

PARIS AU COEUR DE LA RÉVOLUTION DES USAGES DE L'AUTOMOBILE 1884-1908

Mathieu Flonneau

Armand Colin | *Histoire, économie & société*

2007/2 - 26e année
pages 61 à 74

ISSN 0752-5702

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2007-2-page-61.htm>

Pour citer cet article :

Flonneau Mathieu , « Paris au coeur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908 » ,
Histoire, économie & société, 2007/2 26e année, p. 61-74. DOI : 10.3917/hes.072.0061

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908

par Mathieu FLONNEAU

Résumé

Cet article considère l'automobilisme comme un sujet d'histoire urbaine. L'impact du « système automobile » est perçu au travers des aspects d'un système technique cohérent. Le fait que la capitale française a inventé une nouvelle forme d'urbanité au début du XX^e siècle n'en ressort qu'avec plus d'évidence. La mécanisation des avenues haussmanniennes, des rues et de places parisiennes s'est accompagné de la création d'un nouvel habitus, celui communément appelé « moderne ». En ce qui concerne la chronologie, le texte prend en compte les débuts de l'auto jusqu'à la Première Guerre mondiale et établit une distinction entre le monde premier, celui de la production, et le monde second, celui des usages de l'automobile. Le club des premiers propriétaires parisiens d'automobiles est décrit ainsi que la banalisation du produit dont l'usage s'était étendu à la société tout entière. L'analyse du précoce tournant démocratique de l'auto révèle à quel point celle-ci a régi le fonctionnement de la ville en lui proposant de nouveaux services. Qui furent les acteurs principaux de ce petit monde ? Par quelles étapes leur influence a-t-elle augmenté et quelles furent leurs préoccupations ? Enfin, comment réussirent-ils à s'imposer à une large échelle ?

Abstract

This paper deals with the automobilism as a theme of urban history. It treats the technical, social and cultural aspects of the impact of the "car-system" considered as a technical system. It shows how the Capital city of France has invented a new way of urbanity at the beginning of the XXth century. The motorisation of the haussmannian avenues, streets and places revealed the creation of a new « habitus », a new and modernized way of living Paris everyday life. As far as the chronology is concerned, from the origin of the car until the 1st World War, the paper makes a clear distinction between, on the one hand, the "first world" of the car, the one of its production, and, on the other hand, the "second world" of the car, the one of its uses. It describes the club of the first Parisian car-owners, before detailing how the car expanded in the same time throughout the whole society. This first democratic early turning point reveals how the car, which quickly ruled the Parisian roadway, served the city through its commercial and professional uses. Who were the main actors in this initially restricted world ? Which were the main events by which their influence spread ? What were their concerns ? How did they manage to impact on a global scale ?

Si la question des origines de l'automobile confine parfois à la mythologie comme en témoigne le volontarisme déployé par les constructeurs français pour accréditer, à un siècle de distance, la date de 1884 comme point de départ, il n'en est pas de même de la problématique de l'automobilisme¹. Celle-ci est en effet clairement identifiable dans ses premiers développements et force est de reconnaître, sans trop céder au chauvinisme ni au parisianisme, que c'est bien dans la capitale de la France que l'élan initial fut donné et que se tinrent les premières manifestations sportives ou intellectuelles marquantes, internationales et à portée universelle du monde naissant de l'automobile. À cet égard, l'année 1908, avec le premier Congrès international de la route ouvert en Sorbonne qui adopta notamment le principe des premiers panneaux de signalisation, peut être tenue comme une date-étape de clôture de cette première phase décisive.

Les mondes de la production et du commerce étaient certes essentiels pour l'activité économique de la capitale, mais la domination automobile en dépassa de beaucoup les limites et revêtit d'autres formes : toute la vie de la société en fut modifiée. « Il² est le véhicule à la mode et son succès, loin d'être éphémère, s'affirme et grandit chaque jour. Il tend à s'assimiler aux usages, aux mœurs, au tempérament du pays ».

Pour la cité de Paris même, le basculement d'un système technique vers un autre, aux contours encore indéfinis mais aux potentialités perçues comme immenses, fut très vite reconnu et accepté par les édiles. Les enjeux de cette révolution en cours étaient d'ailleurs soulignés par nombre de ses contemporains, ainsi que le « progrès » dont elle était le vecteur et qu'il nous revient ci-après de présenter succinctement.

1900... et le monde roule

À la date ronde de 1900, l'automobile, malgré de fréquentes pannes³, est une affaire qui roule ! Une dizaine d'années auparavant, ce nouveau moyen de locomotion a provoqué par son irruption⁴ un choc d'ampleur somme toute limitée ; après dix années d'existence, la certitude d'une banalisation présidait à sa destinée.

Fort de ce constat, il semble légitime, de se demander, tout en se gardant bien de toute interprétation téléologique, par quel processus historique les sociétés occiden-

1. De nombreuses illustrations et trois moments rythmaient cet exposé au CRHI le 19 juin 2003 : I – Paris, première ville automobiliste du monde : la latence d'un ordre économique omniprésent ; II – Paris, au centre de la dynamique mondiale de l'automobilisme ; III – La conquête parisienne et universelle de l'espace public. Cette communication reprend des éléments de notre doctorat d'histoire soutenu en janvier 2002 : *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champ politique et représentations*, 3 vol. dactylographiés et illustrés, annexes documentaires et bibliographie, 1323 p., partiellement publié dans Mathieu Flonneau, *L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 287 p. et, avec Jean-François Doulet, *Paris-Pékin : civiliser l'automobile*, Paris, Descartes et C^{ie}, 2003, 142 p. Pour des modalités pratiques, ce texte reprend notre participation inédite au colloque « Comment ils voyaient 1900 ? Comment ils voyaient l'avenir ? » organisé par le CRHMSS de l'Université de Paris I les 28 et 29 octobre 1999 au musée départemental Albert Kahn de Boulogne-Billancourt : « L'automobile, révolution du siècle ? ». Sur un thème proche, nous signalons notre participation à SHOT-Atlanta, octobre 2003 (Society For The History Of Technology) : « The Automobile in Paris, 1898-1908, the Decisive Decade ».

2. Comme dans tous les documents administratifs de l'époque, « automobile » est de genre masculin. La presse spécialisée (*La France automobile*, n° 24, p. 186) avait opté pour le féminin dès 1896 mais l'Académie française ne trancha le genre du nom qu'en 1904. Encore fallut-il quelque temps à la langue pour se faire à cet usage. Le Touring-Club de France avait d'abord opté dans sa revue mensuelle pour le masculin et s'en était expliqué en 1900 (*Revue du Touring-Club de France*, p. 100).

3. À l'époque, un bon mot consistait à dire au sujet de l'auto, que l'on était plus souvent dessous que dessus...

4. P. Gerbod, « L'irruption automobile en France 1895-1914 », *L'information historique*, Paris, Masson, 1983, p. 188-195.

tales ont été conduites à une « révolution automobile » déjà souvent évoquée, notamment par un puissant phare historiographique⁵. Signalons tout de même que « l'écrivain automobile », Louis Baudry de Saunier⁶, fut le premier à aller au-delà de l'expression et à fournir une étude substantielle de son contenu⁷ au cours des années 1930 et que l'expression elle-même avait été employée dès 1905 dans le rapport de la commission extraparlementaire de la circulation des automobiles⁸. En conséquence, dans ces pages, le ton n'est pas au futurible ou à une futurologie hypocrite : c'est d'un avenir certain, nous le savons, qu'il s'agit. Et si le point d'interrogation est de circonstance au début d'un exposé car l'on espère que par des effets rhétoriques et une démonstration savante va se déployer, éclatante, une vérité jusqu'alors éclipsée, sa justification est autre.

