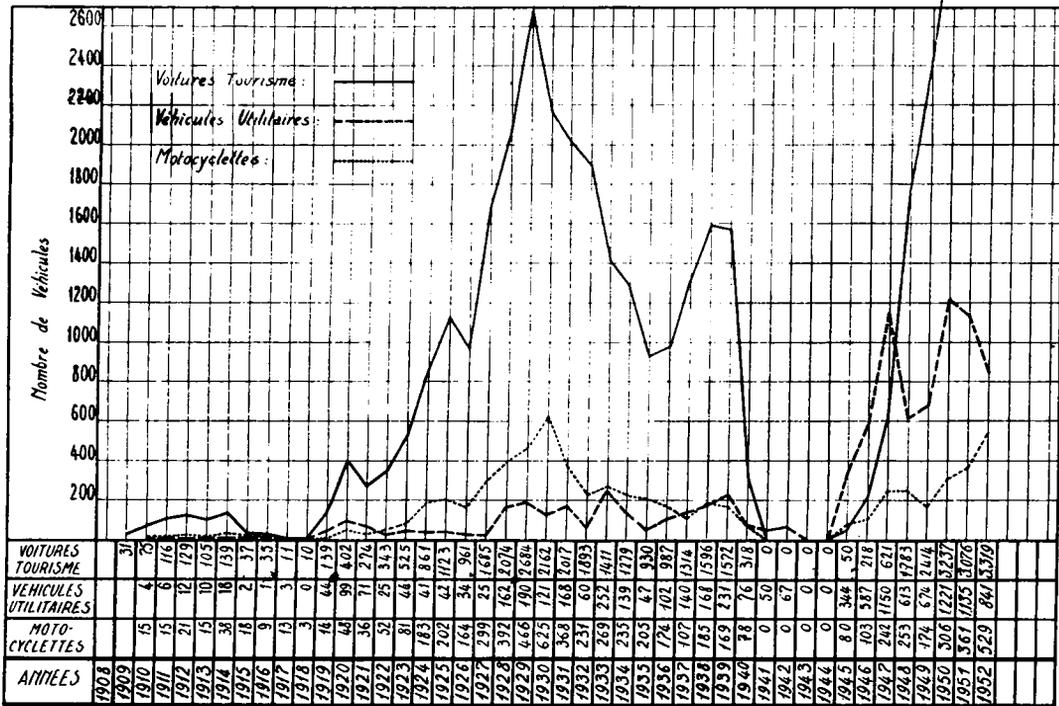
100 km. sur Paris-Bordeaux en 1903.

Les véhicules de tourisme n'étaient pas cependant aussi rapides ; toutefois, au cours de l'exposition de 1900 on enregistra des moyen-

VEHICULES AUTOMOBILES NEUFS

GRAPHIQUE DES IMMATRICULATIONS ANNUELLES

①



N° 1760 3711, 14 25-5-50. Complété avec le N° 202 14 9-7-53. Dessiné M.D.

nes de 35 kmh, ce qui imposait des vitesses instantanées bien supérieures. Lors de cette exposition, l'une des rares voitures à vapeur présentées, une Serpollet, atteignit 32 km. 2 de moyenne sur un circuit de plus de 600 km.

Si l'on en juge par une prescription du décret de 1897, tous les véhicules n'étaient pas aussi bruyants qu'on pourrait le supposer. Le règlement prévoyait en effet que les véhicules « naturellement silencieux » devaient être munis en plus de la corne ou de la trompe réglementaire, d'une clochette ou de grelots ne comportant aucun dispositif d'arrêt. Nul doute que, malgré ces accessoires, les Tunisois de cette belle époque n'étaient pas soumis à des ébranlements nerveux comme le sont les citadins de nos jours.

MOUVEMENT DES IMPORTATIONS

Le volume des importations d'automobiles a subi, depuis l'origine, des variations sensibles dont les plus importantes ont été les conséquences des deux grandes guerres mondiales de 1914 et 1940 et de la crise économique mondiale qui sévit vers 1930 (voir graphique n° 1).

PERIODE ANTERIEURE A 1918

Cette période connut un développement important de la construction automobile, grâce en particulier à l'industrie française qui se trouvait au premier rang.

En France, le volume des véhicules en circulation passa de 2.897 en 1900, à 107.535 en 1914. Dans le même temps, le parc automobile de Tunisie passait de quelques dizaines à 1.102 véhicules en 1914 ; il comptait 322 véhicules en 1908, date de la création de la carte grise. Ce fut, en effet, le décret du 15 janvier 1908 qui prescrivit les cartes grises, ainsi que les plaques d'identité, dites plaques minéralogiques ou d'immatriculation.

Le mouvement ascendant de la courbe des importations se poursuivit régulièrement jusqu'en 1914 ; l'ouverture des hostilités devait ensuite ralentir sensiblement les importations. En outre, des réquisitions au profit de l'armée vinrent affecter également le parc automobile.

PERIODE 1919-1939

Cette période d'entre deux guerres fut marquée par une ascension rapide de la courbe des importations de 1922 à 1929, puis par une chute tout aussi rapide, à partir de 1930, jusqu'en 1935, période où se place la crise mondiale rappelée ci-dessus.

Enfin, de 1936 à 1939, on enregistra une nouvelle reprise du commerce automobile qui fut interrompue à peu près radicalement par la deuxième guerre mondiale.

PERIODE 1940-1945

Les importations de véhicules furent réduites à zéro jusqu'au début

de 1945, à l'exception d'une centaine de véhicules industriels à gazogènes importés de France en 1941 et 1942.

Plus que l'arrêt des importations, les réquisitions devaient affecter bien davantage le parc automobile de la Régence. Ce furent tout d'abord les réquisitions au profit de nos armées qui s'exercèrent en 1939. A ces réquisitions, s'ajoutèrent ensuite celles des troupes de l'Axe en 1942 et 1943.

Au total 7.500 véhicules environ furent réquisitionnés de 1939 à 1943, sur un parc automobile qui comportait en 1939 moins de 23.000 véhicules. Les réquisitions s'exercèrent évidemment sur le bon matériel de telle sorte que le parc automobile fut écrémé de ce qu'il avait de meilleur.

Au moment de la libération en 1943, la situation de ce parc était des plus précaires malgré les efforts très louables de l'industrie locale pour pallier au manque de pièces de rechange, de pneumatiques, d'accumulateurs, etc... La transformation de certains véhicules pour la marche au gazogène ou à l'alcool avait contribué également à une usure plus rapide du matériel.

