

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 6 (1999)
Heft: 2

Artikel: La route saisie par l'automobile, 1895-1920
Autor: Bertho Lavenir, Catherine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-17015>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.04.2026

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

LA ROUTE SAISIE PAR L'AUTOMOBILE, 1895-1920

CATHERINE BERTHO LAVENIR

A la fin du 19^e siècle, lorsqu'apparaît l'automobile, la route devient, en Europe l'enjeu de luttes nouvelles entre groupes sociaux pour s'en assurer le contrôle et l'usage. Depuis plusieurs décennies, l'extension des réseaux de chemin de fer a contribué à restituer la chaussée aux riverains. Les lourdes charrettes de roulage et les voitures de poste ont peu à peu disparu. Ne demeurent que les cheminements multiples des hommes et des bêtes se rendant du village au bourg, du bourg à la ville ou de la ferme au champ. Après 1895, l'automobile transforme les conditions d'usage de la route. Les «chauffeurs» des voitures Renault ou des lourdes Bugatti sont des consommateurs férus d'innovation, recrutés pour la plupart dans les rangs d'une aristocratie arrogante ou d'une bourgeoisie urbaine sûre de ses droits. Ils vont s'employer pendant une vingtaine d'années à transformer à leur profit à la fois l'aspect physique de la route, la géographie des réseaux, et les règles collectives d'usage de la chaussée. Ce faisant, ils mettent en place, pour le siècle qui s'ouvre, un cadre d'usage qui, dans ses grandes lignes, ne variera plus beaucoup.

La prise du pouvoir de l'automobile sur la route ne se fait pas cependant du jour au lendemain. Elle passe par tout un ensemble de stratégies, pratiques et symboliques à la fois. Sont en jeu les choix techniques qui président à l'adaptation de la route à l'automobile, les règles juridiques qui régissent l'utilisation des chaussées, et les représentations imaginaires qui légitiment ou bien condamnent des usages de la route. Les conflits prennent, en premier lieu, la forme de débats techniques. Il faut adapter matériellement le réseau aux véhicules nouveaux. Le profil des chaussées, leur revêtement, la signalisation, la hiérarchisation des réseaux (comment traverser les voies ferrées?) doivent être repensés. Les panneaux indicateurs correspondant à des voyages rapides et lointains sont à inventer. Des cartes, des guides ad hoc doivent être élaborés, tandis que les hôtels et auberges ruraux que ne fréquentaient guère, jusqu'alors les voyageurs élégants sont priés de se mettre au niveau des exigences de leurs nouveaux clients. Par ailleurs, l'éviction des usagers anciens de la route passe par l'adoption de textes juridiques nouveaux, le «code de la route», dont l'élaboration dure, en France, jusqu'au début des années '20. La mise au point ■ 109

des lois et règlements est précédée du déploiement d'une intense activité littéraire et journalistique consacrée à ridiculiser, combattre et disqualifier les usages anciens de la route. Il est nécessaire, en effet, de dé-légitimer les usages concurrents pour imposer juridiquement sa loi. Le piéton devient un gêneur, le cycliste un danger public, les bestiaux pâturent le long des chemins les témoins d'un archaïsme regrettable, les paysans en charrette, d'illégitimes occupants de la voie. Le développement du tourisme automobile inscrit en effet les voyageurs dans des échelles de temps et d'espace nouveaux. Aller de Chamonix à Zermatt ou de Paris à Bayonne implique d'autres représentations des trajets possibles que les cheminements anciens de la ferme au bourg et du bourg à la ville. Enfin l'imaginaire entre en jeu dans l'appropriation de la route, autour, notamment, de la question de la vitesse. Les nouveaux automobilistes, individualistes et sûrs de leur supériorité culturelle et sociale revendiquent comme un droit précieux la liberté de courir les routes à leur rythme et de s'étourdir du vent de la course.

DES PROTAGONISTES BIEN ORGANISES

Automobiles Clubs et Touring Clubs sont au cœur des stratégies d'appropriation de la route. Des associations de ce type se mettent en place entre 1890 et 1914 dans tous les pays européens.¹ Les Touring Clubs, premiers venus, se consacrent, à leurs débuts, à l'organisation et à la défense des premiers cyclistes. Le modèle est anglais mais le Touring Club de France, créé en 1890, compte plus de 70'000 membres en 1900: cela en fait un groupe de pression que les hommes politiques ne peuvent négliger. L'association recrute dans les rangs d'une bourgeoisie ouverte à l'innovation qui, par ailleurs, se passionne pour l'aviation, la photographie, voire tâte du camping. On compte dans ses rangs une proportion remarquable de nouveaux notables, commerçants, entrepreneurs, ingénieurs, employés de banque ou d'assurance, qui représentent pratiquement le tiers de ses membres à la veille de 1914. En Belgique c'est la bourgeoisie urbaine francophone du pays wallon qui dirige le mouvement.² Le Touring Club Cycliste Italien, pour sa part, recrute de préférence dans la bourgeoisie industrielle de l'Italie du Nord et ses desseins sont patriotiques: elle se donne pour but de faire connaître et aimer leur pays aux Italiens et de proposer une alternative nationale à un mouvement touristique jusqu'alors dominé par les voyageurs anglais. Ces groupements d'abord dévolus à la défense de la bicyclette se convertissent à l'automobile au début du siècle. Ils apportent au débat une organisation soigneusement rodée, un intérêt ancien

110 ■ pour les questions de la route et un savoir faire sans égal dans le lobbying.