En effet, conserver le suspense est dans ce domaine une mission impossible : la révolution automobile de la vie quotidienne a eu lieu et a atteint un siècle plus tard des proportions à maints égards inquiétantes, assimilables à une dépendance⁹ dont les sociétés post-industrielles tentent, de se défaire, symboliquement au moins, parfois pour une demi-journée. Cela ne signifie par pour autant qu'il ne subsiste pas d'interrogations ; la discussion de cette « révolution », de son rythme initial plus précisément, a déjà été amorcée par James Laux qui a pointé un décalage entre la révolution, indéniabla selon lui, dans la production des automobiles qui intervient avant la guerre de 1914¹⁰, et la modification des modes de vie des hommes qui serait, d'après lui, plus tardive. Il n'est évidemment pas de notre propos d'aller à l'opposé de ces grandes lignes mais simplement de préciser des conditions locales de ce phénomène et de donner une photographie, – la plus nette, la plus nuancée et la mieux datée possible –, des bouleversements provoqués à Paris par l'entrée dans le « système automobile ». Cette limitation géographique est certes de taille, mais il convient de rappeler la réalité agissante, à l'époque, de la vocation universelle de la capitale¹¹, y compris sur ce terrain de l'usage de l'automobile sur lequel les Parisiens ont, avant les autres, donné le ton. De plus, sans trop céder à la facilité de l'extension chronologique, – car, bien sûr, nous allons essayer par fétichisme, de nous en tenir à 1900 même et à creuser les conditions de la tenue dans la capitale du Premier Congrès International d'automobilisme –, c'est tout un faisceau signifiant de faits, élargi à deux décennies décisives, qui illustrera la démonstration.

5. Nous renvoyons le lecteur, une fois pour toute, à l'ouvrage matriciel de Jean-Pierre Bardou, Jean-Jacques Chanaron, Patrick Fridenson, James M. Laux, *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, 384 p. et notamment à la première partie rédigée par James M. Laux, « Genèse d'une révolution », p. 15-110.

6. Plus d'une trentaine de titres, en majorité liés au cyclisme et à l'automobile, sont répertoriés à la Bibliothèque Trocadéro où se trouve le fonds du Touring Club de France.

7. *L'Illustration* du 8 octobre 1938, « La révolution automobile dans le monde ». Notons au passage que les deux tomes de l'ouvrage intitulé *L'automobile théorique et pratique*, par lequel Louis Baudry de Saunier a assis sa réputation d'expert, parurent en 1899 et 1901.

8. On y lit : une « véritable révolution [...] s'est opérée » ; les « conquêtes de la traction [...] semblent définitivement consolidées ». M. Hennequin, *L'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, commission extraparlementaire de la circulation des automobiles, Paris, Imprimerie nationale, 1905, 118 p., p. 93.

9. Gabriel Dupuy, *La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica, 1999, 160 p.

10. Le monde du travail et la manière de produire des automobiles, au sujet desquels les balises historiographiques sont nombreuses, ne constituent pas l'objet de cet exposé. Signalons tout de même que Frederick W. Taylor inventa précisément entre 1898 et 1900, selon les sources, les aciers à découpe rapide. Cette découverte, au principe de sa méthode, allait trouver dans l'automobile fordiste un champ d'application exemplaire.

11. L'Exposition universelle est bien sûr un moment essentiel du déploiement de l'influence parisienne. Sur ce point, Pascal Ory, « Le mythe de Paris, Ville-Lumière, dans les années 1900 », dans Pierre Milza, Raymond Poidevin (dir.), *La puissance française à la belle époque, mythe ou réalité ?*, Bruxelles, Complexe, 1992, 239 p., p. 125-141.

Entre 1890 et 1910, la capitale parisienne a vu l'émergence de la figure du chauffeur et de l'automobiliste, à côté de l'image éternelle du piéton, justement revigorée devant la menace¹² représentée par la mutation accélérée des modes de déplacement, métropolitain en tête bien entendu. Celle-ci avait été vivement ressentie par les contemporains – et pressentie par un Jules Verne¹³ ou un Albert Robida¹⁴. Concrètement, nous prétendons qu'au cours de ces années un nouvel *habitus* urbain a vu le jour, imposé par les premiers usagers de l'automobile et « l'automobilisme » naissant. Et, plus que le moment ponctuel de l'année 1900¹⁵, c'est cette charnière décennale qui est au cœur du processus de civilisation d'un objet technique, – au sens où Norbert Elias parlait d'une « civilisation des mœurs »¹⁶ – et d'une forme indiscutée de progrès auquel croyaient la plupart des contemporains. Il s'agit donc d'examiner l'automobile en procès, et parfois aussi le procès de l'automobile, sur une scène particulièrement représentative où sont apparus en pleine lumière la diversification de ses usages et les conflits qu'elle a suscités dans la cité. L'étude de sa prise en considération par les pouvoirs publics, Préfecture de Police et Conseil municipal, par le biais de l'apparition des premières réglementations spécifiques fera office de révélateur.

En 1900, l'automobile était donc inventée mais, si l'on peut dire, rien n'était fait : elle n'était en effet ni techniquement achevée, ni socialement admise¹⁷. La question commençait seulement de se poser de savoir si, en marge d'usages compétitif, touristique ou mondain, elle pouvait rendre des « services publics et professionnels »¹⁸, voire militaires. C'est l'histoire des prémisses de ce premier tournant démocratique de l'automobile que nous proposons ci-après.

Au-delà de l'automobile, la dynamique mondiale de l'automobilisme

Avant d'embrayer sur l'examen précis du « monde second » de l'automobile, celui de ses usages, nous n'avancerons que quelques rapides considérations sur le « monde premier » de l'automobile, celui du produit lui-même et de sa production. Il convient en effet d'emblée de distinguer deux degrés d'appréciation des débuts du phénomène automobile et du produit lui-même, le premier, qualitatif, renvoyant à la performance, tandis que le second correspond à sa diffusion et à l'imprégnation de la société.

En 1900, l'industrie automobile française vit pour quelques années encore son âge d'or. Cette production nationale en plein essor occupait une position de *leadership* que les États-Unis lui ravirent vers 1907-1908, période à laquelle un palier de croissance fut

12. Luc Passion, « Marcher dans Paris au XIX^e siècle », dans *Paris et ses réseaux, naissance d'un mode de vie urbain*, Paris, 1990, 425 p., p. 27-43, et récemment, au cœur de notre sujet, Christophe Prochasson, *Paris 1900, essai d'histoire culturelle*, Paris, Calmann-Lévy, 1999, 348 p. Particulièrement la première partie.

13. Jules Verne, *Paris au XX^e siècle*, Paris, Hachette, 1994, 218 p. Notamment les pages 44 à 48 dans lesquelles le romancier évoque la fièvre de la cité parcourue par des voitures « simples et maniables » mue grâce à la machine Lenoir, inventée en 1859, appliquée à la locomotion.

