

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 31 (1951)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Croquis parisien : un américain à Paris  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888583>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## UN AMÉRICAIN A PARIS

*Certains Américains, à Paris, voient à leur façon la circulation dans les rues de la capitale française. L'un d'entre eux a rédigé, à l'usage de ses compatriotes, la savoureuse petite leçon de conduite dont nous reproduisons ci-dessous une traduction, qui a paru récemment dans l'« Auto-journal ».*

Pour conduire une auto à Paris, il faut trois choses : de l'audace, de l'énergie et un avertisseur (nous supposons que vous avez la voiture). S'il a suffisamment d'audace, le conducteur peut se passer d'énergie ; s'il a assez d'énergie, il peut se passer d'audace. Mais s'il pense pouvoir conduire à Paris, s'il n'a pas un bon avertisseur sonore, il a plus d'aplomb et d'énergie qu'il n'en faut.

A Paris, il se présente une série complète de cas, où il est indispensable de faire usage de l'avertisseur.

- 1° Lorsque vous voyez une autre voiture.
- 2° Lorsque vous voyez un piéton.
- 3° Lorsque vous voyez quoi que ce soit dans une rue, par exemple une autre rue.
- 4° Lorsque vous arrivez à un carrefour.
- 5° Lorsque vous vous trouvez dans un carrefour.
- 6° Lorsque vous quittez un carrefour ;
- 7° Lorsque vous avez conduit un certain temps sans rencontrer de carrefour.
- 8° Lorsque vous arrivez à un endroit qui semble annoncer un carrefour.
- 9° Lorsque vous êtes à bout de nerfs et d'énergie.

Toutefois l'utilisation de l'avertisseur à n'importe quel autre moment constitue un délit.

On comprendra immédiatement que le but essentiel de l'avertisseur est de garantir la sécurité aux carrefours. Le fait que ce but n'est pas atteint est dû plutôt aux carrefours qu'à l'avertisseur. Un carrefour, à Paris, est plus qu'une simple intersection de deux rues : c'est une crise.

Supposons que vous conduisiez paisiblement le long d'une rue latérale, et que vous découvriez soudain avec effroi qu'elle aboutit aux Champs-Élysées (la plus large avenue de Paris). Il ne vous reste qu'à poursuivre votre route. C'est ce que vous faites.

Au moment d'atteindre le coin, vous klaxonnez. Évidemment, les hordes de piétons qui traversent la rue se retournent et vous dévisagent d'un air furieux. C'est ici que le conducteur étranger commet son erreur. Il ralentit. Nous ne pouvons assez insister sur l'erreur essentielle que constitue le ralentissement. Il encourage le piéton, qui n'a réellement pas besoin d'être encouragé. Ce qu'il faut faire, c'est accélérer. De cette façon, tout piéton qui reçoit un coup oblique sera projeté sur le côté et ne s'empêtrera pas dans les roues. Pour une voiture puissante, c'est surtout une question d'esthétique, mais pour une voiture légère, c'est important, car les voitures légères ont tendance à être inconfortables lorsqu'elles roulent directement par-dessus les piétons.

Il est évident que si un piéton est touché de front, il passera probablement sous les roues. Notez que les piétons assez imprudents pour être touchés de front ont depuis longtemps été éliminés. La loi des Champs-Élysées est aussi rigoureuse que la loi de la jungle, qui est à peu près semblable.

Dès que vous avez traversé le flux de piétons, vous êtes prêt à pénétrer dans le trafic de la chaussée principale. La seule chose à ne pas oublier maintenant est que vous ne

devez jamais vous arrêter. Par moments, il est indispensable de ralentir un peu, mais c'est un signe de faiblesse qui ne peut devenir une habitude. Laissez ralentir l'autre conducteur.

Traverser la rue n'est pas un problème simple en calcul intégral, représenté par la formule  $NT/DY = KO/DX$ , où T = votre vitesse, Y la vitesse des autres voitures, K = le montant de votre assurance-vie et O = le nombre de vos bénéficiaires, X = X. Celui qui peut résoudre cette simple formule n'éprouvera aucune difficulté.

Au milieu de la rue, vous avez un moment de répit sous forme d'une rangée de taxis. Toutefois, ceux-ci ont le droit de démarrer sans avertir.

De l'autre côté de la rue, vous devez évidemment couper une autre horde de piétons. Ici, il s'agit surtout de surveiller la vitesse de votre voiture ; parmi les nouveaux conducteurs, la traversée des Champs-Élysées a tendance à provoquer un léger ralentissement et le piéton peut être attaqué à une vitesse quelque peu inférieure à la vitesse optimum. La pratique vous apprendra à accélérer au moment voulu. Avant tout, ne ralentissez pas, comme le font tant d'amateurs, immédiatement après avoir heurté un piéton. Un « coup à suivre » approprié est absolument indispensable pour obtenir les meilleurs résultats.

Lorsque cette technique aura été convenablement étudiée, le conducteur peut commencer à affronter le circuit du trafic parisien, dont le plus bel exemple est l'Étoile (Arc de Triomphe) autour de laquelle rayonnent douze avenues. Douze avenues principales, pas une de moins. Il existe deux méthodes fondamentales pour contourner l'Étoile : la méthode intérieure, dite de la courbe de « l'homme mort », et la méthode extérieure, appelée « marche en George ». Chacune d'elles a ses mérites.

Pour la méthode intérieure, vous pénétrez dans l'Étoile aussi rapidement que votre moteur peut vous transporter et vous vous dirigez tout droit vers l'Arc de Triomphe. De cette façon, vous coupez directement l'arc de toutes les voitures qui tournent en cercle. Lorsque vous aurez pénétré aussi profondément que la chaussée le permet, vous entrez à votre tour dans la ronde. Dès que vous serez en face de l'avenue que vous cherchez, vous tournez à angle droit et quittez la place, en coupant une fois de plus l'arc formé par toutes les autres voitures.

La méthode extérieure consiste à faire exactement le contraire. Ici, en restant à l'extérieur du courant sur tout le trajet, toutes les voitures qui désirent sortir du trafic principal doivent couper l'arc que vous décrivez. En règle générale, la méthode intérieure cause une plus grande consternation si vous ne faites le tour que sur un trajet d'une ou deux avenues, par exemple de l'avenue Hoche à l'avenue Mac-Mahon. La méthode extérieure fait le plus de dégâts lorsqu'on va de l'avenue Mac-Mahon à l'avenue Hoche.

Ceci suffira pour vous initier brièvement au trafic de Paris. Bien que plus compliquée, cette méthode est également plus efficace que celle utilisée par les Français eux-mêmes qui consiste à tenir les yeux bien fermés au départ en ne les rouvrant qu'à l'arrivée à destination ou à l'hôpital.