Les Automobiles Clubs recrutent dans des milieux plus aristocratiques. Le nombre des participants est plus modéré mais leur influence sociale considérable. L'Automobile Club de France, qui voit le jour en 1895 noue des liens privilégiés avec le Touring Club pour entamer une pédagogie de l'automobile à l'intention des futurs acquéreurs moins fortunés.³ Par ailleurs, tout un réseau d'Automobile Clubs régionaux se met en place⁴ et déconcentre les débats avec les autorités locales et les ingénieurs. On connaît leur recrutement, en 1912, pour l'Auvergne et la Bretagne: la noblesse locale y est particulièrement bien représentée mais elle côtoie médecins et pharmaciens, négociants et industriels, commerçants et hommes de loi, autant de «professionnels» qui utilisent leur véhicule dans l'exercice de leur activité. L'Association générale automobile (AGA) est pour sa part patronnée par le constructeur de pneumatiques Michelin. En France les différentes associations intéressées par l'usage de l'automobile sont rassemblées dès 1919 au sein de l'Union nationale des Associations de Tourisme (UNAT), à laquelle seront déléguées par l'Etat des fonctions importantes en ce qui concerne les permis de conduire et la signalisation des routes. L'influence de ces associations s'exerce de façon privilégiée à travers leurs revues dont le rôle est multiple. Dans les premiers temps, elles publient des récits de voyage qui servent de modèles de comportement aux futurs conducteurs. Les revues sont, par ailleurs, le lieu d'une intense vie sociale. Elles organisent des rallyes et des démonstrations mondaines qui confirment le prestige de l'association qu'elles représentent, elles font circuler les expériences et proposent, en particulier une pédagogie du territoire en recommandant des trajets. Cependant elles demeurent avant tout les instruments d'une politique de lobbying dans les domaines, technique, juridique et politique. A l'égard des techniques de construction et d'entretien de la route, leurs membres, se sentant l'égal des ingénieurs chargés de la gestion du réseau public, n'hésitent pas à financer de leurs deniers des expériences et à recommander des solutions techniques précises. Pour ce qui est des rapports avec les autres usagers de la route, ils mettent en œuvre toutes les ressources de leur savoir faire littéraire et mondain pour ridiculiser ceux qu'ils considèrent comme des gêneurs.⁵ Toute une série de manuels destinés aux nouveaux conducteurs voit par ailleurs le jour: le docteur Bommier, qui écrit dans la revue du Touring Club de France, publie notamment *Sur la route*, en 1912. *L'art de bien conduire*, de l'incontournable Baudry de Saunier, membre fondateur à la fois du Touring Club et de l'Automobile Club en est à son 40'000e exemplaire en 1933. Bien organisés et bien représentés, les automobilistes, qui ne représentent cependant qu'un nombre d'individus relativement limité vont, par le biais de ces associations⁶ réussir, en quelques décennies, à transformer profondément à la fois l'aspect matériel de la route et ses règles d'usage.

LE SYSTEME TECHNIQUE DE LA ROUTE

Ce que l'automobile remet d'abord en question, c'est l'ensemble des techniques qui président à la construction, l'entretien et la gestion du réseau routier. En France ce dernier est, à la fin du 19^e siècle, géré d'une façon très hiérarchisée. Le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, rassemblant des polytechniciens appartenant à l'un des «grands corps» d'ingénieurs de l'Etat règne sur un corps intermédiaire de conducteurs des Ponts et Chaussées organisés dans chaque département, qui contrôlent eux-mêmes un petit peuple d'agents voyers et de cantonniers. Chargés de l'entretien technique des chaussées, ils ont mis au point des techniques de «rechargement» des routes adaptés au trafic des charrettes et voitures à cheval.⁷ Ce procédé amène les cantonniers à étaler sur la chaussée des cailloux pointus qui détruisent les pneumatiques, des zones de graviers où les véhicules dérapent. Plus grave, les cantonniers ont l'habitude de stocker des tas de cailloux dans les virages où les automobilistes les découvrent au dernier moment. Ces derniers vont n'avoir de cesse de voir disparaître ces pratiques.⁸

Le second point de friction concerne la couverture de la chaussée. Les automobiles soulèvent une poussière blanche qui brûle dramatiquement les yeux des voyageurs comme en témoigne l'accoutrement des premières passagères, enroulées dans leurs cache-poussière et dissimulées sous leurs voiles. Des solutions sont recherchées où les consommateurs jouent un rôle moteur. Une «Ligue contre la poussière des rues» est créée en 1904 à l'initiative du médecin du Prince de Monaco. Une grande réunion à la salle des fêtes de l'Automobile Club de France en décembre 1905 permet de confronter les propositions. L'arrosage c'est bien, mais le goudronnage c'est mieux. Le bitume en fait, représente une bonne solution mais il coûte cher et n'emporte pas immédiatement l'adhésion des techniciens.⁹ La discussion continue: c'est l'objet des grands congrès internationaux de la route tenus à Paris en 1908 et 1909 à l'initiative du ministre des Ponts et Chaussées pressé par les associations. La question du revêtement de la chaussée illustre un trait caractéristique du développement d'une nouvelle culture de la route au tournant du siècle. Deux communautés sont face à face qui revendiquent une compétence égale. Les conducteurs appartiennent en effet aux classes sociales élevées; ils sont appuyés par les constructeurs et organisés en associations efficaces. Ces dernières proposent des solutions techniques, assurent un pouvoir d'expertise.¹⁰ Face à ces groupes de pression les ingénieurs de l'Etat chargés de l'entretien du réseau routier ont du mal à résister. Les associations adoptent d'ailleurs à leur égard une stratégie subtile. Dans un premier temps, elles n'hésitent pas à les atta-