14. Plusieurs ouvrages de l'illustrateur visionnaire abordent ce thème, par exemple, *La guerre au XX^e siècle*, 1887, ou *Le Vingtième Siècle, la vie électrique*, 1890.

15. On trouvera un outil précieux dans les ouvrages de Clay McShane, *The Automobile, A Chronology of Its Antecedents, Development, and Impact*, Greenwood Press, Westport, 1997, 222 p., et aussi, à un moindre niveau, Serge Bellu, *Histoire mondiale de l'automobile*, Paris, Flammarion, 1998, 334 p.

16. Le titre original du grand ouvrage du sociologue allemand n'a pas l'ambiguïté du titre français : *Über den Prozess der Zivilisation*, 1939.

17. Dans un autre registre, l'Académie française n'avait pas encore tranché le genre du nom et les premiers textes administratifs employèrent plus volontiers le masculin que le féminin.

18. Le rapport Hennequin de 1905 a accordé une importante inédite à l'étude statistique des automobiles professionnelles. *L'évolution automobiliste en France...*, op. cit., p. 98.

atteint. Une crise s'en est suivie, qui a contraint la production française à rétrograder derrière celle, en phase ascendante, des États-Unis dont les constructeurs expérimentaient de nouvelles voies. La mise en production de la Ford T en fut l'emblème au même titre que la fondation de GMC – *General Motors Corporation* – par concentration, pratique inconnue de la production française avant le milieu du siècle. Néanmoins, au tournant du siècle, la suprématie française était d'autant plus indiscutée qu'elle reposait sur la conviction orgueilleuse et répétée à l'envie de l'antériorité. La France n'avait-elle pas été la première à mettre au point ce nouveau mode de locomotion, et de l'avoir ensuite transformé en moyen de transport. Ce n'est toutefois que rétrospectivement que l'on fut en mesure de dater, sans aucune certitude quant à l'étape décisive dans l'*évolution technique*, tant les tâtonnements furent multiples, l'invention de la première voiture automobile.

Ainsi, si l'on s'en tient à une reconstitution des faits strictement française¹⁹, pleine de « séductions mythologiques »²⁰, l'automobile avait seize ans à cette époque, soit l'âge du brevet déposé le 12 février 1884 concernant « un moteur à gaz et ses applications », devenu moteur fixe sur une automobile Delamare-Deboutteville et Malandin. En réalité, le moteur mis au point par Benz et Daimler deux ans plus tard, repris par Panhard et Levassor sur leurs premiers modèles, s'est montré plus fécond. Ce premier aboutissement technologique de l'objet automobile, s'il concernait la conception globale du véhicule, dont chacun au cours des décennies suivantes admet qu'il n'évolua plus fondamentalement, n'avait pas tranché le problème de la motorisation.

À ce chapitre, à l'époque, l'aporie de l'automobile électrique était loin d'avoir été démontrée et l'année 1900 survenait sur l'élan d'une fin de siècle au cours de laquelle, dans la rivalité des modes de propulsion, l'électricité avait permis pour la première fois à une automobile, le 29 avril 1899, de dépasser les 100 km/h. Ce seuil psychologique d'une vitesse pure à trois chiffres était important²¹. Ce fut Camille Jenatzy, ingénieur électricien bruxellois, installé à Paris²², venu à l'automobile par la bicyclette, qui avait réalisé cette performance en atteignant 105,88 km/h au guidon de « la Jamais-Contente », bien nommée monoplace à l'aérodynamique étrange quoique certaine, en forme d'obus gris montée sur un châssis rouge et dont émergeait la moitié du corps de son courageux pilote²³. Ce résultat avait été enregistré sur la base du kilomètre lancé à Achères dans les Yvelines, non loin de Saint-Germain, dans le cadre du concours de vitesse pure organisé par l'hebdomadaire *La France automobile* en décembre 1898. Cet événement, rendu silencieux grâce à la batterie Fulmen qui animait l'engin, officialisait en présence, notamment, de Henri de Rothschild, Édouard Michelin et Léon Auscher – carrossier qui devint vice-président du Touring-Club de France – une amélioration de plus de 10 km/h du précédent record. De leur côté, les automobiles à pétrole avaient pour elles une autonomie bien supérieure et une bien

19. *100 ans d'automobile française 1884-1984*, catalogue de l'exposition tenue au Grand Palais du 19 juin au 19 août 1984, Paris, SOSF, 1984, 239 p. Il est inutile de souligner le chauvinisme technologique à l'œuvre derrière cette datation. Il s'agissait de précéder les Allemands qui avaient arrêté la date de 1886...

20. Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault, naissance de la grande entreprise, 1898-1914*, Paris, Seuil, 1972, 359 p., p. 9.

21. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse*, Paris, Gallimard, 1995, 408 p. (pour plus de détails voir sa thèse, *Le vertige de la vitesse, l'accélération de la France, 1830-1940*, thèse de doctorat de l'EHESS, 1990, 8 vol., 1068 p.).

22. Il avait installé sa Compagnie Internationale des Transports Automobile au 5, rue de la Victoire, dans le IX^e arrondissement. Il fit par la suite une carrière de pilote.

23. Serge Bellu, « Le premier jour du siècle de la vitesse », *Automobiles Classiques*, avril-mai 1999, p. 104-107. *La Jamais-Contente* est conservée depuis 1933 au musée national de la voiture à Compiègne.

meilleure facilité d'utilisation, mais n'offraient pas encore le même niveau de performance. Elles peinèrent encore quelques années avant de s'imposer définitivement²⁴. Elles étaient dorénavant supportées, il est vrai, par un système économique en voie de constitution, – le premier forage *off shore* en mer Caspienne date précisément de 1900. Ce résultat fut en tout cas atteint beaucoup plus laborieusement que ne l'annonce à Paris la plaque signalant à Montmartre l'endroit où arriva Louis Renault au volant de sa voiturette : « Pour la première fois, le 24 décembre 1898, une voiture à pétrole pilotée par Louis Renault atteignit la place du Tertre marquant ainsi le départ de l'industrie automobile française »²⁵.

Précisément, en 1900, les automobiles Renault avaient seulement deux ans, mais avec elles commençait une autre histoire de l'automobile. Le temps des ancêtres²⁶ était révolu, celui des pionniers aussi. D'ailleurs, certains commençaient à disparaître, comme Gottfried Daimler qui mourut à Cannstadt cette même année. Après quoi advint le moment des premiers entrepreneurs dont la créativité et le dynamisme contrastent avec l'image longtemps colportée du retard industriel français²⁷. Malgré un regroupement dans la Chambre Syndicale de l'Automobile en 1898²⁸, il est vrai que le monde des constructeurs posséda longtemps des contours assez flous. Le terme lui-même était en partie anachronique²⁹. Certains rechignaient d'ailleurs à se dire industriels et avaient participé comme à une parade aux deux premières Expositions qui s'étaient tenues au jardin des Tuileries. Quoi d'étonnant, dès lors, à ce que les commentaires relatant les efforts des exposants aient plus tenu de la chronique de mode que de la rubrique économique et commerciale ? En 1900 toutefois, en raison de la tenue de l'Exposition universelle – qui pourtant accueillait pour la première fois un service automobile de transport des visiteurs –, l'automobile n'eut pas de salon indépendant. Ses promoteurs conçurent un grand dépit de leur relégation dans une annexe à Vincennes.