Fort heureusement, l'abandon d'un matériel important et relativement en bon état par les troupes de l'Axe, lors de leur reddition en 1943, permit, dès la libération, de régénérer le parc des transports routiers. Des camions, récupérés comme prises de guerre, furent cédés, en effet, par l'Armée à titre temporaire ou définitif à l'économie civile.

PERIODE 1945-1953

A partir de 1941 la Tunisie commença à recevoir du matériel neuf, importé principalement des Etats-Unis. Cette reprise des importations fut d'ailleurs assez lente jusqu'en 1947, d'autant plus que le manque de carburant contraignait à maintenir des restrictions à la circulation.

Dès le début de 1948, le mouvement des importations s'accéléra jusqu'en 1950. Depuis, il s'est stabilisé aux environs de 4.600 à 4.700 véhicules par an. Il convient de préciser cependant que cet arrêt dans l'ascension de la courbe des importations est le fait des véhicules utilitaires.

Véhicules utilitaires. — Pour cette catégorie de véhicules le volume annuel des importations est en baisse depuis 1950 ; il tend vers un niveau dont le point bas se fixera en fonction, d'une part, de l'attribution de nouvelles licences de transports, d'autre part, de la nécessité de remplacer le matériel usé. Il faut tenir compte, en effet, en ce qui concerne notamment les véhicules de récupération, que ceux-ci totalisent déjà un nombre important de tonnes-kilométriques depuis dix ans, indépendamment de ce qu'il leur a été demandé au cours des opérations de guerre.

Voitures de tourisme. — Le mouvement des importations, sans cesse en progression, demeure toujours très actif, d'autant que les délais de livraison ont pratiquement disparu pour la presque totalité

des marques françaises. Le chiffre maximum des importations atteint avant-guerre, soit 2.684 voitures en 1929, est largement dépassé depuis 1950.

Motocyclettes. — Une activité semblable est constatée en ce qui concerne la vente des motocyclettes, grâce, notamment, à la vogue que connaissent les scooters et en général les motocyclettes de faible cylindrée (jusqu'à 125 cm³).

Toutefois, le plus fort chiffre des importations annuelles enregistré avant-guerre, soit 635 motocyclettes en 1930, n'a pas encore été atteint ; il n'a été que de 529 en 1952.

Véhicules de récupération, des surplus ou des séries anciennes (TU à TU 4). — L'importance du nombre d'immatriculation correspondant à ces véhicules apparaît sur le graphique n° 2, au-dessus de la courbe des importations de véhicules neufs ; ce nombre diminue tous les ans. Pour 1952, il ne représente plus que 12,4% du nombre total d'immatriculations, soit 662 véhicules sur 5.351 dont : 270 véhicules de récupération ou des surplus, et 392 véhicules réimmatriculés (des séries TU à TU 4).

Véhicules d'occasion (mutations). — Les transactions sur les véhicules d'occasion ne cessent de croître (voir graphique n° 2) parallèlement à celui des immatriculations. La proportion des mutations a dépassé le double des immatriculations. Cette proportion était, en 1939, de 5 mutations pour une immatriculation.

Vente à crédit des véhicules automobiles. — Des mesures semblables à celles qui existaient déjà dans la Métropole en 1934, ont été prises en Tunisie en 1935 pour faciliter la vente à crédit des véhicules automobiles.

Un décret beylical du 7 novembre 1935 permet à tout vendeur d'un véhicule dont une partie du prix reste due, d'obtenir une inscription de privilège au Service des Mines.

Du fait de cette inscription, le véhicule vendu à crédit demeure la propriété du vendeur jusqu'à parfait paiement du véhicule.

Depuis 1935, il a été enregistré 15.700 inscriptions de privilège. Pour la période d'après-guerre, soit depuis 1945, le nombre d'inscriptions de privilège s'élève à 10.711 dont 3.364 en 1952 ; pour le premier semestre de 1953, il s'élève à 1.750.

Il n'est pas douteux que cette réglementation facilite beaucoup les transactions sur les véhicules automobiles vendus à crédit.

Seuls les vendeurs de véhicules peuvent requérir une inscription de privilège. Cependant, des organismes financiers interviennent dans les ventes à crédit soit par subrogation, soit directement comme c'est le cas pour deux organismes bancaires chargés d'accorder des prêts aux anciens combattants.

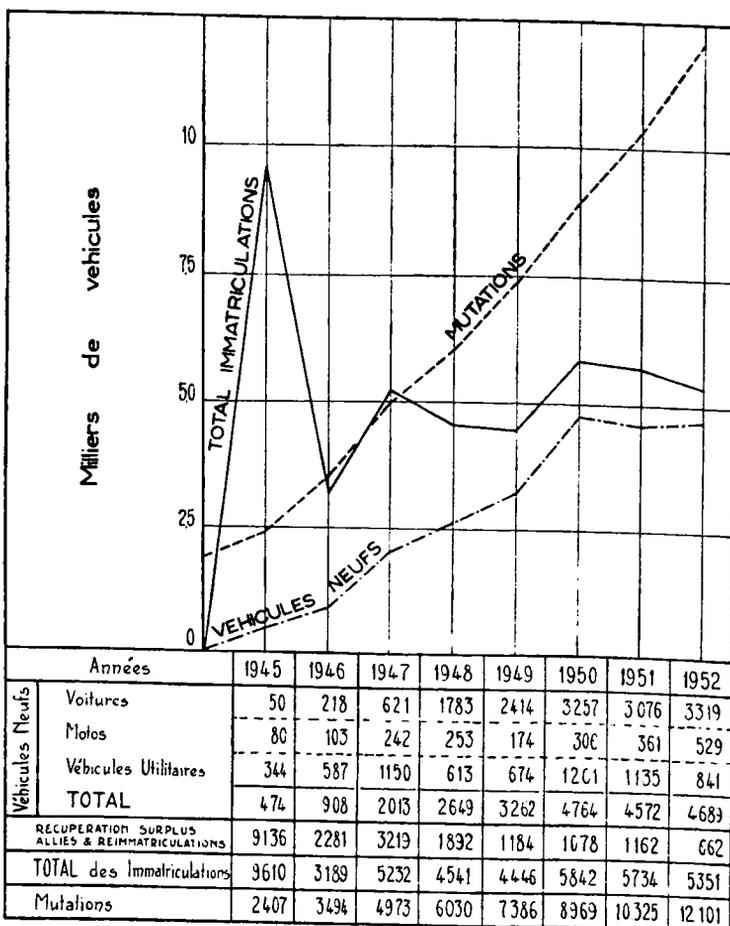
Une particularité de la réglementation tunisienne, qui n'existe pas dans la Métropole, consiste dans l'apposition d'un cachet spécial sur la carte grise de tout véhicule vendu à crédit.