112 ■ quer de front et à remettre en cause leurs compétences. Déjà les cyclistes

belges n'avaient pas de mots trop durs pour leurs ingénieurs, nommément accusés d'incompétence et leurs homologues italiens ne tarissaient pas de critiques sur les décisions administratives visant à mettre un peu d'ordre dans la circulation à la sortie de Turin ou Milan. En France, l'industriel Michelin réussit à obtenir la signature du président de la République sur une pétition de plusieurs dizaines de milliers de signatures destinée à forcer la main du ministère concerné pour la transformation de la politique des routes. Cependant lentement, les points de vue se rapprochent. Les pouvoirs publics acceptent les interventions de leurs remuants partenaires. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées apprennent à se servir du lobby automobile pour obtenir des crédits et les associations essayent de créer des convergences d'intérêt avec les professionnels de l'entretien des routes. En Bretagne certains ingénieurs sont ainsi faits membres d'honneur des associations automobiles locales¹¹ tandis que le Touring Club crée, sur l'ensemble du territoire, des fonds de secours pour les cantonniers selon le modèle charitable en vigueur à la fin du siècle (comme l'avaient fait les clubs alpins pour les guides): mieux vaut, lorsque l'on crève sur une route isolée s'en faire des amis que des ennemis! Cependant l'équipement des routes progresse de façon très inégale. Dans l'entrée des villes, les sections pavées font plutôt l'objet des stratégies d'évitement: le Touring Club de France propose à ses adhérents une sortie de Paris par l'Ouest qui évite «le pavé du roi» vers Versailles. Par ailleurs, ils recommandent un trajet Bordeaux–Bayonne qui contourne la section pavée à la sortie de Bordeaux.² Un numéro de la toute nouvelle revue *Sites et Monuments* consacré au Nord de la France remarque au même moment que les routes pavées, fréquentes aux abords des mines, descendent les éléments de moteur et épuisent les passagers, rendant des secteurs entiers inaccessibles aux automobiles.

Le profil des routes se révèle aussi inadapté. Les routes bombées permettent certes l'écoulement des eaux mais elles ont tendance à éjecter hors de la chaussée les véhicules trop rapides. Par ailleurs, les pentes à plus de dix degrés, les virages inopinés, les hauts de côte sans visibilité, les débouchés brusques dans les passages souterrains qui, par endroits, permettent de traverser les voies ferrées se révèlent être des pièges mortels pour des véhicules lancés à 30 ou 40 à l'heure dont la tenue de route et la direction sont par ailleurs incertaines. Une double stratégie se met alors en place: indiquer les points dangereux aux autorités afin d'obtenir leur aménagement et, sur place, les signaler aux conducteurs, à l'aide de panneaux adéquats. Les associations d'automobilistes sont dans les deux cas très actives. Elles engagent leurs adhérents dans une véritable politique de surveillance du territoire qui, en fait, applique à la route, une stratégie qui leur est commune pour beaucoup d'activités. Les bourgeois modernistes des Touring Clubs, en France comme en Bel-■ 113

gique ou en Italie repèrent et signalent les tournants dangereux et les passages à niveaux fatals de la même façon qu'ils surveillent d'un œil attentif les édifices et les paysages menacés au profit des associations de protection des sites et des monuments. Ils font plus: les associations financent de leurs deniers certains équipements. Le Touring Club de Belgique subventionne l'acquisition de rouleaux compresseurs destinés à l'entretien de chaussées. En France, le Touring Club fera de même pour des chasse-neige mis en service au début des années 1920.

LA MAITRISE SYMBOLIQUE DU TERRITOIRE

Parmi les équipements financés par les associations on trouve les panneaux installés sur le bord des chaussées et aux carrefours pour signaler des dangers ainsi que la nouvelle signalisation qui permet aux automobilistes d'entreprendre de longs voyages. Il y a là plus qu'une amélioration ponctuelle. Les milliers de panneaux élaborés pour et par les automobilistes qui sont mis en place le long des routes représentent une véritable appropriation symbolique du territoire. Le Touring Club de France fait adopter, au congrès international de 1908, le principe de quatre signaux d'obstacle fondamentaux: «cassis», «croisement», «virage», «passage à niveau» et installe aussi des avertissements tels que «descente rapide, ralentissez» ou «passage dangereux». La firme Michelin finance l'installation d'un grand nombre d'entre eux, se substituant d'une certaine façon aux pouvoirs publics. Les rédacteurs du *Guide Michelin* et les associations demandent par ailleurs aux voyageurs de leur signaler les endroits dangereux. Les automobilistes prennent ici le relais des cyclistes qui, dix ans plus tôt, s'attachaient à envoyer à leurs associations la description des passages mal pavés ou des portions de pistes cyclables détruites. Un système d'évaluation globale du réseau routier se met ainsi en place, qui dépasse les frontières nationales. En 1907, un automobiliste français envoie à la revue du Touring Club de son pays un véritable rapport sur les routes allemandes. L'évaluation, positive, est détaillée: les routes sont bonnes, les poteaux indicateurs lisibles, les cantonniers actifs balayent la route, les garde-barrière sont lestes et prompts à rendre le passage au voyageur, le système de barrières plus commode à manipuler qu'en France et les autochtones savent se ranger au passage d'une auto. En revanche, un voyageur parti dans les Alpes autrichiennes dresse un portrait dramatique du réseau: certaines routes sont très mauvaises, les cartes au 300'000e insuffisantes, la signalisation absente, les gens peu au fait des langues étrangères, les charrettes au milieu du passage refusent de se

114 ■ ranger ... et le col du Brenner est décidément difficile à franchir¹³

L'économie du voyage automobile demande par ailleurs une transformation de la signalisation routière. Les automobilistes engagés dans un long périple de Paris à Biarritz n'ont pas les mêmes besoins que les voyageurs d'antan, qui pouvaient s'abandonner au savoir faire des compagnies de chemin de fer ou tabler sur les connaissances des voituriers locaux. Pour tout dire, la hantise des conducteurs est de se perdre. Le territoire national apparaît soudain comme mystérieux et plein d'embûches. Pour s'y retrouver, il existe cependant plusieurs solutions. En premier lieu, demander à l'administration de transformer son système de signalisation et notamment obtenir d'elle qu'elle retourne les bornes placées sur les côtés de la chaussée afin qu'elles deviennent lisibles de loin pour le voyageur.¹⁴ D'autre part, élaborer un système de panonceaux hiérarchisés indiquant à la fois la destination lointaine (Barège, dans les Pyrénées, pour le voyageur venu de Paris), et l'étape prochaine (Périgueux 11 km; Bergerac 38 km).¹⁵ Ceci renvoie, on le conçoit, à une toute autre représentation de l'espace que celle que partagent les usagers locaux de la route. En ce domaine aussi les associations financent l'équipement, se substituant d'une certaine façon aux pouvoirs publics. En 1907 18 routes nationales ont été jalonnées de panneaux indicateurs par les soins des associations et quatre itinéraires vont être équipés. C'est sur l'axe Paris-Trouville qu'est installé, aux frais du Touring Club et de l'Automobile Club de France, le premier balisage de bornes, plaques et supports complètement adapté à l'automobile. La firme Michelin pour sa part, critique le détail des dispositions adoptées et installe aux croisements des bornes cubiques montées sur pied où sa signature, bien en vue, rappelle à tous les automobilistes l'attention qu'elle leur porte.