Les temps héroïques de l'automobile touchaient à leur fin, même si l'automobile devait encore produire des héros, comme ces pilotes qui s'exposaient à des accidents terribles et fréquents sur des routes inadaptées à leur vitesse³⁰. L'année 1900 apporta sa pierre à la légende de la compétition automobile puisque se coururent plusieurs courses majeures, dont la plupart rayonnaient autour de Paris³¹. Parmi celles-ci, la pre-

24. Ce record de vitesse allait à nouveau tomber en 1902, battu par Léon Serpollet avec une voiture à vapeur. La traction électrique ne connut par la suite que des applications ponctuelles, comme par exemple aux Halles de Paris, avant de connaître un *revival* sous la pression d'arguments écologiques à la fin du XX^e siècle.

25. Cette plaque est visible à l'angle de la rue Norvins et de la place du Tertre.

26. C'est ainsi que sont désormais dénommées dans les manifestations automobiles contemporaines les autos de ce premier âge de l'automobile. Cependant, dès le Salon de 1899, figurait une allée consacrée à une rétrospective des ancêtres !

27. François Caron, « L'économie française dans les années 1900 : dynamique et blocages », p. 89-107, dans Pierre Milza et Raymond Poidevin (dir.), *La puissance française...*, *op. cit.*

28. Pour un rendu factuel, Jean Sauvy, *Les organismes professionnels de l'automobile et leurs acteurs, 1896-1979*, Comité des Constructeurs Français d'Automobile, 1998, 328 p.

29. Derrière cette activité manufacturière se distinguaient des motoristes, des carrossiers, des fabricants d'accessoires, etc.

30. Le pire était à venir en la matière avec, en 1903, la course Paris-Madrid dont le bilan total fut de dix morts et de plusieurs dizaines de blessés.

31. Henri Farman en donne une liste dans son ouvrage, *L'automobile*, avec 38 figures dans le texte et une planche coloriée démontable, s.d., Paris, Schleicher Frères, 58 p. : coupe de Nice, circuit de Pau, Nice-Marseille-Nice, Paris-Lyon, Paris-Toulouse-Paris, Paris-Rouen. Cette dernière était la plus ancienne compétition automobile. Organisée par Pierre Giffard, elle avait été gagnée pour la première fois en 1894 par De Dion-Bouton sur un véhicule à vapeur à la vitesse moyenne de 22,2 km/h.

mière et médiatique coupe Gordon-Bennett³², remportée sur le trajet Paris-Lyon par le pilote Charron sur une Panhard-Levassor témoignait de l'intérêt des États-Unis pour ce nouveau sport.

D'ailleurs, toujours cette année-là, signe d'une première mondialisation du produit, le Nouveau Monde organisa, à l'initiative de l'*Automobile Club of America*, et de la toute nouvelle *National Association of Automobile Manufacturers*, son premier salon automobile à New York au Madison Square Garden, où 48 000 visiteurs³³ se rendirent. L'Italie fit de même, à Turin, ville dans laquelle la FIAT fêtait sa première année d'existence. Sur un fond de rivalité entre les industries nationales, dans laquelle les succès en compétition prenaient parfois des accents nationalistes³⁴ annonciateurs de la tournure des futurs conflits entre les « générations du moteur » pour reprendre les mots d'Ernst Jünger³⁵, commençait à poindre l'usage militaire futur des automobiles. Une photographie célèbre³⁶ montrait l'automobile du généralissime Brugère aux grandes manoeuvres de Beauce de septembre 1900, et c'est à la même date que l'armée française réceptionna son premier véhicule motorisé³⁷.

En matière de tourisme, en revanche, la coopération qui s'ébauchait revêtait des accents beaucoup plus pacifiques. Toute une *jet society* européenne, ou plutôt, une *car society*, aspirait à reprendre ses distances et voyait dans la liberté automobile un nouvel instrument de « distinction »³⁸. Le guide Michelin, véritable « *vade-mecum* de l'automobiliste », servit ses desseins à partir de 1900, sans pour autant être encore un guide touristique au sens contemporain du mot³⁹. Tiré à près de 50 000 exemplaires dès 1901, conçu pour le voyageur automobiliste, il comportait des indications sur les possibilités de ravitaillement, de réparation pour son automobile, de logement, de restauration et de communication⁴⁰. D'abord offert gracieusement aux chauffeurs, il s'agissait pour la firme de Clermont-Ferrand de faire œuvre tout à la fois de publicité et de mécénat (comme pour les bornes routières par la suite) et de précéder la concurrence. Dix ans après son apparition, la vocation internationale du petit livre rouge de la révolution

32. James Gordon-Bennett était le fils du fondateur-proprétaire du *New York Herald*. Pierre Souvestre, premier historien de l'automobile, choisit ce repère pour intituler la cinquième partie de son *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod, 1907, 800 p. : « Le siècle de Gordon-Bennett ».

33. Clay McShane indique que la première ambulance automobile roula cette même année à New York et que William McKinley fut le premier président motorisé ; *The Automobile, A Chronology...*, *op. cit.*

34. Jean-Claude Gardes, « La course automobile "Paris-Berlin" 1901 et sa transcription graphique dans les dessins du *Rire* », dans *L'image satirique face à l'innovation*, actes du colloque de Nanterre, octobre 1996, *Recherches contemporaines*, numéro spécial, 1998, p. 53-63.

35. En pleine Première Guerre mondiale, une image frappante est employée sous sa plume : la lutte entre les États consistait « à envoyer au combat des hommes avec autant de confiance qu'une usine d'automobiles désignant sa meilleure voiture pour une course internationale sur route ». Ernst Jünger, *Das Waldchen*, 1932, *Le boqueteau 125*, Paris, Payot pour la traduction française, 1995.

36. *L'illustration*, 15 septembre 1900.

37. Il s'agissait d'une ambulance. Pour Albert De Dion, « L'automobile, reine du monde », *Je sais tout*, 15 mars 1906, repris dans *Futuribles*, janvier 1999, n° 233, Il ne faisait pas de doute que d'autres allaient suivre.

38. Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, 438 p. et « Lutte de classes et d'influence », *Cahiers de médiologie*, n° 2, 1996, p. 131-140 et « Normes de comportement et contrôle de l'espace : le Touring Club de Belgique avant 1914 », *Mouvement social*, n° 178, janvier-mars 1997, p. 69-87.

39. Le basculement intervint dans l'entre-deux-guerres. Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo...*, *op. cit.*, p. 375.

40. Olivier Darmon, *Le grand siècle de Bibendum*, Paris, Hoëbeke, 1997, 142 p. et Herbert Lottman, *Michelin, 100 ans d'aventures*, Paris, Flammarion, 1998, 550 p.

automobile était bien assise et l'édition de 1912 révèle que les « Michelin » étaient au nombre de six, traduits de façon révélatrice.

Le tourisme constituait assurément l'un des usages les plus spectaculaires de l'automobile naissante, en tout cas, il symbolisait à une échelle bientôt mondiale la dynamique de l'automobilisme qui, en 1900, avait un centre : Paris.

La Belle Époque de la scène parisienne de l'automobile.