SERVICE DES MINES DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENERGIE

SERVICE AUTOMOBILES

②

IMMATRICULATIONS REIMMATRICULATIONS ET MUTATIONS



77. MOU. P. 4. 1. 4. 53. Classeur 28

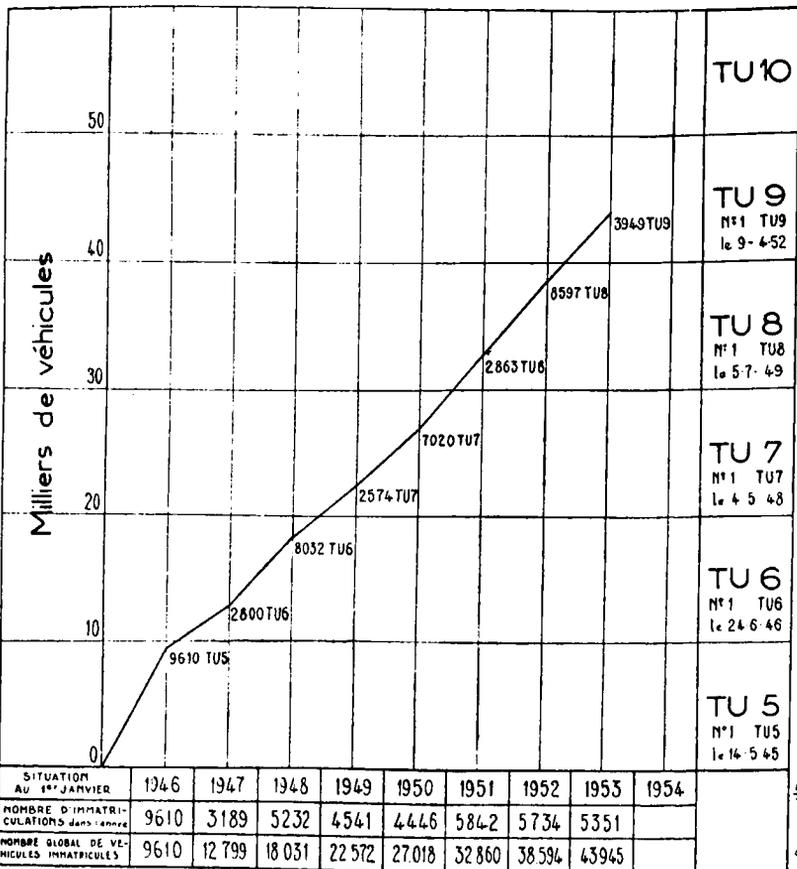
SERVICE DES MINES DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENERGIE

SERVICE AUTOMOBILES

③

IMMATRICULATIONS CUMULEES (TOUS LES VEHICULES)

DATES D'EMISSIONS DES INDICES MINERALOGIQUES



M. M. 203M le 17 53 (Annexe A5)

CONSISTANCE ACTUELLE DU PARC AUTOMOBILE

REIMMATRICULATION

Au lendemain de la libération, il devint nécessaire de faire le point sur la situation du parc automobile. L'exploitation des registres d'immatriculation ne pouvait permettre un travail efficace à ce sujet. En effet, très nombreux étaient les véhicules qui avaient disparu de la circulation, soit par vétusté, soit à la suite de réquisitions, de destruction, etc... De plus, pour les raisons spéciales, les registres reçurent de nombreuses inscriptions fictives pendant l'occupation.

Enfin, des centaines de véhicules prêtés par l'Armée à l'Economie Civile, furent immatriculés provisoirement en 1943 et 1944.

Pour y voir clair il fallait repartir à zéro, ce que permit la réimmatriculation des véhicules, ordonnée par décret beylical du 12 avril 1945. L'on sait que cette réimmatriculation s'est révélée également nécessaire, en France, un peu plus tard.

Seuls ont été réimmatriculés les véhicules qui ont été présentés en état de marche. L'échange des cartes grises des séries anciennes (TU à TU 4) s'est fait sans frais. Actuellement, seules sont valables les cartes grises de la série TU 5 et des séries suivantes.

Le graphique n° 3 représente sensiblement la situation globale du parc automobile au 1^{er} janvier de chacune des années depuis 1945 ; ces indications correspondent à des véhicules qui ont été mis ou remis effectivement en circulation depuis avril 1945.

DATES D'EMISSION DES INDICES MINERALOGIQUES

Sur le graphique n° 3 figurent les dates d'émission du premier numéro de chacune des séries TU en cours, ainsi que le numéro d'immatriculation attribué au début de chacune des années 1945 à 1953.

Ce graphique permet de situer approximativement l'époque de mise en circulation d'un véhicule d'après son numéro d'immatriculation.

Le premier numéro attribué au début de l'année 1953 est 3.949 TU 9. Le nombre total d'immatriculation enregistrées à cette date s'élevait donc au début 1953 à 43.945 soit :

4 séries (TU 5 à TU 8) de 9.999.....	39.996
La série TU 9 (part) soit 3.949	3.949
	43.945

CONSISTANCE REELLE DU PARC

Parmi les 43.945 véhicules immatriculés au 1^{er} janvier 1953, un certain nombre de ceux-ci ont disparu (exportations, usure, etc...).

Les chiffres qui sont donnés ci-après résultent des relevés du Service Tunisien des Statistiques obtenus à partir des fiches de renseignements exigées par le Service des Mines pour toute immatricula-

tion, ou mutation de véhicule automobile. Ces chiffres sont eux-mêmes un peu supérieurs à la réalité car trop nombreux sont les propriétaires qui négligent de signaler les véhicules retirés définitivement de la circulation.

A l'exception des véhicules dont la circulation est subordonnée à la possession d'un laissez-passer, il n'est pas possible de connaître très exactement le nombre de ceux qui circulent effectivement. Un tel inventaire ne peut plus être fait depuis que la taxe de circulation sur les automobiles a été supprimée et remplacée, en 1935, par un droit de consommation sur les carburants. Les chiffres donnés ci-après sont toutefois très près de la réalité, avec un écart inférieur à 5%.

Répartition des véhicules par catégorie

Voitures de tourisme	24.310
Motocyclettes et tricycles	5.789
Véhicules utilitaires	12.108
	42.207

Le parc des véhicules utilitaires comprend :

	Essence	Gas-oil	Véhicules électriques	Total
Voitures commerciales	1.203	—	—	1.203
Autocars	398	213	—	611
Camions et camionnettes	8.418	1.762	10	10.090
Véhicules à avant-train moteur	62	42	—	104
	10.081	2.017	10	12.108

Ancienneté des véhicules (voir tableau page 60)

Le parc automobile a été sensiblement rajeuni par rapport à ce qu'il était avant-guerre. On compte actuellement 57,68% de véhicules mis en service depuis moins de huit ans contre 33% en 1939.