Pour ne point se perdre, il faut aussi des cartes. Les années 1900 représentent en Europe un moment de remarquable essor pour la cartographie. En France, la firme Michelin, toujours, lance à partir de 1907, un vaste programme d'édition cartographique destiné à doter les chauffeurs de cartes spécialement adaptées à leurs besoins¹⁶ Ces dernières, en effet, signalent à la fois les portions difficiles pour les automobilistes – pentes raides, chaussées en mauvais état, les itinéraires les plus rapides, sinon les plus courts et les routes «pittoresques» offrant le plus d'agrément. L'un des deux frères Michelin a été en poste au Service de la Carte de France au ministère de l'Intérieur avec lequel il a conservé d'excellentes relations et la firme dispose des fonds de carte élaborés par les pouvoirs publics. Il est remarquable d'observer combien la société de 1900 fait confiance à ses élites, faisant largement circuler cet élément stratégique que d'autres sociétés – l'URSS des années 1960 par exemple – réserveront jalousement aux autorités. Il est vrai que savoir lire une carte est l'apanage de l'officier et que ce sont plutôt les couches supérieures de la société qui en maîtrisent l'usage. La connivence entre l'autorité militaire et les nouveaux ■ 115

touristes s'observe aussi en Italie où le Touring Club Cycliste Italien élabore un ensemble compliqué de guides topographiques destinés, dans un premier temps, aux cyclistes. Le TCCI commence, en effet à publier, en 1896, avec un succès qui assure la prééminence de l'association sur ses concurrentes des «guides itinéraires» d'Italie qui signalent l'état des routes, l'existence de supports logistiques tels qu'auberges ou réparateurs, indiquent les principales curiosités mais surtout précisent les distances et les altitudes, déduites de la carte militaire au 1 : 75'000. Les deux cent premiers itinéraires recensés couvrent au total 24'000 km. La seconde étape est la réalisation d'une carte routière couvrant toute l'Italie: en 1905 les 50'000 membres du Touring Club d'Italie décident de financer la réalisation d'une carte correspondant à leurs besoins. Elle paraîtra en 1907 et 1914. Comme les guides cyclistes la carte d'Italie est une œuvre collective: le fond de carte est issu des relevés de l'Institut géographique militaire – achevé seulement en 1907 – mais les données sont révisées par des correspondants locaux, au nombre desquels les ingénieurs du génie civil et des militaires. Les routes sont classées en cinq catégories, des voies de grande communication aux sentiers de montagne, et identifiés par des couleurs différentes. La première édition est diffusée gratuitement aux membres du TCCI. Elle demeurera en usage jusqu'en 1962.⁷

A ces grandes cartes nationales s'ajoutent, dans tous les pays, des plans de ville augmentés de notices d'utilisation qui montrent que les problèmes d'orientation sont réels pour les chauffeurs novices. Les guides Michelin sont dotés de croquis pour chaque sortie de ville: le danger est grand, en effet, de prendre une mauvaise direction et de ne s'en apercevoir que longtemps après. L'éditeur Hachette, qui publie Guides Joanne, devenus *Guides bleu* propose au même moment, une collection intitulée «La route par l'image» construite sur un principe nouveau: «Avec ce petit guide, plus d'arrêt au pied des poteaux indicateurs. A chaque carrefour, une photographie et une flèche indiquent à première vue la direction à suivre.»¹⁸ Des cartes, un kilométrage précis, des indications précises («à partir d'ici, suivre continuellement les rails du tram») doivent aider des chauffeurs qui, les photographies l'attestent, ne disposent dans les villages d'aucune indication, même sommaire sur le chemin à suivre.

LA ROUTE, UN TERRAIN DE JEU?

L'attitude des automobilistes vis à vis du réseau routier demeure cependant ambiguë. Leurs associations multiplient les plaintes envers les autorités mais dans le même temps, de hardis novateurs se jettent délibérément à l'assaut des

116 ■ routes les plus difficiles, trouvant dans l'exploration de voies nouvelles un

plaisir sportif.¹⁹ C'est ainsi que les Alpes, suisses et françaises, deviennent, pour quelques années, un véritable terrain de jeu pour les pionniers de l'automobile. Les récits de voyage en Suisse parus dans la revue du Touring Club de France avant 1900 montrent que les chauffeurs transposent dans le tourisme automobile le modèle de l'alpinisme et cherchent à réaliser des «premières» en gravissant avec leur véhicule des cols encore inviolés. Le plaisir sportif l'emporte alors sur la consommation du paysage. Ainsi, dès 1905 un correspondant annonce aux lecteurs que ses amis et lui préfèrent voyager avec une voiturette légère en raison «de sa plus grande facilité dans les routes de montagne, notre intention étant d'aborder toutes celles qui ne sont pas interdites aux autos...».²⁰ Lorsque la revue du TCF annonce l'ouverture «provisoire» des cols suisses aux automobiles (juillet 1907), les amateurs se pressent. Un correspondant «pique vers le Stelvio, la plus haute route du monde». «C'est tentant, écrit-il, pour une voiture qui a déjà fait le Galibier.» Les grands cols des Alpes françaises, découverts par le tour de France cycliste, deviennent un champ d'action privilégié. Un automobiliste de 1905 élabore l'itinéraire qui, de Nice à Chamonix, lui permettra de franchir le plus grand nombre de cols possibles et, à l'entrée du Parpaillon, col encore inviolé, se délecte des difficultés à venir: «le calvaire va commencer» annonce-t-il, tout émoustillé. En Suisse, des amateurs de sensations fortes entreprennent de descendre le Simplon de nuit, à l'insu des militaires qui gardent le col.²¹