Au regard de l'histoire de l'automobile, Paris porte une responsabilité importante dans la prise de volant des sociétés industrielles occidentales. Cette production nouvelle de demi-luxe, d'abord artisanale, était pour une bonne part un « article de Paris » dont la Ville Lumière constituait la vitrine. L'adoption de cette nouvelle technique par quelques aristocrates ou *sportsmen* confirmait d'ailleurs le tropisme de l'Ouest parisien où s'agrègent logiquement les premiers « constructeurs ». « La périphérie de Paris est une « Silicon Valley » Belle Époque, vouée au cycle et à l'automobile »⁴¹ et même si, certes, l'âge d'or de l'automobile française ne fut pas exclusivement parisien, il l'était avant tout dans la mesure où la capitale offrait un « milieu associé »⁴² particulièrement fécond pour cette nouvelle industrie. « Ni M. de Dion, ni Levassor, par exemple, n'auraient pu grouper les capitaux indispensables à la réalisation de leurs conceptions de traction mécanique s'ils avaient dû poursuivre leurs expériences en pleine campagne au lieu de les faire sous les yeux du public parisien ». Le relais essentiel du journalisme dans le développement de l'automobile fut implicitement mentionné par Paul Escudier, conseiller municipal qui, en 1903, avait entrepris un bilan des premières années de l'automobilisme à Paris même⁴³. Il ressort, par ailleurs, du décompte du phénomène automobile une indéniable prépondérance parisienne longtemps sous-estimée faute d'étude approfondie⁴⁴, alors que celle-ci était soulignée par les statistiques dès 1905 : « À maintes reprises, nous avons dû laisser de côté le département de la Seine en raison de la situation si exceptionnelle qu'il doit à Paris ; mais notre étude présenterait une lacune injustifiable, si nous ne mettions pas en évidence, dans un chapitre à part, l'évolution de l'automobilisme dans la région parisienne et surtout dans la capitale qui a été le berceau de la nouvelle industrie et d'où sont parties et partent encore, les vigoureuses impulsions auxquelles la locomotion nouvelle doit son existence et son remarquable développement »⁴⁵. Une autre raison de cet aveuglement relatif sur le cas parisien, est à rechercher dans la complaisance des contemporains pour un regard limité à l'irruption anecdotique de l'automobile dans le monde rural⁴⁶. Cette

41. Emmanuel Chadeau, *Louis Renault, biographie*, Paris, Plon, 1998, 459 p., p. 26. De Dion-Bouton s'était installé, *intra muros*, rue Pergolèse, à deux pas de l'avenue du Bois de Boulogne.

42. Gilbert Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier, 1958, 268 p.

43. Rapport au Conseil municipal de Paul Escudier au nom de la 3^e Commission, n° 142, 24 décembre 1903, « sur la circulation des véhicules automobiles dans la ville de Paris et dans les communes du ressort ». 72 constructeurs et 62 000 ouvriers œuvraient à Paris dans ce secteur d'après ce rapport.

44. La seule monographie existante est celle d'un département rural. J.-C. Boulay, *La pénétration de l'automobile en Indre-et-Loire de 1899 à 1928*, Poitiers, DES, 1962. Patrick Fridenson appelait en 1972 à l'étude d'autres départements plus industrialisés et urbanisés.

45. M. Hennequin, *L'évolution automobiliste en France...*, op. cit., p. 81.

46. Pour les amateurs collectionneurs de cartes postales de ce type de scènes, qui fut un genre à part entière, signalons quelques titres : Pierre Pommarède, *Le Périgord oublié*, Périgueux, Pierre Fanlac, 1977, voir le chapitre « L'eau, la terre et le ciel » ; Victor Breyer, *La Belle Époque à 30 à l'heure*, Paris, France-Empire, 1984, 276 p. ; Thierry Wirth, *L'automobile à la Belle Époque*, Bruxelles, Sodim, 1975, s.p. ; Pierre-Lucien Pouzet, *L'automobile autrefois, une difficile adoption*, Lyon, Horvath, 143 p. Dans le même ton, une fresque de Jean Veber, datée de 1908, agrémente la buvette des élus de l'Hôtel de Ville de Paris. On y voit l'arrivée de martiens-automobilistes pendant une fête à la Brueghel dans un village des environs de Meudon.

scène bien connue illustre certains clivages familiaux repris par les hommes de lettres et de théâtre⁴⁷.

Et pourtant, la réalité du monde de l'automobile commençait à être autre. Les premières données fiables disponibles indiquent que près du sixième des automobiles particulières françaises soumises à taxe circulèrent à Paris entre 1899⁴⁸ et 1911. Encore fallait-il y rajouter, d'abord les automobiles publiques, apparues à partir de 1896 dans la capitale et dont l'augmentation était très rapide⁴⁹, qui étaient soumises aux taxes des contributions indirectes, ensuite les automobiles de commerce qui n'étaient soumises à aucune taxe, et enfin les voitures affectées aux administrations publiques. De façon très significative, c'est au milieu de la première décennie du siècle, en 1906-1907, que les courbes représentant le produit des taxes sur les voitures à traction animale et automobile se croisèrent. Procurant à cette date à la ville le double des revenus des vélocipèdes, le poids économique de ces dernières ne pouvait alors plus être discuté.

Tab. 1 – Évolution du nombre des véhicules en France et à Paris, 1899-1913

| Années | France | Paris |
|--------|--------|--------|
| 1899 | 1 672 | 288 |
| 1900 | 2 807 | 618 |
| 1901 | 5 386 | 1 143 |
| 1902 | 9 247 | 1 673 |
| 1903 | 12 984 | 2 374 |
| 1904 | 17 107 | 3 146 |
| 1905 | 21 523 | 4 067 |
| 1906 | 26 262 | 5 058 |
| 1907 | 31 286 | 6 101 |
| 1908 | 37 586 | 7 207 |
| 1909 | 44 769 | 7 993 |
| 1910 | 53 669 | 8 641 |
| 1911 | 64 209 | 8 568 |
| 1912 | 76 771 | 10 072 |
| 1913 | 90 959 | 11 326 |

Sources : d'après les éditions de l'*Annuaire statistique de la Ville de Paris*, Paris.

À cette vitalité statistique et économique, la scène parisienne ajoutait une dimension symbolique. Prompt à la célébration de ses héros et de son histoire⁵⁰, le milieu parisien de l'automobile se mobilisa en 1900, en marge de l'Exposition universelle, lors de l'organisation du premier Congrès international d'automobilisme sur décision du ministre du

47. Octave Mirbeau, *La 628-E8*, Paris, Fasquelle, 1905 ; Georges Feydeau, *Le circuit*, Paris, 1909.

48. Il n'y a pas de données antérieures disponibles.

49. 22 voitures publiques automobiles de 1^{re} ou 2^e classe, ou de grande remise étaient comptabilisées en 1898, 115 en 1900, plus de 10 000 en 1913, soit près de 50 % du total.

50. L'architecte Gustave Rives – décorateur des premières expositions d'automobiles et membre du Congrès international d'automobilisme – construisit, en 1907 pour l'édition décennale du salon, d'après une esquisse de Dalou, une fontaine monumentale dédiée à Levassor. Elle orne désormais, à proximité de la porte Maillot, le square Alexandre et René Parodi. Cette même année, Pierre Souvestre publia sa somme historique.

