Il y a 100 ans… l'automobile en questions

Le mot apparaît vers 1875 en tant qu'adjectif « voiture automobile ». Vers 1890 il sera employé comme nom masculin : *" il est contre nature de donner un nom féminin à un véhicule très puissant, à un monstre beau et horrible à la fois"*. Mais l'usage du féminin l'emportera, en particulier dans les publicités. Dès 1900, on utilise couramment l'abréviation "auto". De nos jours, ce mot disparaît du langage courant, on parle de "voiture".

L'automobile remplacera-t-elle le cheval ?

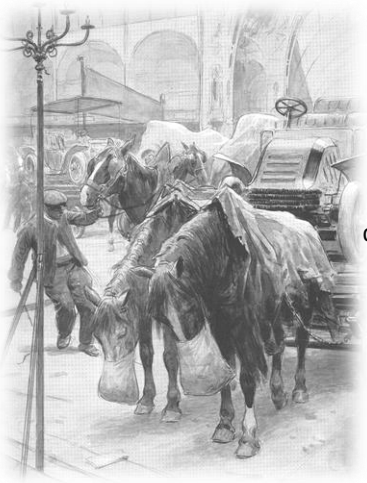
Dès 1896, la presse automobile publie quelques articles prémonitoires :

« Toutes plaintes sont inutiles :
C'en est fait de nous, vieux chevaux,
Puisque, grâce aux automobiles,
Nous voilà passés simples veaux ! »
(Impressions d'un vieux cheval paru dans La locomotion automobile)

« N*ous verrons peut-être les rôles renversés ; l'automobile devenue le véhicule économique du pauvre, et le cheval, l'objet de grand luxe, du riche* »

Propos d'E.Archdeacon publié dans le Paris-Vélo (2/10/1898)

Pourtant, jusqu'en 1920, le cheval est encore le moyen de locomotion le plus utilisé.



En 1900, la Compagnie Générale des Omnibus de Paris possède 17 496 chevaux !
Plus généralement, en 1910, on compte encore 30 fois plus de voitures à cheval que d'automobiles et de camions.
Cependant, les grandes villes entrent peu à peu dans l'ère du transport motorisé : les accidents de circulation augmentent, les nouveaux revêtements des rues sont désormais conçus pour les automobiles, les chevaux y glissent et se blessent les membres.
Chassé du milieu urbain, le cheval prospère dans les petites communes et son utilisation dans les fermes reste incontournable.
Le véritable déclin du cheval va s' amorcer à la fin des années 30 pour accuser une chute vertigineuse à partir de 1950.

Quelle est la place de la construction française d'automobiles au début du XXe siècle ?

A partir de 1894, la construction de "voitures sans chevaux" connaît en France un véritable engouement : les "pionniers" appartiennent à des milieux divers (métallurgie, textile…) et ont en commun un grand enthousiasme et la passion de la mécanique.
En 1900, plus de 100 marques fleurissent mais de nombreux artisans en resteront à d'éphémères réalisations. Plusieurs constructeurs vont cependant passer de l'atelier à la grande entreprise. (De Dion Bouton, Panhard, Renault, Peugeot, Berliet, Rochet Schneider, etc.)

En 1905, la France est le premier constructeur mondial d'automobiles et le premier exportateur mais la voiture reste un produit de luxe. Pourtant, dès 1897, les experts affirment que *« Pour vendre à bon marché il faut produire beaucoup, il faut avoir de grandes usines. Pourquoi attendre que l'étranger nous devance ?.... »* (La locomotion automobile)

Catalogue Berliet 1914 : succursale sur les Champs Elysées

A partir de 1907, l'américain FORD lance son modèle T, voiture bon marché construite en grande série. **En 1918, la France perd sa place de leader au profit des Etats-Unis et en 1932, elle recule au 4e rang mondial, derrière les Américains, les Anglais et les Allemands.**

Publicité de 1913

La circulation à la Belle époque : quelques chiffres…

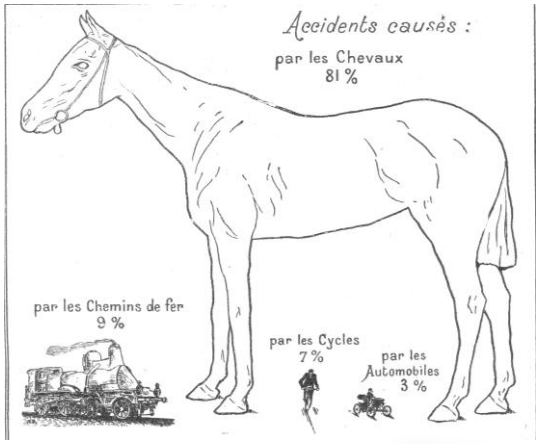
En 1899, circulent officiellement : **1 672 automobiles en France**
52 automobiles dans le Rhône (4e rang des départements)

En 1913, le nombre passera à : **90 959 automobiles en France**
2 264 automobiles dans le Rhône (5e rang des départements)