Le goût des sensations fortes et des paysages nouveaux amène, en France, les automobilistes non seulement à faire pression auprès des autorités militaires pour qu'elles ouvrent au trafic les routes stratégiques de haute montagne, mais à susciter la création de routes nouvelles. Le Touring Club de France finance ainsi une «Haute Route des Alpes» qui de col en col (La Cayolle, 2352 m, Vars, 2120 m, Le Galibier, 2560 m, l'Iseran 2770 m) mène de Thonon à Nice. Pour les trois derniers, la route est entièrement à construire. L'association réitère l'opération pour la route des Pyrénées, de Biarritz à Perpignan. Elle mobilise députés et sénateurs, circonviert l'administration des Ponts et Chaussées, trouve le renfort des villes d'eau et des syndicats d'initiative. La Compagnie du Midi, qui rêve de transformer les Pyrénées en nouvelle Suisse, ouvre dès 1912 de grands hôtels à Font-Romeu et Superbagnères et préside à la réalisation, à la fin des années '20, d'une route touristique reliant le Tourmalet au Pic du Midi de Bigorre, à 2877 m.²² C'est une nouvelle logique qui se fait jour dans le tracé des routes. L'intérêt touristique, tel qu'il est compris par les automobilistes, s'avère un motif assez puissant pour faire créer des voies nouvelles alors même que leur intérêt commercial, industriel ou stratégique est nul ou modeste. Le tracé de la corniche de l'Estérel – ouverte dans un territoire autrefois sauvage pour offrir des excursions aux riches résidents de Cannes – obéit aux mêmes motifs. ■ 117

Autant que les sommets et les littoraux, les paysages de gorges suscitent la création d'itinéraires ainsi que la réalisation de chaussées nouvelles. Une véritable conquête des gorges par la route a lieu entre 1905 et 1925. Sont ainsi équipées en quelques années de chaussées carrossables les gorges du Tarn, les gorges du Verdon, auxquelles le Touring Club s'intéresse dès 1907, mais aussi les gorges du Céré, entre Figeac et Cahors, ou les gorges de l'Aiguillon, pour lesquelles un sociétaire envoie un récit de voyage. Il est à noter qu'en ce domaine récits de voyage à bicyclette et en automobile se confondent encore: où passera le vélo passera bien la voiturette... Enfin le Touring Club s'est attelé à autre projet d'envergure: faire réaliser une route à travers les Landes, au plus près de la côte et des stations comme Arcachon. Il faut pour cela 10 millions. Pour les rassembler, et convaincre élus et fonctionnaires – maîtres des crédits – mais aussi pour mobiliser les représentants de l'économie locale, ou les riches personnages villégiaturant sur place, deux opérations de relations publiques soigneusement conçues emmènent sur le tracé de la future voie une caravane hétéroclite de sénateurs, d'ingénieurs des Ponts et chaussées, de photographes et de journalistes dont on attend qu'ils légitiment le projet aux yeux de l'opinion. La grande route des Landes est en effet un modèle inédit de voie, dans sa définition même, évite soigneusement villes et villages. Ainsi l'a voulue M. Darracq, industriel et Président de la Chambre syndicale du Cycle et de l'Automobile qui souhaitait que, «sur un parcours de 130 km, on puisse jeter le tracé d'une route à l'abri de toute contingence gênante (villes ou villages à frôler de trop près, croisement de voie, etc.)». ²³ Par ailleurs les «routes réservées» (futurs autoroutes) auraient comme autre effet d'apporter «une solution inespérée à la question de la réglementation de la circulation automobile, question si controversée et qui apporte tant d'entraves au développement de l'industrie nouvelle».

USAGES ET USAGERS

Question controversée? Le terme est un doux euphémisme. A en croire les revues spécialisées, la cohabitation des automobilistes et des usagers anciens de la route tient plutôt du pugilat, et en tout cas d'un conflit où les intérêts des uns et des autres s'affrontent clairement. On peut à cet égard, distinguer deux périodes. Jusqu'en 1905–1906, à peu près, l'opposition est directe entre des automobilistes issus des couches supérieures de la société, férus de vitesse et d'indépendance, et les autres usagers de route, paysans, riverains, piétons, charretiers mais aussi compagnies de tramways.

118 ■ En premier lieu, les automobilistes tentent de délégitimer les usages de la route

qui entravent leur passage. «Aucun texte n'interdit aux vaches, aux moutons d'envahir la chaussée. Le paysan a le droit d'ouvrir sa barrière et de lancer sur la voie publique les animaux de sa basse-cour, de ses étables et de ses écuries, de les faire garder [?] par un enfant en bas-âge», regrette en 1912 le Dr Bommier, auteur du manuel *Sur la route*.²⁴ Le piéton ne trouve pas plus grâce à ses yeux: «Mélangez en proportions égales l'affolement des gallinacés à l'indifférence des ruminants, le «panurgisme» des ovidés à l'irascibilité des canidés, mélangez tout cela et vous obtiendrez un composé qui vous donnera un aperçu de la mentalité du piéton.» Le cycliste n'est pas mieux loti: «Quand un piéton enfourche une bicyclette il conserve toute la sottise générale mais a trouvé le moyen d'ajouter quelques fautes à son actif.» Le cheval? on peut lui accorder plus de confiance qu'aux humains: «[...] il reconduit doucement le charretier ivre et se dérange à droite.» Le chien de berger quant à lui «a droit à tous les respects et puis il coûte cher. Il a comme caractéristique une insouciance absolue du danger. Il se laissera écraser au milieu de la route, hypnotisé par ses moutons ou par son maître, suivant un instinct merveilleux que nous pourrions admirer si nous étions moins pressés.» Ce type d'exercice littéraire est de règle au tout début du siècle, où les heureux possesseurs de véhicules à pétrole, lorsqu'ils écrivent pour leurs pairs, laissent éclater ingénument leur morgue et le mépris qu'ils portent aux paysans, ouvriers et chemineaux.