Commerce. De l'avis des témoins, le 9 juillet 1900, date de l'ouverture, fut « une date importante, une date à retenir, certes, parmi les plus glorieuses de cette grande et jeune industrie »⁵¹.

L'ouvrage qui synthétisa les travaux de cette assemblée de membres et de donateurs autorise une connaissance assez fine des propriétaires⁵² parisiens en 1899 puisque 270 se manifestèrent, soit plus de 50 % du total, le reste étant composé d'un peu moins d'une centaine de provinciaux, d'une quarantaine de banlieusards – quasi exclusivement de l'Ouest de la capitale – et d'une cinquantaine d'étrangers. Une Internationale des propriétaires se dessinait ainsi, – dont les Américains, à l'exception de quatre New Yorkais, étaient étonnamment absents. D'ailleurs, le président de la première séance avait indiqué les visées mondiales du Congrès : « Il faut que dès l'an prochain tous ceux qui, dans le monde entier, s'intéressent aux progrès de cette industrie prennent contact, apprennent à se connaître, et, unissant leurs efforts, marquent au seuil du XX^e siècle une féconde étape dans le développement de la locomotion mécanique sur route »⁵³. Pour Paris, comme l'on pouvait s'y attendre, la carte⁵⁴ représentant la domiciliation des participants, fait apparaître un spectaculaire tropisme identifiant les arrondissements occidentaux de la rive droite : VIII^e (44 propriétaires), XVI^e (58 propriétaires), XVII^e (51 propriétaires) et, plus au centre, IX^e (45 propriétaires). De plus, sur les 22 donateurs, 14 étaient Parisiens et la moitié résidaient dans le XVI^e arrondissement. La rive gauche, quant à elle, apparaît déserte⁵⁵, VII^e arrondissement mis à part.

L'originalité de cette rencontre résidait dans le fait que se côtoyèrent, mus par une passion identique pour cette nouvelle technologie, des constructeurs et une bourgeoisie, voire une aristocratie, qui se réunissait déjà au sein de l'Automobile Club de France. Celui-ci avait été fondé en juin 1895 par le comte Albert de Dion, le baron de Zuylen et Paul Meyan, et qui occupait depuis 1899 le prestigieux hôtel particulier du Plessis-Bellièvre, place de la Concorde. À ce chapitre, il convient de signaler que le doyen des clubs mondains parisiens n'était pas encore monopolisé par les « cercleux »⁵⁶ et entendait jouer un rôle actif dans la structuration du monde de l'automobile. Par la suite, ce rôle s'effaça pour être pris en charge par l'État⁵⁷. Indéniablement, cette évolution marginalisa l'ACF, qui ne sut pas, à la différence du Royal Automobile Club outre-Manche⁵⁸, prendre le virage démocratique⁵⁹.

51. Pierre Souvestre, *Histoire de l'automobile*, op. cit., p. 465.

52. *Exposition universelle de 1900, Congrès international d'automobilisme* tenu en l'Hôtel de l'Automobile Club de France du 9 au 16 juillet 1900, Paris, Hemmerlé, 1903, 605 p. La possession d'une automobile n'est pas signalée mais on peut raisonnablement la déduire de l'acte de volontarisme, voire de la participation active, que représentait la décision de devenir membre adhérent ou donateur du Congrès, moyennant l'acquittement d'une somme de 20 francs dans le premier cas, et de 100 francs dans le second cas. Étaient fournis leur adresse, leur titre – pour les nombreux nobles – et parfois leur profession.

53. *Exposition universelle de 1900, Congrès international d'automobilisme...*, op. cit.

54. Celle-ci figure dans notre ouvrage *Paris-Pékin...*, op. cit., p. 31.

55. L'état du XV^e arrondissement, au regard de son destin, est même surprenant.

56. Gaëlle Beaussaron, « Le "système de Dion" : un réseau complexe de relations et de structures », dans Anne-Françoise Garçon (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, PUR, 1998, 162 p., p. 19-30.

57. Par exemple, le laboratoire technique de l'ACF a cédé la place à l'UTAC en 1923.

58. Piers Brendon, *The Motoring Century, the Story of the Royal Automobile Club*, Londres, Bloomsbury, 1997, 431 p.

59. Tout conducteur peut expérimenter après le passage du Channel les RAC services et découvrir de très nombreuses voitures, même modestes, estampillées RAC. De plus, dans le monde de la compétition automobile le RAC-Rallye conserve un prestige considérable alors que le Grand-Prix de l'ACF, fondé en 1906, ne met plus en concurrence que des *gentlemen drivers*.

Le Congrès de 1900 permit la discussion des thèmes au cœur des préoccupations des constructeurs, présents en nombre⁶⁰, et des automobilistes de l'époque⁶¹. Ce monde interactif où les uns bénéficiaient des expériences des autres trouva dans ce cadre un espace propice à la confrontation de réflexions techniques qu'ils ne trouvaient pas ailleurs⁶². Le Congrès s'acheva sur la proclamation de l'aspiration du monde de l'automobilisme à un libéralisme extrême, notamment en mesure de vitesse et de contrôles frontaliers, suivie d'un appel à de meilleures relations avec l'Administration, jugée procédurière et arbitraire.

À la considération des données fournies par ce document, un paradoxe qui dépasse la simple rhétorique peut finalement être esquissé : la révolution automobile a été initiée et conduite par un petit groupe d'hommes, souvent « réactionnaires » et caricaturés ainsi. On a peine à concevoir que de si petits chiffres, au regard des statistiques brassées par le monde actuel de l'automobile, caractéristiques d'un « milieu humain associé » restreint, soient à l'origine d'un système universel.

La « bonne politique municipale » entre sécurité publique et prospérité nationale.

Il ne fait pas de doute que l'usage dominant des automobiles particulières resta élitiste au cours de la Belle Époque, lié par-là même à un mode de vie proustien⁶³. Les automobiles de tourisme, de plaisance disaient-on aussi, évoluaient dans les beaux quartiers et sur les routes menant aux villégiatures. Aussi, « malgré la foison des véhicules sur les voies principales, Paris restait par morceaux entiers une ville de piétons. Dans bien des rues, le passage d'un fiacre faisait se lever les rideaux »⁶⁴. Le statut social associé à la possession d'une automobile autorisait la plupart du temps les propriétaires à se faire conduire⁶⁵. La sortie en automobile de la capitale qui était encore une ville à demi-fermée en raison de la présence de l'octroi, restait, de plus, dans de nombreux cas, saisonnière⁶⁶ et limitée aux beaux jours, eu égard à l'aspect d'expédition que pouvaient revêtir les promenades⁶⁷. Toutefois, limités à une certaine société, ces usages égoïstes corrélatifs de la « folie

60. La commission d'organisation comprenait, à elle seule, MM. Peugeot, Mors, Delahaye, Michelin, Bollée et de Turckheim.

61. La permanence des réseaux de relations nouées lors de ce premier âge de l'automobile mérite d'être mentionnée. Par exemple, le marquis de Fayolle, notabilité périgourdine présente au Congrès, et Louis Renault, se retrouvèrent en juin et juillet 1940. Emmanuel Chadeau, *Louis Renault...*, op. cit., p. 194.