Premiers accidents…

2 mai 1898 : lors d'une course, le marquis de Montagnac voulut saluer de la main un concurrent qu'il s'apprêtait à dépasser.
Il dévia, accrocha l'autre véhicule et culbuta dans le pré en contrebas.
Il fut écrasé sous sa voiture. (photo à droite)

Très tôt à l'origine de graves accidents, la vitesse excessive est réprimée…dès 1899 !
"*Le conducteur doit ramener (sa vitesse) à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés. En aucun cas, la vitesse ne peut excéder 30 km/h en rase campagne et 20 km/h dans les agglomérations*." (Aide-mémoire de l'automobile de Pietra Santa, 1904)



… Et premières statistiques :

En août 1901, les **automobiles** ne représentent que **3 % des accidents de la circulation.**
En 1908 les départements du Rhône et de l'Ain **dénombrent 165 accidents automobiles contre 781 causés par les chevaux.**
Malgré l'augmentation du nombre d'automobiles, **le cheval, très présent sur les routes, reste la principale cause d'accident.**

Les mauvaises routes : fléau de l'automobiliste !

***La poussière soulevée par les conducteurs* est un problème majeur** :
les obstacles deviennent invisibles, les dépassements extrêmement dangereux. Le goudronnage est la solution : testé dès 1904, il sera très rapidement généralisé

Une automobiliste bien protégée !

A l'origine de casses mécaniques et de crevaisons, les revêtements routiers sont aussi variés que calamiteux : l'empierrement (matériaux cassés), le pavage (pierre de taille), le macadam, datant de 1820 (mélange de cailloux et de sable aplani au rouleau compresseur), l'asphalte (bitume utilisé à partir de 1854 dans les rues de Paris).

Solution anti-poussière : l'arrosage des routes (châssis Berliet 1912)

Illustration René Vincent 1906

Le tourisme automobile : une expédition !

Á partir de 1900, *les routes de campagne, sillonnées depuis des siècles par les charrettes des habitants locaux, voient fleurir de nouveaux usagers bruyants et excentriques :* ***les touristes automobiles****.*
600 000 km de routes nationales, départementales et vicinales s'offrent à leurs roues.

Attention ! Avant de prendre la route, il faut être en règle

… et pouvoir présenter au gendarme :

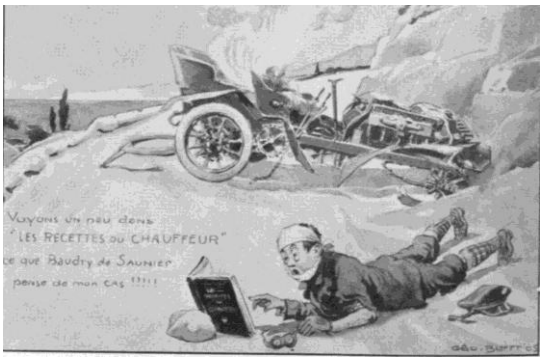
- un **récépissé de déclaration de mise en circulation** (dès 1899). C'est la fameuse **carte grise.**
- un **certificat de capacité** qui est l'ancêtre du **permis de conduire** (le mot apparaît en 1922).
Mis en place par la ville de Paris en 1893, il est généralisé en 1899.

…L'automobile doit être équipée :

- d'une **plaque indiquant l'identité et le domicile du propriétaire**, fixée au tableau de bord bien en vue de l'extérieur. Elle était obligatoire jusqu'en… 1954 !
- d'une **plaque d'immatriculation** obligatoire dès 1901 pour tous les véhicules dépassant 30 km/h.

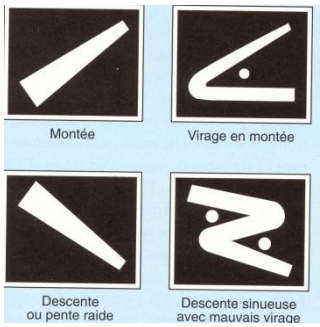
Une bibliothèque dans la voiture…

Le long des routes de campagne, pas de garagiste ni de dépanneur !
Le conducteur ne doit compter que sur lui-même et posséder **quelques notions de mécanique**.
Des manuels très complets sur l'origine des pannes et leurs remèdes viendront l'aider.



Malheur à l'automobiliste qui n'a pas étudié minutieusement son itinéraire !
on se perd facilement et il est déconseillé d'interroger la population locale :
« Avisez le premier venu, pourvu qu'il n'ait pas l'air d'être du pays.
C'est probablement celui qui le connaîtra le mieux ; car rien n'est plus ignorant des environs de son village que le paysan de France…. »
(Par les vallées et les cols du Dr Carle, 1914)

Les nouvelles **cartes et les guides routiers sont sensés éviter ces désagréments.**
Hélas les cartes ne sont pas assez précises ! Cela n'a pas échappé à Michelin qui déclare :
« le chauffeur arrive à un carrefour. Devant lui s'ouvrent deux chemins…Lequel est le bon ? D'un œil inquiet, il cherche un poteau indicateur. Vain espoir il n'y en a pas. Il consulte fébrilement sa carte. Peine inutile ! Il se perd dans l'enchevêtrement des lignes muettes, comme il s'est perdu dans l'enchevêtrement des routes non jalonnées » (Omnia, 1912)
En 1912, Michelin numérotera les routes et éditera les cartes que l'on utilise encore aujourd'hui



Le Touring Club de France, l'Association Générale d'Automobiles… se chargent d'indiquer aux automobilistes, hôtels, garages et itinéraires.
Face aux carences administratives en matière de circulation routière, ils vont mettre en place plusieurs ébauches de signalisation. (à gauche)
En 1908, la simplification et l'unification des panneaux routiers sont une des préoccupations du 1er congrès international de la route.