Face à ces chauffeurs conquérants, les usagers traditionnels de la route peinent à s'organiser. Ils sont représentés, dans un premier temps, par les maires des communes rurales qui doivent faire face à un déferlement de cyclistes pressés – tenus paradoxalement pour de dangereux personnages – et au passage d'automobiles encore lentes mais capables, cependant, de terroriser les riverains et d'écraser animaux et piétons. Se faisant les porte-paroles de leurs administrés, les édiles locaux sont tentés d'imposer sur le territoire de leur commune des limitations de vitesse drastiques (10 km/h) ou d'imposer aux véhicules à moteur de marcher au pas dans la traversée des villages au risque de représenter une entrave réelle à la circulation.²⁵ Leur mode d'expression favori est l'amende, infligée par le représentant de la loi local. Ils sont lentement dessaisés de leurs prérogatives par les préfets, représentants du pouvoir central, qui vont imposer une réglementation relativement cohérente pour l'ensemble du pays. D'abord limitée à 30 km/h en rase campagne, la vitesse est bientôt libérée sur les axes routiers et les limitations autorisées seulement dans la traversée des agglomérations. Dans la pratique, les délits sont jugés par les magistrats locaux qui élaborent lentement une jurisprudence, jugeant par exemple qu'un automobiliste ne peut se voir reprocher de n'avoir pas corné à l'approche d'un chien «qui de toutes façons n'aurait pas compris le sens de l'avertissement»²⁶ Le goût procédurier des associations et leur savoir faire ■ 119

en la matière se donne libre cours: elles demandent à leurs membres de leur communiquer tous les cas dont elles ont connaissance, plaident au besoin en cassation et mettent en jeu toute la supériorité sociale des automobilistes pour infléchir le droit et la jurisprudence en leur faveur. Au fil des jugements et de leurs attendus, tels qu'ils sont rapportés dans les revues des associations – la recherche dans les archives judiciaires reste à faire – on a le sentiment que peu à peu, le rapport de force se déplace en faveur des automobilistes. Les riverains sont jugés responsables des accidents s'ils n'ont pas attaché leurs bêtes; en ville, les charretiers ne doivent utiliser que des chevaux habitués au bruit des automobiles. Piétons et cyclistes doivent porter une part des responsabilités dans ce qui leur arrive s'ils ont marché au milieu de la route sans se soucier du trafic, été inattentifs ou imprudents. On constate que lentement l'automobile s'impose dans les façons d'user de la chaussée même pour ceux qui ne conduisent pas.

Dans les grandes villes la défense des piétons est prise en charge par des associations dirigées par des juristes en quête de cause.²⁷ Autour de 1903, alors qu'une série d'accidents émeut l'opinion et que la course sur route Paris–Madrid provoque la mort du frère du constructeur Louis Renault, d'une fillette et d'un gendarme, la presse populaire prend fait et cause pour les piétons assimilés aux «petits» face aux «gros». Sur le long terme, cependant, l'efficacité des défenseurs des usagers traditionnels de la route pèse peu en regard de la pugnacité et de l'efficacité des associations soutenues par l'industrie automobile. Par ailleurs, ces dernières adoptent une stratégie finement politique. Avant 1905–1096, on l'a vu, le parler cru domine. Les oppositions sont claires, la concurrence pour l'usage de la route incite les plus puissants à clamer haut et fort dans les revues, livres et rapports – sources qui nous restent de façon privilégiée – leurs indignations et leurs exigences. Après cette date, la politique des associations défendant les automobilistes change. Elles cherchent à se faire des alliés plus qu'à abattre leurs adversaires et tentent de circonvenir les pouvoirs publics. Elus et députés naviguent alors entre groupes de pression et groupes professionnels. Les discours sont moins abrupts, plus difficiles à déchiffrer derrière des consensus de façade. En 1912, la stratégie a évolué. Les écrits du Dr Bommier en témoignent: face aux chauffards qui coupent la voie, serrent les cyclistes, rasent les piétons... et réveillent les vieilles haines qui, dit-il, s'endormaient, son jugement est sans appel: «Nous devons les flétrir et, par une urbanité, ne laissant échapper aucune occasion, nous efforcer de diluer les mauvaises impressions et d'établir en notre faveur une honorable moyenne. De grâce, ne soyons jamais des écraseurs, même d'une poule, même d'un chien.»

La recommandation pratique et morale débouche soudain sur un véritable projet politique: «Ayons tant de respect, que nous forcions celui des autres et si les

divinités bienfaisantes veulent qu'un jour nous possédions un règlement de route adapté aux circonstances nous vivrons une ère d'égalité, de liberté et de fraternité proche de l'Idéal.»

Faut-il soupçonner l'intention parodique? Sans doute mais le fait est que les associations d'automobilistes se lancent dans une grande entreprise d'éducation. Baudry de Saunier, auteur en renom, est formel «On n'écrase pas!». Les automobilistes, en fait, sont lancés dans une négociation à long terme. Les longs atermoiements qui président à l'adoption du code de la route en témoignent.²⁸ Le but des conducteurs – et des industriels – est d'obtenir qu'il n'y ait pas de limitation de vitesse hors des agglomérations. Ils construisent alors une double représentation de l'accident et du mauvais conducteur. L'accident se comprend comme un dysfonctionnement technique – chaussée dangereuse, voiture trop rapide, rencontre inopinée de deux véhicules ... – dans laquelle la part du hasard est grande mais auquel on peut remédier par des décisions techniques: amélioration du réseau, signalisation, contrôle des autres usagers «dangereux» pour les automobilistes. Par ailleurs, la part des drames imputables aux habitudes dangereuses des conducteurs eux-mêmes – et les manuels de conduite sont à cet égard prolixes – peut être réduite par l'éducation. C'est en faisant appel aux sentiments d'homme du monde du conducteur que l'automobile trouvera une place dans la société. Sa capacité à se contrôler, sa courtoisie, son sens des responsabilités, son souci des autres, tous attributs du véritable gentleman, lui permettront de mériter la place qu'il estime être la sienne sur la route: la première. Il pourra alors accomplir les rêves prométhéens et inquiétants des Futuristes dont le chef de file, Marinetti, écrivait en 1909, dans *Le Figaro*.²⁹ «Nous chanterons [...] l'automobile de course, son souffle près d'exploser et ses grands tubes lovés comme des serpents sur le capot. Une automobile qui siffle comme une salve de mitrailleuse est plus belle que la Victoire de Samothrace.»