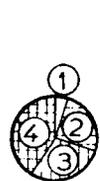
Parmi les véhicules mis service de 1940 à 1944, ne figurent presque exclusivement que des véhicules provenant des surplus alliés ou de la récupération sur les troupes de l'Axis. Malgré le service intense qui lui a été demandé pendant les opérations de guerre, ce matériel a permis de régénérer substantiellement le parc des transports routiers ; quoique accusant aujourd'hui une certaine fatigue, il rend encore de grands services.

On compte 3,40% de véhicules ayant 25 ans ou plus de service, dont la circulation sur les routes peut présenter un certain danger en raison de leur vétusté. Ces véhicules nécessitent une surveillance attentive des services de la police de la route. La doyenne des voitures en circulation est une Citroën 8 CV immatriculée en novembre 1920.

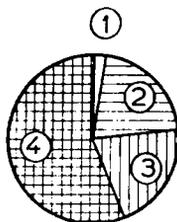
C'est la famille des voitures de tourisme qui a été plus particulièrement rajeunie par l'apport des véhicules neufs importés depuis 1945;

SERVICE DES MINES DE L'INDUSTRIE
ET DE L'ENERGIE

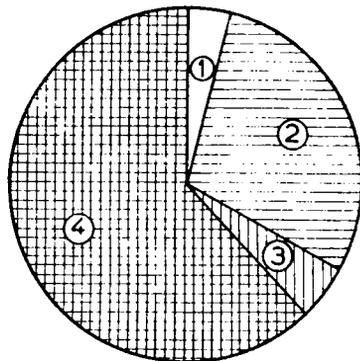
ANCIENNETÉ DES VEHICULES



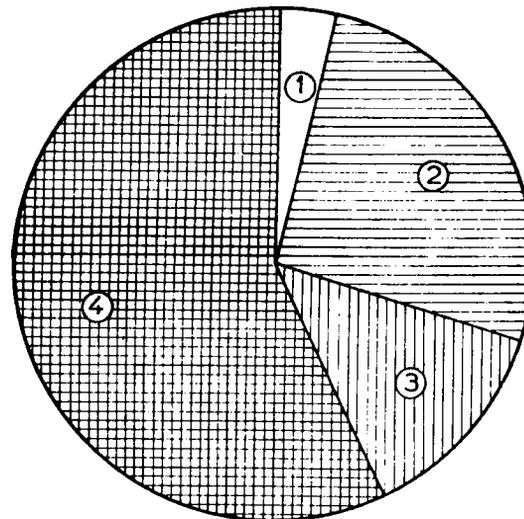
Motos
13,70 %



Vehicules
Utilitaires
28,70 %



Voitures
57,60 %



Ensemble des vehicules
100 %

100 %

LEGENDE	Véhicules mis en service	Motocyclettes		Véhicules Utilitaires		Voitures		Ensemble véhicules	
		N ^{BRE} de véhicules	%						
①	Avant 1930	243	4,20%	276	2,28%	915	3,75%	1434	3,40%
②	de 1930 à 1939	1.475	25,48%	2.523	20,83%	7.048	29,00%	11.046	26,17%
③	de 1940 à 1944	1.706	29,47%	2.497	20,62%	1.179	4,85%	5.382	12,75%
④	de 1945 à 1952	2.365	40,85%	6.812	56,27%	15.168	62,40%	24.345	57,68%
	TOTAUX	5.789	100,00%	12.108	100,00%	24.310	100,00%	42.207	100,00%

ceux-ci représentent en effet 62,40% de l'ensemble des voitures en circulation.

Pour les motocyclettes et les tricycles, l'âge moyen de l'ensemble est plus ancien ; cependant, au rythme actuel des importations, cette situation ne peut que s'améliorer rapidement.

Répartition par nationalité des propriétaires

Nationalités	Voitures	Motocyclettes et tricycles	Véhicules utilitaires	Ensemble	%
Français	11.856	2.352	2.599	16.807	39,82
Français Musulmans	234	55	105	394	0,93
Tunisiens Musulmans	5.347	1.395	2.892	9.634	22,80
Tunisiens Israélites	1.416	114	315	1.845	4,37
Italiens	2.184	915	523	3.622	8,60
Autres nationalités	491	116	144	751	1,78
Administrations et Sociétés.	2.782	842	5.530	9.154	21,70
	24.310	5.789	12.108	42.207	100

Répartition des véhicules selon la puissance

a) Voitures

	Ensemble des véhicules	Véhicules importés depuis 1945
1 à 3 CV	557	363
4 CV	4.220	4.048
5 CV	236	16
6 CV	3.406	2.008
7 CV	3.403	3.086
8 CV	1.209	65
9 CV	2.025	530
10 CV	757	65
11 CV	3.892	2.680
12 à 15 CV	2.555	1.147
16 à 20 CV	1.364	867
plus de 20 CV	686	293
	24.310	15.168

La puissance moyenne pondérée de l'ensemble des voitures est de l'ordre de 9 CV ; celle des voitures importées après guerre, depuis 1945, n'est que de 8 CV.

Il s'agit ici toutefois de puissances fiscales auxquelles correspondent des puissances réelles beaucoup plus élevées (4 à 6 fois plus et même davantage, selon les types de véhicules).

La puissance fiscale est calculée d'après la formule :

$$P = K \times l \times d^2 \times n \times w$$

dans laquelle :

K est un coefficient égal à 0,00015,

l = course en cm.,

d = alésage en cm.,

n = nombre de cylindres,

w est un coefficient forfaitaire correspondant à un nombre de tours-seconde,

w = 30 pour les voitures, 25 pour les camionnettes et 20 pour les poids lourds.

Les valeurs du coefficient w sont largement dépassées avec les moteurs modernes ; la puissance réelle de ceux-ci est d'ailleurs fonction d'autres facteurs ne figurant pas dans la formule ci-dessus.