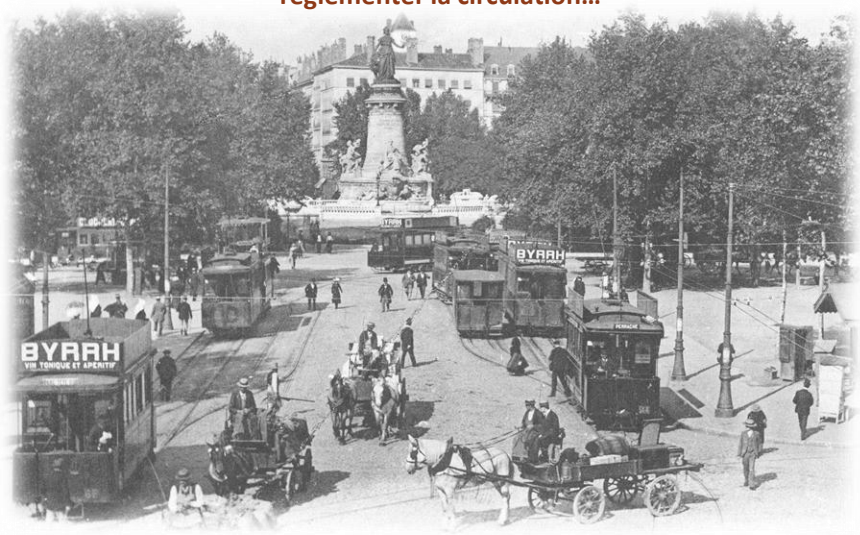
Il faudra cependant attendre la naissance du premier "Code de la Route" le 31 décembre 1922, pour voir apparaître une signalisation officielle.

Borne « Michelin » : 1920

Circuler à Lyon vers 1900…

Octobre 1896 : « *Aujourd'hui a été mise en mouvement pour la première fois dans notre ville, une magnifique voiture de livraison pour les grands magasins de vêtements de la "Grande Maison"…La voiture évolue avec la plus grand facilité dans les rues de la ville…* » (in La Locomotion automobile)

Dès 1900 la municipalité inquiète de "l'invasion" automobile bruyante et dangereuse prend des mesures draconiennes pour réglementer la circulation…



Lyon vers 1900 : Place Carnot

En ville…

- on ne peut pas rouler à plus de **10 km/h sur toutes les voies publiques** comprises entre le Rhône et la Saône,

- **à 6 km/h** sur les places du Pont le Viste, des Cordeliers, la rue Grenette et les ponts de la Guillotière, Lafayette et Morand.

- l**a vitesse est ramenée à celle d'un homme au pas,** à l'intersection des rues, dans les passages encombrés et toutes les fois que les circonstances l'exigent.

Dans le parc de la Tête d'Or

En 1900, **les allées sont autorisées à la circulation des véhicules (attelages, calèches, etc.)**
Le Lyonnais qui souhaite se promener en automobile, comme il le faisait avec son cheval, doit cependant se plier à un règlement spécial :

- avoir une **autorisation obligatoire ;**

- respecter des **heures de circulation** (autorisée jusqu'à midi, plus restreinte l'après-midi) ;

- se limiter à **10 km/h voire au pas de l'homme** si nécessaire ;

- apposer un **numéro d'ordre** à placer à l'arrière de l'automobile.

Ce dernier point va très vite se généraliser à toute la circulation en ville. La plaque d'immatriculation est née. L'idée va être reprise par Paris puis étendue sur le plan national dès 1901.
Cette mesure sera très impopulaire chez les automobilistes et de nombreux chroniqueurs de la presse spécialisée vont considérer Lyon comme LA ville à éviter.

Le piéton : calamité de l'automobiliste lyonnais !

"*Le Lyonnais appartient à l'ordre des bipèdes et présente ce caractère particulier de s'en servir beaucoup (de ses pieds) pour marcher et monter en tramway*".
L'une des principales caractéristiques des Lyonnais, distraits et tranquilles, c'est « *de ne jamais s'occuper des véhicules qui sillonnent la chaussée et de ne goûter vraiment la lecture de leur journal que lorsqu'ils lisent debout, au beau milieu de la rue* ».
« *Le Lyonnais déteste les trottoirs et marche de préférence sur la chaussée, il s'y lance avec courage et sans s'occuper des dangers qu'il court.* »

(Tristan Bernard in Catalogue des Automobiles Berliet, 1908)

Illustration René Vincent 1907