Notes

- 1 L'English Cyclist Touring Club, premier créé est suivi en 1890 du Touring Club de France puis en 1895 des Touring Clubs belges et italiens. Des associations de ce type sont créées dans tous les pays européens y compris la Suisse, avant 1900. Sur le rôle respectif des diverses associations (Automobile Clubs, Touring Clubs, groupes de pression liés à la route), et leurs relations conflictuelles, voir Christoph Maria Merki, «L'internationalisation du trafic routier avant 1914» *Relations internationales* 95 (1998), 329–348.
- 2 Catherine Bertho Lavenir, «Normes de comportement et contrôle de l'espace: le Touring Club de Belgique avant 1914», *Le mouvement social* 178 (1997).
- 3 En 1905–1906 une série d'articles parus dans la revue du Touring Club de France sous la plume de membres éminents de l'Automobile Club tente de définir ce que devrait être une automobile de tourisme. C. Bertho Lavenir, «La voiture de tourisme, un objet introuvable?»,

- dans Anne Françoise Garçon (dir.), *L'automobile. Son monde et ses réseaux*, PUR, 1998, 67–76.
- 4 L'Automobile Club de Lyon est créé en 1901 et réunit des industriels (Louis Lumière) et des négociants. Ils développent une pratique touristique en recommandant à ses membres les hôtels et garages qui consentent des avantages à ses membres et organise une sociabilité ludique et mondaine: circuits, fêtes (expositions de voitures, batailles de fleurs automobiles). Catherine Pelissier, *Loisirs et sociabilités des notables Lyonnais au XIXe siècle*, PUL, 1996, 216. En 1905 est créée une Fédération des Clubs automobiles de France.
 - 5 Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault. Naissance de la grande entreprise 1898–1939*, Seuil 1972, 369 p. Les revues des grands clubs sont appuyées, dans cette entreprise, par une presse spécialisée. Deux titres se détachent: *l'Auto*, quotidien fondé en 1900 «défenseur des intérêts des industriels de l'automobile et du cycle» et *La vie automobile*, hebdomadaire soutenu par les éditions Dunod.
 - 6 L'industrie automobile européenne ne prend pas, dans les années 1910, le tournant du fordisme et préfère diversifier ses activités vers la production de camions ou de moteurs d'avion. Il y a à peine plus de 110 000 automobilistes en France en 1914 sur 30 millions d'habitants.
 - 7 André Guillerme, «Chemins, routes, autoroutes», *Qu'est-ce qu'une route, Cahiers de médiologie 2* (1996), 117–129.
 - 8 Catherine Bertho Lavenir, «Lutte de classes et d'influence», *ibid.*, 131–140.
 - 9 A propos des coureurs du Tour de France 1924, Albert Londres écrit dans *Le Petit parisien*: «Une partie de la route est goudronnée; la poussière de goudron leur brûle les yeux; ils mettent leurs lunettes – ils les enlèvent; ils ne savent pas de quelle façon ils souffrent le moins» (cité dans «Aimez-vous les stades?», *Recherche* 43, avril 1980, 16).
 - 10 Le Touring Club de France effectue des essais techniques de bitume au Bois de Boulogne en 1905.
 - 11 Patrick Harismendy, «La difficile histoire de la «révolution automobile dans l'Ouest», dans Garçon (note 3), 80.
 - 12 *Touring Club. Revue mensuelle*, Juillet 1906, 304.
 - 13 *Touring Club de France. Revue mensuelle*, août 1907, 364.
 - 14 Georges Ribeill, «Du pneumatique à la logistique routière», *Culture technique* 19 (1989), 191–204.
 - 15 *Touring Club. Revue Mensuelle*, juillet 1905, 181.
 - 16 Il existait déjà une carte destinée aux automobilistes éditée par l'industriel de Dion mais elle était chère (4F). La carte Michelin, est rapidement copiée par des concurrents – comme le seront les guides – et la firme de Clermont Ferrand fait breveter le système de pliage de ses cartes.
 - 17 Margherita Asso, «La produzione cartografica per il turismo tra ottocento e novecento», dans *Tempo libero e società di massa nell'Italia del Novecento*, Istituto Milanese per la Storia del Movimento Operaio, Milan, 273–287. Le guide du Piémont en 1897 nécessite 7000 questionnaires auxquels répondent ingénieurs du génie civil et ecclésiastiques.
 - 18 *La Route par l'image. De Paris à Versailles Saint Germain et Marly*, Paris s. d., 158 p.
 - 19 *Touring Club de France. Revue mensuelle*, mai 1905.
 - 20 André Berthelot, «En automobile à travers les Alpes», *Touring Club de France. Revue mensuelle*, janvier 1910, 32–33.
 - 21 *Touring Club de France. Revue mensuelle*, 1910, 123.
 - 22 Christophe Bouneau, «La Compagnie des chemins de fer du midi...», *Culture technique* 19 (1989), 169.
 - 23 «Un boulevard pour automobiles», *La Côte d'Argent*, 45. La chambre syndicale du Cycle et de l'Automobile a voté en 1906 un «vœu» en faveur «d'une voie exclusivement réservée à la circulation automobile entre Arcachon et Biarritz».
 - 24 Dr Bommier, *Sur la route*, 1912, 166.