En voici quelques exemples :

	Puissance		Tours minute	Taux de compression
	fiscale	réelle		
Dyna Panhard	3 CV	28 CV	5.000	7,5
Renault	4 CV	21 CV	4.100	7,25
Peugeot 203	7 CV	42 CV	4.500	6,9
Simca Aronde	7 CV	45 CV	4.400	6,8
Gordini 1500	9 CV	95 CV	5.800	8,5
Alta (course)	12 CV	150 CV	6.500	12
Jaguar Sport	20 CV	160 CV	5.000	7

Chaque pays a sa formule pour calculer la puissance des automobiles. C'est ainsi qu'une 4 CV Renault a une puissance fiscale de :

7, 36 CV en Grande-Bretagne et aux U.S.A.,

10, 70 CV en Italie,

2,85 CV en Allemagne,

3, 61 CV en Suisse.

b) Motocyclettes

La répartition par puissance est la suivante :

	Ensemble des véhicules	Véhicules importés depuis 1945
1 CV	1.736	1.358
2 CV	360	102
3 CV	627	164
4 CV	1.029	222
5 CV	1.253	210
plus de 5 CV	590	309
	5.595	2.365

La puissance moyenne pondérée, pour l'ensemble, est de 3,15 CV et de 2,4 CV pour les motocyclettes importées depuis 1945. Ces chiffres soulignent la tendance du marché orienté vers les vélomoteurs et scooters de 1 CV ; ceux-ci représentent près de 60% du nombre total de motocyclettes importées depuis 1945.

c) Véhicules utilitaires

Pour cette catégorie de véhicules, la notion de puissance fiscale a moins de signification que celle de la charge utile (camions et camionnettes) ou du nombre de places (autocars).

La répartition des véhicules de transports de marchandises, selon leur charge utile, est la suivante :

	Véhicules de transport		Remorques		Tonnage global
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	
Jusqu'à 0 T. 500	2.104	840	395	167	1.007
0 T. 501 à 1 T. 250	2.329	2.151	116	102	2.253
1 T. 251 à 2 T.	1.742	2.268	98	164	3.432
2 T. 001 à 3 T. 5	2.397	7.067	115	345	7.412
3 T. 501 à 5 T.	1.231	6.319	589	2.834	8.153
5 T. 001 à 7 T.	1.152	7.281	336	2.109	9.390
7 T. 001 à 10 T.	399	2.712	261	2.317	5.029
Plus de 10 T.	63	867	39	626	1.493
sans tonnage	80	—	2	—	—
Total	11.497	29.505	1.950	8.664	38.169

Répartition des autobus et autocars d'après le nombre de places :

10 places	2
11 à 14 places	43
15 à 19 places	48
20 à 24 places	74
25 à 29 places	72
30 à 34 places	99
35 à 39 places	139
40 et plus	134

611

Répartition des véhicules d'après la catégorie et l'origine (voir graphique page 64).

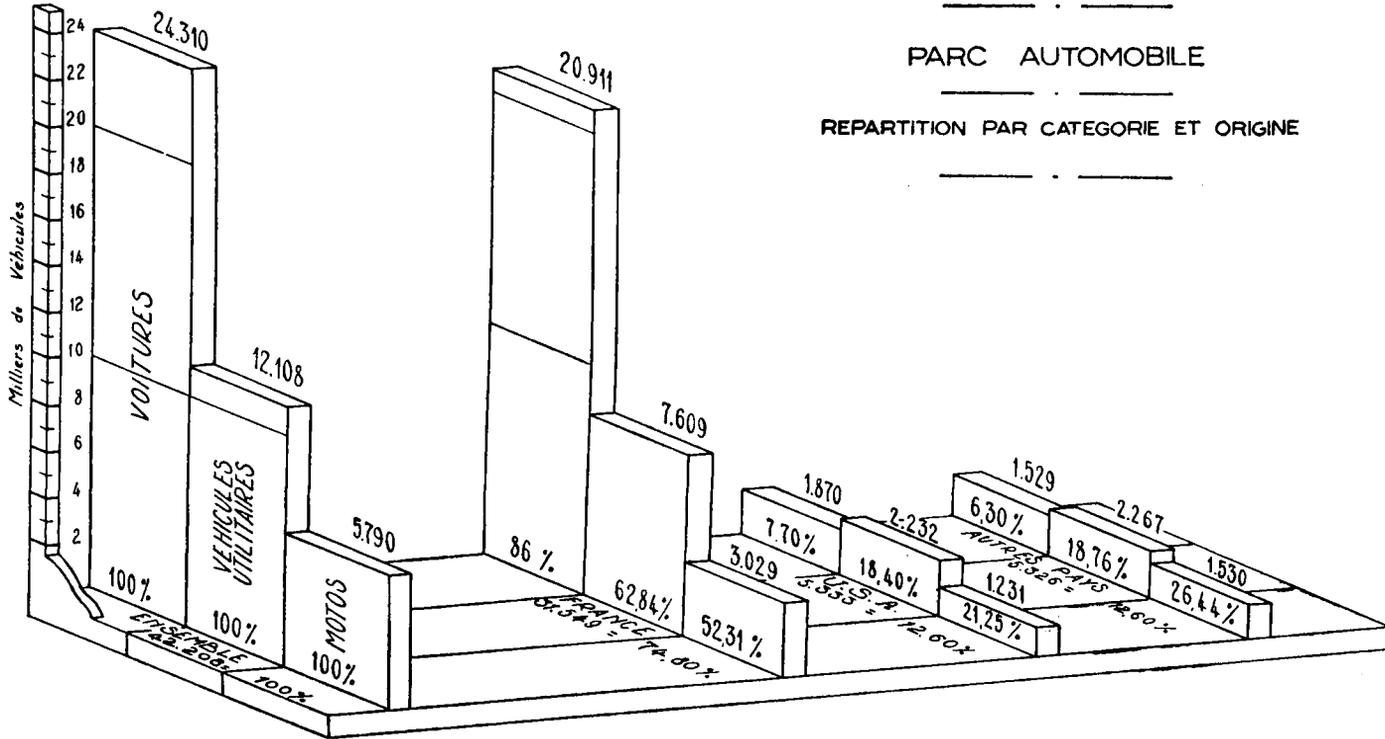
Les véhicules de marques françaises représentent les 3/4 de l'effectif global. La construction américaine occupe le deuxième rang, totalisant à elle seule un nombre de véhicules sensiblement égal à ce lui de tous les autres pays étrangers réunis.

a) Voitures de tourisme. — La prédominance des véhicules français est beaucoup plus marquée dans la catégorie des voitures, ces

SERVICE DES MINES DE L'INDUSTRIE
ET DE L'ENERGIE

PARC AUTOMOBILE

REPARTITION PAR CATEGORIE ET ORIGINE



N° 1969 205 M. le 6-7-53. Dessiné: M.S.

véhicules représentant, en effet, 86% de l'ensemble des voitures de tourisme ; leur répartition par marques principales s'établit comme suit :

Citroën	6.210	Simca	2.274
Renault	6.141	Ford	467
Peugeot	4.486	Panhard	217
etc...			