62. Nous pensons ici aux débats sur les types de motorisation qui ne soulevaient aucun écho dans les institutions techniques. Documents pour l'histoire des techniques, cahier n° 10, *Annales du conservatoire des arts et métiers*, CDHT, CNAM, EHESS, 1998. Cahier réalisé par Dominique de Place. Plus généralement, les deuxième et troisième séries 1889-1898, 1899-1902, n'abordent à aucun moment les questions automobiles.

63. De précieux témoignages sur ces usages se trouvent dans André Billy, *Paris vieux et neuf, la rive droite*, Paris, Eugène Rey, 1909, 290 p., p. 27. ; *Le badaud de Paris et d'ailleurs*, 1959, Paris, Arthème Fayard, 218 p. ; le peintre Kees Van Dongen dans sa *Promenade au Bois* en a restitué l'atmosphère.

64. Jules Romains, *Paris des hommes de bonne volonté*, Paris, Flammarion, 1949, 404 p. « *Présentation de Paris à cinq heures du soir* », 1908. Albert Simonin, enfant de La Chapelle, témoigna dans le même sens pour les années autour de 1905.

65. L'Atlas de statistique graphique de la Ville de Paris établi par Jacques Bertillon en 1889 offre une carte du degré de bien-être de la population parisienne, en fait de la domesticité, superposable à celle des propriétaires d'autos. Dans le même ordre d'idée, pour les premiers taxis, le coupé chauffeur/landaulet avait été choisi car il correspondait au désir du client de bien montrer qu'il était conduit par un chauffeur.

66. Jusque dans les années 30, comme l'indique le projet de voeu, n° 1, 1929, déposé au Conseil Municipal par Fortuné d'Andigné, « tendant à obtenir qu'à titre exceptionnel, les laissez-passer pour automobiles délivrés par l'Administration des Contributions indirectes pendant la dernière semaine de mars 1929 (fête légale de Pâques) ne donnent lieu qu'à la perception des droits afférents au deuxième trimestre de 1929 ».

67. Une célèbre vue du ravitaillement au pont de Suresne en 1904 a été dessinée par Sabbatier, Les Grands dossiers de *L'Illustration*, *L'automobile*, 1987, Turin, Le Livre de Paris, 191 p.

furieuse de l'automobilisme »⁶⁸ stigmatisée par Léon Bloy, ne tardèrent pas à être occultés par les véritables services rendus par le nouveau mode de traction, même si le débat majeur qui animait la presse continua d'opposer chauffards et autophobes selon un déterminisme social intraitable⁶⁹. À cet égard, ce temps de l'automobile est celui dont la compréhension est sans doute le mieux balisé historiographiquement⁷⁰ en raison des nombreux témoignages de contemporains qu'il a suscités⁷¹.

Le nœud de la question demeurait la violence routière nouvelle à laquelle la circulation automobile paraissait laisser libre cours⁷².

Tab. 2 – Évolution des décès par accidents occasionnés à Paris par les automobiles, les tramways et les bicyclettes, 1903-1914

| Années | Automobiles | Tramways | Bicyclettes | Voitures | Total |
|--------|-------------|----------|-------------|----------|-------|
| 1903 | 9 | – | 10 | 67 | 86 |
| 1904 | 6 | 17 | 2 | 34 | 59 |
| 1905 | 7 | 19 | 1 | 26 | 53 |
| 1906 | 10 | 21 | 2 | 39 | 72 |
| 1907 | 25 | 21 | 1 | 84 | 131 |
| 1908 | 15 | 17 | 2 | 35 | 69 |
| 1909 | 29 | 20 | 1 | 35 | 85 |
| 1910 | 16 | 14 | 1 | 38 | 69 |
| 1911 | 39 | 9 | 1 | 41 | 90 |
| 1912 | 41 | 22 | 5 | 37 | 105 |
| 1913 | 54 | 28 | 9 | 26 | 117 |
| 1914 | 37 | 14 | 1 | 24 | 76 |

– correspond à une donnée indisponible.

Les données des années 1915, 1916, 1917 et 1918 ne sont pas rapportées dans l'*Annuaire*.

Source : d'après les éditions de l'*Annuaire statistique de la Ville de Paris*, Paris.

L'examen des statistiques des décès par accidents à Paris entre 1903 et 1914 révèle que les automobiles, aussi meurtrières que les bicyclettes en 1903, mais moins que les tramways et bien moins que les voitures hippomobiles, devinrent la première cause de mortalité dans les rues de la capitale à partir de 1912⁷³. En revanche, dès leur apparition,

68. Sa définition (l'automobilisme : « c'est-à-dire le besoin de faire à toute allure, à des vitesses inconnues de nos parents, un nombre incalculable et, quelque fois fantastique de kilomètres ») donnée au début du Congrès de 1900 était, par sa vanité, en contradiction avec l'objectif d'être utile à tous qui avait été fixé liminairement par les congressistes.

69. Une illustration de Villemot parue dans *L'Assiette au beurre* donne définitivement le ton manichéen de la controverse.

70. Depuis le travail de Nicolas Spinga, *L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914 : étude de presse*, maîtrise, université Paris X-Nanterre, 1973, 190 p. ; et récemment Catherine Bertho Lavenir, « Autos contre piétons : la guerre est déclarée », *L'Histoire*, n° 230, p. 80-85.

71. A. Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*, Publications de la société protectrice contre les excès de l'automobile, 1907 ; Arzamas, *Écraseurs*, Paris, Albin Michel, 1906 ; *Le bon écraseur*, film Gaumont, 1908.

72. Patrick Fridenson, « La société française et les accidents de la route, 1890-1914 », *Ethnologie française*, n° 3, 1991, p. 306-313.

73. Stefan Zweig, *Journaux 1912-1940*, Paris, Belfond, 1986 pour la traduction française ; 3 mars 1914 : « Paris est devenu effrayant à cause de cette circulation épouvantable, les rues empestent l'essence, traverser est devenu une aventure », p. 37.

leur implication dans les accidents ayant provoqué des blessures ou de simples dégâts matériels, était incomparablement plus élevée.

L'administration – Préfecture de police et Conseil municipal ensemble, et parfois concurremment –, eut à gérer, dans l'urgence médiatique⁷⁴, cette nouvelle question de sécurité publique. Conscients du « juste sentiment du progrès », et soucieux de ne pas pénaliser par une « tyrannie des agents », cette nouvelle industrie et ses promoteurs qui se montraient « désireux de vulgarisation », des conseillers autophiles s'employèrent à organiser des tests de freinage afin de prouver la bonne domestication des machines. Ils poursuivaient notamment la suppression du bruit, de la fumée, des odeurs nauséabondes, des excès de vitesse⁷⁵, bref, une vraie civilisation de l'automobile que les premiers textes préfectoraux sur le permis de conduire de 1893 ou la circulation en général en 1901 peinaient à établir⁷⁶. Ce nouvel ordre de la rue nécessitait, certes, une grande adresse des conducteurs – et ceux des fiacres électriques s'y exerçaient⁷⁷ – mais requérait également, pour fonctionner, l'accord tacite de tous les usagers quant au bien-fondé de ses principes juridiques⁷⁸. Le rapport Hennequin se clôturait justement sur ce postulat : « l'essor de l'automobilisme » passe par « la soumission à une discipline qui doit être observée par *tout le monde* »⁷⁹. Une normalisation importante s'abattit donc sur les espaces publics, mis en coupe réglée par la « ville mécanique »⁸⁰.