- 25 L'auteur du Périple des Alpes, récit de voyage automobile en 1906, décrit le règlement en vigueur dans une partie de la Suisse où il était prescrit de ne pas dépasser la vitesse de 3 km/h et d'arrêter son moteur pour ne pas effrayer les vaches *Touring Club. Revue Mensuelle*, juillet 1907, 309. Plus généralement, sur les politiques locales de limitation de vitesse et la réticence montrée par certains cantons suisses devant l'automobile, voir Christoph Maria Merki, «Den Fortschritt bremsen? Der Widerstand gegen die Motorisierung des Strassenverkehrs in der Schweiz», *Technikgeschichte* 65, 3 (1998), 233–253.
- 26 *Touring Club de France. Revue mensuelle*, décembre 1905.
- 27 Patrick Fridenson, «La société française et les accidents de la route», *Ethnologie française* 3 (1991), 306–313. Sur le rôle des courses automobiles, voir aussi Christoph Maria Merki, «Das Rennen um Marktanteile. Eine Studie über das erste Jahrzehnt des französischen Automobilismus», *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte* 43, 1 (1998), 69–91.
- 28 Les rapports des diverses commissions sont rejetés les uns après les autres et il faut attendre deux votes successifs et un échec en 1921 et 1922 pour que la France se dote d'un code de la route. Encore ce dernier comme en Angleterre ne prévoit-il pas de limitation de vitesse sur la route.
- 29 Manifeste Futuriste, cité dans Enrico Prampolini, «L'esthétique de la machine et l'introspection mécanique dans le domaine de l'art» dans *Leger et l'Esprit nouveau, 1918–1931*, Musées de la ville de Paris, 1982, 214.

ZUSAMMENFASSUNG

DIE EROBERUNG DER STRASSE DURCH DAS AUTOMOBIL, 1895–1920

Die Einführung des Automobils auf den Strassen Europas verläuft in den Jahren 1895–1914 nicht ohne Konflikte. Um die Benutzung der Fahrbahn streiten sich berufliche und soziale Gruppen. Die Konflikte betreffen zunächst das technische System der Strasse. Die Automobilisten versuchen die Behörden zu bewegen, die Strassen ihren Bedürfnissen anzupassen, Beläge und Profile autofreundlich zu gestalten sowie Wegweiser und Verkehrszeichen aufzustellen, welche die Sicherheit erhöhen und lange Reisen vereinfachen sollen. Auf diesem Gebiete sind sich die Automobilisten, bei denen es sich mehrheitlich um Adelige und Grossbürger handelt, ihrer Kompetenzen gewiss – sie zögern nicht, die Massnahmen der Behörden zu kritisieren und das Heft selber in die Hand zu nehmen. Es sind vor allem die Automobil- und Touring-Clubs, welche mit Hilfe grosser Firmen wie Michelin und Dunlop autogerechte Strassenzeichen entwerfen, finanzieren und aufstellen. Auch die ersten Strassenkarten, die auf dem Material der Generalstäbe basieren, werden von nichtöffentlichen Organisationen erarbeitet: in Frankreich von Michelin, in Italien vom Touring-Club. Die Strassenkarten erhöhen die symbolische Integration des nationalen Raums. Die Autoverbände gestalten das Strassennetz um, indem sie den Bau von Routen ■ 123

initiierten, die ausschliesslich touristischen Zwecken dienen, in Frankreich beispielsweise die Corniche de l'Estérel (an der Côte d'Azur) sowie die Grande Route des Alpes. Die praktische Nutzung der Strasse wird geprägt durch die Unfälle, die man ebenfalls als Konflikte um die Aneignung von öffentlichem Raum interpretieren kann. In diesem Zusammenhang lassen sich zwei Typen von Strassenbenützern unterscheiden: einerseits die Bauern, welche kurze Strecken favorisieren, die Geschwindigkeit ignorieren und Mühe haben, sich die Bedürfnisse und Praktiken der Neuankömmlinge vorzustellen; andererseits die weit reisenden Automobilisten, welche die Kontrolle des Raums mit dem Recht auf Geschwindigkeit gleichsetzen. Die Zusammenstösse spielen sich sowohl auf einer symbolischen als auch auf einer rechtlichen Ebene ab. Die Reiseberichte, die in den Spezialzeitschriften erscheinen, aber auch die Artikel der Massenpresse erörtern den erstrebenswerten Gebrauch der Strassen und fordern die Unterdrückung illegitimer Verhaltensweisen. Die lokalen Gerichte definieren neue Delikte. Dass in Frankreich bis 1922 keine Strassenverkehrsordnung, kein *Code de la route*, geschaffen werden kann, zeigt, wie lange sich Konzeptionen der Strassenbenutzung halten, die sich gegenseitig ausschliessen. Auch die Diskurse, welche die autofreundlichen Interessengruppen gestalten, verändern sich zusehends. In den Jahren zwischen 1895 und 1905 kommt es zu einer direkten Konfrontation jener sozialen Gruppen, welche den Rahmen für den Gebrauch des Automobils abstecken müssten. Aus der Bourgeoisie und der Aristokratie hervorgegangen, lassen die Automobilisten, die durch die Industriellen (die Clubs) unterstützt werden, ihren Superioritätsgefühlen freien Lauf, sei es gegenüber den Ingenieuren, welche mit dem Unterhalt der Strassen betraut sind, sei es gegenüber den lokalen Behörden, welche die Interessen der Anlieger, der Dorfbewohner und der Bauern vertreten. In ihren Zeitschriften mobilisieren die Automobilisten Ressourcen kultureller Superiorität, um jene zu disqualifizieren, die ihnen in die Quere kommen: Fussgänger, Fuhrleute und Viehherden. Nach 1905/06 ändern – zumindest in Frankreich – die grossen Vereinigungen ihre Politik. Sie suchen nach Alliierten unter den anderen Strassenbenützern und ersetzen die unnachgiebigen Konfrontations- durch subtilere Strategien. So fordern sie ihre Mitglieder auf, sich um ein automobilistisches *savoir-vivre* zu bemühen. Nach und nach gelingt es ihnen, Strassennutzungsarten zu etablieren, die sowohl ihren Interessen als auch ihren Werten entsprechen. Das allgemeine Tempolimit wird für unbestimmte Zeit aufgehoben.

(Übersetzung: Christoph Maria Merki)