Parmi les véhicules de construction américaine qui totalisent 1.870 véhicules, Ford vient en tête avec 617 véhicules, puis Willys 516, Chevrolet 153, etc...

La construction allemande vient après celle des U.S.A. avec 772 voitures, dont 292 Opel, 250 Volkswagen, 67 Mercedes Benz, etc...

Les marques italiennes s'inscrivent pour 603 voitures dont 545 Fiat.

b) *Véhicules utilitaires.* — Quoique un peu moins marquée que pour les voitures, la prédominance des marques françaises est cependant importante (62,84%). La marque Renault vient en tête avec 2.395 véhicules, suivie de Citroën 2.200, Peugeot 1.282, Berliet 702, etc.

La production américaine vient en deuxième rang avec 2.232 véhicules, dont 746 Ford, 595 Chevrolet, 365 Dodge, 163 G.M.C., etc...

Les véhicules italiens se trouvent en troisième rang avec 1.514 véhicules, dont 586 Fiat, 303 Lancia, 218 S.P.A., 193 O.M., etc...

Viennent ensuite, l'Angleterre avec 389 véhicules dont 210 Rover, 90 Bedford, etc..., puis l'Allemagne avec 346 véhicules dont 227 Opel. Les autres pays totalisent le reste, soit 18 véhicules.

c) *Motocyclettes.* — Les marques françaises sont en tête avec 3.029 véhicules, soit 52,31% de l'ensemble, Terrot s'inscrit pour 1.454 véhicules, Peugeot 537, Motoconfort 149, Motobécane 179, Gnome et Rhône 146, etc...

Les marques italiennes viennent en deuxième rang avec 1.231 véhicules, dont la plupart proviennent de la récupération sur les troupes de l'Axe. On compte 532 Guzzi, 246 Gilera, 134 Benelli, etc... et, parmi les scooters, 136 Vespa et 125 Lambretta.

Viennent ensuite :

- l'Angleterre avec 639 motocyclettes, dont 245 B.S.A., 112 Norton, 60 Royal Enfield, etc...
- L'Allemagne avec 483 véhicules, de récupération pour la plupart, dont 192 B.M.W., 90 D.K.W., 83 Zundapp, etc..
- l'Amérique avec 212 motocyclettes dont 184 Indian, 28 Harley Davidson

REPARTITION GEOGRAPHIQUE

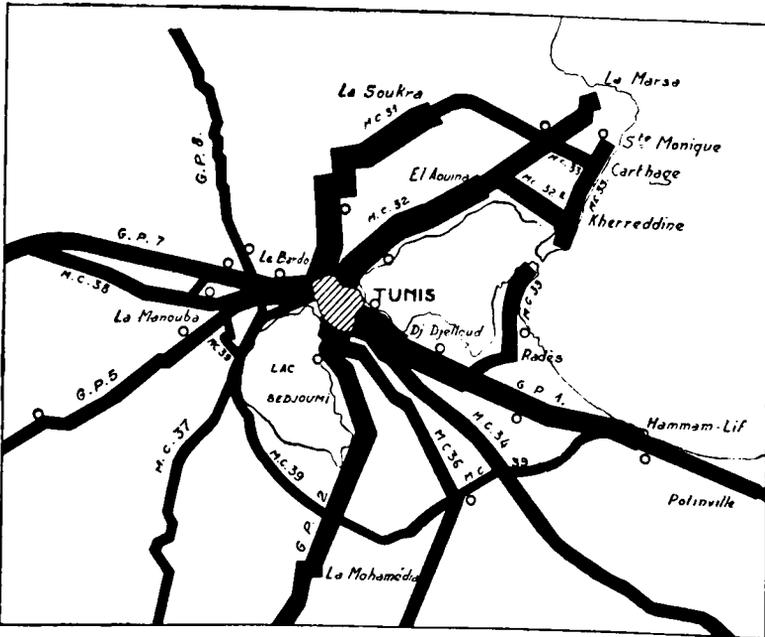
Plus de la moitié du parc automobile est basée dans le Contrôle Civil de Tunis (54,5%), soit 22.957 véhicules sur un total de 42.208. Sur 22.957 véhicules, on compte 9.884 voitures pour Tunis ville et 3.641 pour le reste du Contrôle Civil de Tunis.

SERVICE DES MINES DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENERGIE

SERVICE AUTOMOBILES

COMPTAGE DE LA CIRCULATION

DETAIL DES ENVIRONS DE TUNIS



NOMBRE DE VEHICULES
PAR 24 HEURES

- > 15.000
- > 10.000
- > 5.000
- > 2.880

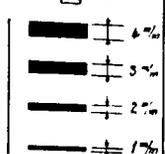
Légende



NOMBRE DE VEHICULES
PAR 24 HEURES

- > 1.440
- > 720
- > 288
- > 144

Légende



Postes d'Observation ○

N. 10 P. 52 D. 1957

Le Contrôle Civil de Bizerte vient ensuite avec 3.460 véhicules dont 2.120 voitures, puis celui de Sfax avec 3.067 véhicules dont 1.624 voitures, Sousse avec 2.167 véhicules dont 1.143 voitures, Grombalia avec 1.966 véhicules dont 1.010 voitures, etc...

CIRCULATION AUTOMOBILE

Si l'importance actuelle du parc automobile ne pose pas de problème complexes voire même critiques hors du Contrôle Civil de Tunis, il n'en est pas de même en ce qui concerne la Capitale et sa banlieue où circule plus de la moitié de l'effectif automobile.

Au rythme de plus de 5.000 immatriculations annuelles et si celui-ci se maintient, le parc automobile aura doublé dans moins de dix ans. Cette perspective est sans doute réconfortante pour ceux, surtout, qui vivent de l'automobile : les conducteurs professionnels, les réparateurs, les garagistes, les marchands de carburants, de pièces de rechanges, de pneumatiques, etc... ; elle préoccupe par contre très sérieusement ceux qui ont la charge de régler et de contrôler la circulation.

Le cartogramme ci-contre, extrait d'une carte de la Tunisie dressée par les Services routiers de la Direction des Travaux Publics à la suite de comptages effectués en 1950 et 1951, montre la densité de la circulation sur les voies qui rayonnent autour de Tunis.