Au cours des années suivantes, le problème de la congestion de la circulation imposa une conception globale des réseaux qui, assurément, fournissait l'une des raisons d'être à l'urbanisme naissant. Lorsque Eugène Hénard envisagea les transformations de Paris, une trentaine d'années après les percées haussmanniennes, la question de la circulation déterminait l'ensemble d'un propos qu'il sentait bien, et de plus en plus, ne plus pouvoir être limité à des considérations architecturales⁸¹. Comparant « Automobilisme et métropolitain », Hénard voyait dans le premier le meilleur moyen de garantir la prospérité de la cité : « Nous ne pouvons admettre que le métropolitain soit la panacée universelle. On oublie que si le métropolitain est de beaucoup supérieur à l'omnibus, l'Automobile est de beaucoup supérieur au Métropolitain »⁸². En cela, il souscrivait à l'idée d'une ville qui privilégierait, à l'instar des fiévreuses cités américaines *l'efficiency*, tout en refusant

74. Le *Journal illustré* du 7 mai 1899, relatait l'accident d'un fiacre électrique – « effroyable jeu de quilles » – avec toutes les recettes du sensationnel appliquées aux faits divers que Dominique Kalifa a analysées.

75. Intervention de Louis Achille, *Bulletin municipal officiel*, débats du 8 avril 1905, p. 1193.

76. En la matière, les 35 articles de l'ordonnance du 14 août 1893 servaient de matrice. Pierre Robillard, « A quoi sert le permis de conduire ? », *L'Histoire*, n° 235, p. 22-23.

77. *L'Illustration* du 19 novembre 1898 présentait un dessin de la piste d'apprentissage d'Aubervilliers pour les conducteurs d'automobiles de la Compagnie des Petites Voitures. L'irruption de l'automobile dans la rue parisienne y était facticement simulée au milieu de figures en carton de piétons enfants, hommes et femmes, seuls ou en couple, avec une voiture d'enfant aussi.

78. Guillaume Courty, « Le sens unique, la codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, n° 10, 1990, et Séverine Beaucreton, « La rue saisie par le droit. L'automobile et la réglementation juridique à la Belle Époque », dans *La rue, lieu de sociabilité ? Rencontres de la rue*, PU Rouen, 1997, 466 p., p. 123-132.

79. Soulligné dans le texte, M. Hennequin, *L'évolution automobiliste en France...*, op. cit., p. 103.

80. Sabine Barles, André Guillerme, *La congestion urbaine en France, 1800-1970*, rapport pour le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Plan urbanisme, construction et architecture, 1998, 277 p., 2^e partie.

81. Cette place croissante de la circulation est perceptible dans ce *work in progress* que sont ces sept fascicules qui, rédigés de 1902 à 1909, composèrent ses *Études sur les transformations de Paris*, Paris.

82. Fascicule VI : La circulation dans les Villes modernes. L'automobilisme et les voies rayonnantes, Paris, p. 223.

par ailleurs, et ce n'était une mince contradiction, il refusait l'américanisation de la voirie moderne et reconnaissait aux rues de Paris une qualité sans pareille que l'automobile allait mettre à mal : l'urbanité.

*

La capitale française de la Belle Époque demeure bien entendu une « *ville d'avant la Ford T* »⁸³. Il n'en reste pas moins qu'elle s'avère très rapidement une cité extrêmement normative sous la pression de l'ordre des automobiles : Paris s'est surprise à être, aux alentours de 1900, la scène de la vie automobile future. Forts du suprême argument du progrès et de la modernité conjugués, auxquels les contemporains avaient toutes les raisons de croire⁸⁴, les acteurs du « système automobile » paraissent y avoir pris leurs marques. Par ailleurs, un discours rétrospectif quasiment immédiat donnait de la densité à cette date. « Les temps héroïques sont passés ! Voici 1901. Et l'automobile va maintenant conquérir peu à peu la masse même du public »⁸⁵. Ce sentiment d'un basculement traduit par Baudry de Saunier anticipe sans doute sur la banalisation de l'usage automobile dans la société. Il caractérise pourtant le tournant démocratique que connut l'automobile avant sa démocratisation qui, en France, ne remonte qu'à la fin des années 1950. Jusqu'à cette période existèrent donc des mondes de l'automobile qui, culturellement, ne se confondaient pas⁸⁶. La vocation utilitaire de l'automobile, si elle avait été pressentie par certains, n'avait pas été perçue immédiatement comme recouvrant l'aspect authentiquement révolutionnaire de l'invention. Or, dès 1904, des véhicules utilitaires étaient présentés pour la première fois au Salon. Ceux-ci allaient contribuer de façon décisive à l'acceptation de l'automobile par le plus grand nombre et à son entrée dans les mœurs⁸⁷. Pour conclure, considérant les premiers automobilistes, l'occasion est belle de citer les mémoires d'Alfred Sloan qui dirigea la GMC pendant 23 ans et fut membre de son conseil et de ses comités directeurs pendant 45 ans. « Du fait de la longue carrière que j'ai eu à la GM j'ai bien connu MM. Ford, Buick, Chevrolet, Olds, Chrysler, Nash, Willys, etc. qui, ainsi que les milliers d'autres hommes associés au destin de l'automobile, s'employaient prosaïquement à mener une affaire sans se rendre compte qu'ils faisaient une révolution »⁸⁸. Ironie de l'histoire, ces propos d'un des hommes qui incarnaient le plus parfaitement le capitalisme ne sont pas sans évoquer ceux d'un Karl Marx.

UNIVERSITÉ PARIS I

83. Clay McSHANE, « *Roots of Modern Traffic Control 1897-1933* », conférence prononcée au XIX^e Congrès d'Histoire des Sciences à Saragosse en 1993, publié dans *Journal of Urban History*, mars 1999, p. 379-404.

84. Paul Morand, *1900*, Paris, Éditions de France, 1931, 215 p. « Sans être encore sorti de sa torpeur, 1900 a déjà des appétits de *high life* européen ; 1900 croit à l'Allemagne, à la Science, à la machine, au Progrès, au Socialisme, à la photographie en couleurs et aux richesses inépuisables de la planète ». La séduction exercée sur l'écrivain par la Belle Époque dans les années de crise est indéniable, mais on peut y déceler une vérité de l'esprit du temps.

85. Louis Baudry de Saunier, *Histoire de la locomotion terrestre, l'automobile*, Sixième partie, Grands dossiers de *L'Illustration*, 1936, p. 259-436, p. 339.

86. Frédéric Vieban, *L'image de l'automobile auprès des Français 1930-1950*, maîtrise, université de Tours, 1987, 159 p.

87. La critique, signée Louis Baudry de Saunier, du Salon de 1906 faisait ressortir « l'automobile utilitaire comme étant, incontestablement, la grande industrie de demain », *L'Illustration*, 15 décembre 1906. Le débat sur les termes « voiture de tourisme » et « voiture individuelle » fut postérieur à la réalité des usages. Il date des lendemains de la Seconde Guerre mondiale.

88. Alfred Sloan, *My years with GM, Mes années à la GM* ; traduit en français en 1966. Page 361 édition française. La traduction ne détourne pas le sens du propos, la version américaine est la suivante : « *They conducted the prosaic operations of running a business without being aware of the revolution they were making* ».