Les comptages effectués aux sorties de la ville ont donné, pour 1950-1951, les moyennes ci-après, pour 24 heures :

Postes d'observation	Circulation mécanique	Circulation animale	Circulation totale	Bicyclettes
G.P. 1 (Pont de Carthage à Djebel Djelloud)	13.196	2.020	15.216	3.384
G.P. 2 (Pont de Carthage aux Monopoles)	7.129	3.251	10.380	3.221
G.P. 5 (Le Bardo)	5.784	2.239	8.023	2.327
M.C. 31 (Tunis - L'Ariana)	4.859	1.489	6.348	1.455
M.C. 32 (Tunis-El Aouina)	5.587	276	5.863	814
Totaux.....	36.555	9.275	45.830	11.201

Les chiffres ci-dessus relatifs à la circulation mécanique sont à majorer, aujourd'hui, de 20% environ pour tenir compte de l'accroissement du parc automobile intervenu depuis l'époque où ont été effectués ces comptages.

De plus, pour avoir un tableau plus complet de la densité de la circulation dans la commune de Tunis, il faudrait tenir compte de tous les véhicules circulant exclusivement en ville et qui ne figurent pas dans les pointages effectués aux sorties de la ville (taxis, trolleybus, voitures à bras, bicyclettes, etc...). Enfin, les piétons constituent un élément non négligeable de cette circulation...

L'importance de celle-ci est beaucoup plus marquée aux heures de

pointes, notamment vers midi où la circulation connaît une fièvre particulièrement intense.

Cette situation pose des problèmes dont on connaît bien les données. Parmi celles-ci certaines ne varient pas, telle, malheureusement, la largeur des artères de la ville ; par contre, la principale de ces données est en perpétuelle évolution : c'est le nombre sans cesse croissant des véhicules en circulation. Par ailleurs, la situation géographique de Tunis, enserrée entre la Médina, le lac de Tunis et celui de Sedjoui, constitue une difficulté supplémentaire.

Le grand problème de la circulation est avant tout une question de débit lequel est fonction d'une vitesse moyenne qu'il faut maintenir aussi élevée que possible. Pour y parvenir, il faut agir sur toutes les causes susceptibles de ralentir ce débit :

- les véhicules lents (véhicules à traction animale, voitures à bras) ;
- les tramways qui peuvent être remplacés par les trolleybus ;
- les étranglements accidentels des voies de circulation, etc...

De plus, le mauvais état de certaines artères de la ville se traduit par une circulation accrue sur les voies les mieux entretenues. L'amélioration de l'état général des rues de la ville ne peut que contribuer à faciliter la circulation.

Enfin et surtout, il devient de plus en plus nécessaire de créer de nouvelles voies de dégagement et des itinéraires détournés pour décharger le plus possible certains points névralgiques, comme le pont de l'avenue de Carthage.

LA FAMILLE DES CONDUCTEURS

Il a été délivré à ce jour, en Tunisie, 89.500 permis de conduire, il s'agit donc déjà d'une famille relativement nombreuse, même si certains de ses membres ont disparu.

Le permis de conduire a été institué, comme la carte grise, par le décret du 15 janvier 1908.

Le premier permis fut attribué à M. Rosso Pierre le 8 février 1908. La première conductrice fut Mme Braquehayé qui obtint le permis n° 11, le 18 février 1908.

Parmi les 89.500 permis délivrés, nombreux sont ceux qui ont été l'objet d'extensions de validité pour la conduite des motocyclettes, des « poids lourds » ou des véhicules de transport en commun.

En 1952, il a été établi :

6.716 nouveaux permis et 2.527 autres ont été l'objet d'extensions de validité.

Le nombre total des examens s'est élevé à 14.362 ; celui des candidats refusés a atteint 6.159, soit un déchet de 43,1% contre 42,7% dans la Métropole pour la même période.

Les examens sont subis à Tunis, Sousse et Sfax devant des délégués de l'Automobile-Club de Tunisie, accrédités par l'Ingénieur en

Chef des Mines. Sur le reste du Territoire ce sont les ingénieurs subdivisionnaires du Service des Mines qui assurent ces examens.

A Tunis, une séance d'examens (45 candidats en moyenne) a lieu tous les jours.

Beaucoup de choses ont été dites sur les permis de conduire ; on a tendance, en particulier, dès qu'un accident arrive, surtout lorsqu'il est spectaculaire, à en faire retomber en partie la responsabilité sur l'administration qui a délivré le permis de conduire. On oublie, trop généralement, qu'il est impossible à priori de repérer, parmi les candidats, ceux qui, une fois nantis d'un permis de conduire, deviendront de dangereux conducteurs par intempérance, folle témérité, insouciance ou inobservation volontaire d'un règlement qu'ils n'ignorent nullement.

L'examen des candidats au permis de conduire ne peut que constater un minimum indispensable ; on ne devient bon conducteur qu'avec beaucoup d'expérience.

On peut souligner ici que les nouveaux conducteurs commettent très rarement des accidents, sauf de légers accrochages sans grandes conséquences. En Belgique où le permis de conduire n'existe pas, il n'y a pas proportionnellement plus d'accidents qu'en France, par exemple.

On ne peut retenir l'idée avancée par certains, d'une révision générale des permis, car celle-ci serait parfaitement inopérante. De nouvelles dispositions ont été prises par le Service des Mines, au sujet des examens, mais il n'est pas possible en ce qui concerne leur sévérité, d'aller au-delà d'une certaine limite.

Les examens automobiles constituent en fait, un premier criblage des conducteurs ; la répression doit faire le reste.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION (voir graphique page 70)

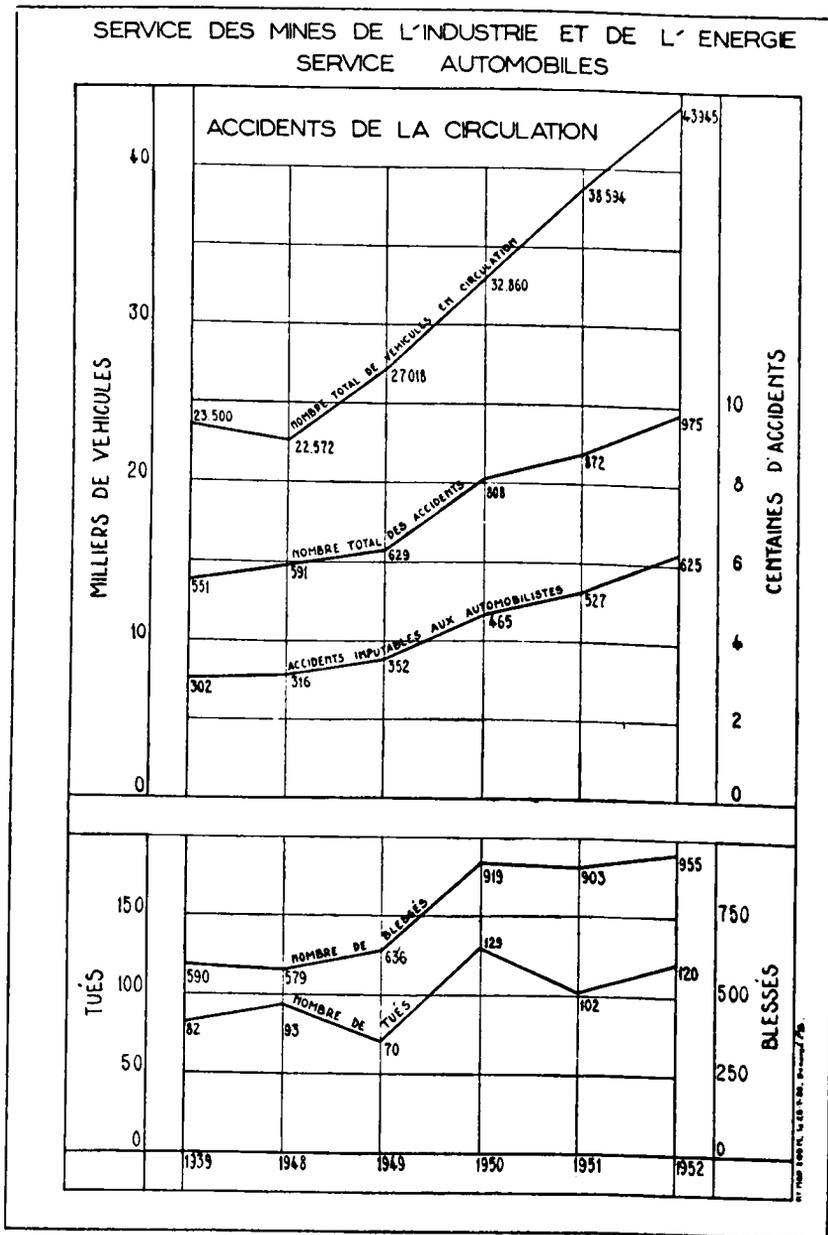
Le nombre total des accidents croît tous les ans, moins rapidement toutefois que celui des véhicules en circulation, comme l'indique le graphique ci-joint établi d'après les relevés de la Gendarmerie de Tunisie.

D'après ces relevés, il s'est produit, en moyenne :

- 1 accident pour 43 véhicules en circulation, en 1939 ;
- 1 accident pour 44 véhicules en circulation, en 1951 ;
- 1 accident pour 45 véhicules en circulation, en 1952.

Pour l'année 1952, il a été enregistré, dans la Métropole, un accident pour 66 véhicules en circulation (39.064 accidents pour 2.583.130 véhicules).

Cette disproportion en faveur de la Métropole ne signifie pas, cependant, que l'on conduit sensiblement plus mal ou moins bien en Tunisie. D'ailleurs, la proportion des accidents imputables aux automobilistes est plus élevée en France (71,8 %), qu'en Tunisie (64,6 %) ; toutefois, ceci s'explique du fait que la proportion des accidents imputables aux piétons est beaucoup plus élevée dans la Régence (20% en 1952 et 25% en 1951) qu'en France (8%).



En ce qui concerne les conséquences des accidents enregistrés en 1952, elles ont été plus graves en Tunisie que dans la Métropole :

- 1 tué pour 8 accidents en Tunisie (120 tués) ;
- 1 tué pour 10 accidents en France (3.919 tués),
ou encore :
- 1 tué pour 350 véhicules en circulation en Tunisie, contre
- 1 tué pour 660 véhicules en circulation en France.

Que serait-ce en Tunisie si nos routes étaient bordées de platanes ou si leur profil était aussi varié que dans la Métropole !

Les causes d'accidents imputables aux automobilistes se répartissent comme suit :

	En France	En Tunisie
Fautes de conduite	73,7 %	81,5 %
Excès de vitesse	14,9 %	13,0 %
Ivresse	4,6 %	1,7 %
Mauvaise utilisation des appareils d'éclairage ou de signalisation.....	6,8 %	3,8 %
	100 %	100 %

On peut conclure de ce qui précède que trop d'accidents proviennent :

- des piétons dont l'éducation en matière de circulation est fort en retard en Tunisie ;
- de l'indiscipline d'un trop grand nombre d'automobilistes contre lesquels il convient de sévir avec rigueur dans l'intérêt des autres usagers de la route.

L'une des formes de la répression, particulièrement efficace est le retrait du permis de conduire. Généralement ce retrait n'intervient qu'après des accidents ; cependant des permis sont retirés également à la suite de plusieurs infractions graves au Code de la Route.

A ce jour, 4.300 conducteurs, dont 2 conductrices seulement, se sont vus retirer leur permis de conduire, certains définitivement, d'autres temporairement. Aucun permis n'est retiré sans que son titulaire ait été convoqué devant la Commission Technique Spéciale instituée à cet effet par le Code de la Route. Nombreux sont les délinquants qui se font assister d'un avocat.

En 1952, la Commission a examiné 481 propositions de retrait émanant des Services de la Police ou de la Gendarmerie. Ces propositions ont été suivies, notamment, de l'annulation de 15 permis et du retrait temporaire de 342 autres, pour des périodes allant de 15 jours à 2 ans.

L'autre forme de la répression, la sanction pénale, s'exerce avant le retrait du permis. Sa portée, cependant, est plus relative car pour de nombreux conducteurs le paiement des amendes est un impôt ou une dépense à porter au compte des « Frais Généraux ».

L'efficacité de la répression pénale est fonction du nombre d'agents affectés au contrôle de la circulation ; c'est avant tout une question de crédit.

On a coutume de parler de la crainte du gendarme. Cette crainte est réelle et se traduit instinctivement, pour beaucoup, par une plus grande légèreté du pied sur l'accélérateur.

Il serait souhaitable de pouvoir entretenir cette crainte, d'une façon permanente chez les chauffards. Toutefois, pour arriver à un tel résultat, il faudrait poster un gendarme, nuit et jour, devant chaque borne kilométrique, ce qui est impossible.

Peut-être pourrait-on atteindre ce résultat, sans multiplier à l'excès le nombre des gendarmes sur les routes, s'il était possible de permettre à ceux-ci de conserver un certain anonymat ; il suffirait que leur uniforme soit moins visible de telle sorte que les fous du volant pourraient craindre, à chaque instant, de se trouver en présence d'un représentant de la Loi.

Une telle solution ne pourrait déplaire aux bons conducteurs qui savent combien est utile, pour leur propre sécurité, la présence des gendarmes sur les routes.

Car seuls les fous du volant considèrent les gendarmes comme des ennemis bien que ceux-ci les protègent contre un départ anticipé dans l'autre monde.

G. PLANCHON,

Ingénieur T.P.E., Service des Mines.