



HAL
open science

“ La ville devrait largement profiter du circuit ”. Une approche environnementale des circuits des Grands Prix automobiles de Lyon de 1914 et 1924

Louis Baldasseroni, Étienne Faugier

► To cite this version:

Louis Baldasseroni, Étienne Faugier. “ La ville devrait largement profiter du circuit ”. Une approche environnementale des circuits des Grands Prix automobiles de Lyon de 1914 et 1924. Territoires contemporains, 2022. hal-03715287

HAL Id: hal-03715287

<https://hal.science/hal-03715287>

Submitted on 9 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« La ville devrait largement profiter du circuit ». Une approche environnementale des circuits des Grands Prix automobiles de Lyon de 1914 et 1924

Louis Baldasseroni

Maître de conférences en histoire contemporaine

Université de Nîmes, CHROME-EA 7352

Étienne Faugier

Maître de conférences en histoire contemporaine

Université Lyon II, LER-EA 3728

Sommaire :

I- Les enjeux d'infrastructures : spectacle et sécurité

1. Le tracé et ses modifications : entre spectacle et enjeux d'aménagement
2. La sécurité : un impératif constant, vers le circuit et au-delà

II- L'écosystème du circuit : une recherche d'intégration à l'environnement ?

1. Une prise en compte de certaines nuisances environnementales en amont de la course
2. Des infrastructures qui profitent à tous ?

III- Le circuit, accélérateur de développement des infrastructures de transport ?

1. Les travaux routiers, vitrine ou apport durable ?
2. Le Grand Prix de la multimodalité ?

IV. Conclusion

Résumé :

Cette communication interroge les impacts environnementaux des courses automobiles sur les paysages. Cette question se pose dans les circuits automobiles temporaires, qui empruntent des voies publiques aménagées pour l'occasion. Le cas de Lyon, accueillant, sur un territoire proche, le Grand prix de l'Automobile Club de France en 1914 et 1924, met en évidence une volonté croissante d'adaptation des organisateurs aux questions environnementales qui se posent. Ces réflexions pour adapter les circuits à leur environnement portent sur la sécurité des coureurs et du public, la transformation des routes ou encore le développement des transports en commun pour accéder au circuit. L'approche comparée entre deux événements permet d'envisager la question trop rarement abordée du bilan environnemental de ces courses : outre les pilotes victorieux, les gagnants sont, peut-être, aussi à chercher du côté des usagers des routes améliorées à cette occasion.

Abstract:

This paper questions the environmental impacts of motor racing on landscapes. This question arises in the case of temporary automobile circuits, which use public roads developed for the occasion. The case of Lyon, which hosted the Grand Prix de l'Automobile Club de France in 1914 and 1924, highlights the growing desire of organizers to adapt to environmental issues. These reflections to adapt the circuits to their environment concern the safety of the racers and the public, the transformation of the roads or the development of public transport to access the circuit. The comparative approach between two events allows us to consider the rarely discussed question of the environmental impact of these races: in addition to the winning drivers, the winners are perhaps also to be found among the users of the roads improved on this occasion.

Mots-clés : Lyon, XX^e siècle, histoire environnementale, automobilisme, aménagement routier, course automobile

Keywords: Lyon, 20th century, environmental history, automobilism, road planning, motor racing

Un virage en coude, le goulet d'un pont, l'extase d'une ligne droite entre les peupliers. Les roues caoutchoutées frôlaient des fossés, des bornes, des parapets et les visages ébahis d'un public incrédule. Inimaginable qu'on puisse en sortir vivant.¹

Si la citation précédente s'insère dans une histoire sportive, une histoire des records et de l'aventure², l'ambition de cet article est de s'intéresser aux infrastructures des circuits, en interrogeant les impacts de leurs aménagements. Au sein de l'historiographie du sport automobile, la majorité des historiens, principalement anglophones, a produit des travaux essentiellement tournés vers une histoire culturelle et sportive³. En France, l'intérêt pour cet objet d'étude date du début du XXI^e siècle, avec notamment Mathieu Flonneau, qui s'intéresse au sport automobile par une approche socioculturelle⁴, autant qu'à la patrimonialisation de quelques circuits automobiles⁵. Finalement, ces approches sont essentiellement centrées sur les représentations des courses, les objets techniques que sont les autos, les palmarès et l'héroïsme des pilotes. Les infrastructures de ces courses, ces « immobiles de la mobilité⁶ », ont fait l'objet de peu d'études⁷, encore moins avec un point de vue d'histoire environnementale.

Notre ambition est de lier deux champs historiographiques récents : l'histoire automobile et l'histoire environnementale. Il s'agit d'étudier les relations de l'homme à son environnement à travers un objet, le circuit automobile, sur le plan de l'aménagement, des nuisances et de la durabilité (tenue dans le temps) des transformations du paysage que l'événement sportif implique. Cette question est pertinente dans le cas des circuits automobiles temporaires, qui empruntent des voies publiques aménagées pour l'occasion. L'article se focalise principalement sur le point de vue des aménageurs – services des Ponts-et-Chaussées, entreprises de transport et municipalités concernées –, celui des riverains étant plus difficile d'accès du point de vue des archives disponibles.

Le cas de Lyon apparaît particulièrement intéressant, dans la mesure où le circuit éphémère, situé à une dizaine de kilomètres du centre-ville, accueille le Grand prix de l'Automobile Club de France en 1914 et 1924, avec un tracé qui varie peu entre les deux éditions. Ce type de courses s'insère dans le contexte plus large d'une mode des courses de ville à ville – comme la course Paris-Madrid de 1903, qui s'arrête à Bordeaux du fait du nombre de morts –, et des courses sur circuit – comme la coupe Gordon Bennett de 1905 sur le circuit d'Auvergne. Cette alternance de lieux pour les courses automobiles s'explique notamment par le caractère

¹ Alessandro Baricco, *Cette histoire-là*, Paris, Gallimard, 2005, p. 36.

² Jean-Philippe Domecq, *Ce que nous dit la vitesse*, Paris, Pocket, 2013.

³ Voir H. F. Moorhouse, *Driving ambitions: an analysis of the American hot rod enthusiasm*, Manchester, Manchester University Press, 1991 ; Robert Post, *High Performance. The culture of Technology of Drag Racing, 1950-2000*, Baltimore/London, The Johns Hopkins University Press, 2001 ; David N. Luckso, *The Business of Speed. The Hot Rod Industry in America, 1915-1990*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2008 ; Daniele Marchesini, *Cuori e motori. Storia della Mille Miglia*, Bologna, Il Mulino, 2001 ; Christoph Maria Merli, « Das Rennen Marktanteile; Eine Studie über das erste Jahrzehnt des französischen Automobilismus », dans *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, 1998/1, p. 69-91.

⁴ Mathieu Flonneau, « 1906 : Premier Grand Prix de l'Automobile Club de France », *Célébrations nationales*, 2006 ; « Lieux de course en péril », *VMF*, 216, février 2007, p. 48-49 ; *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Autrement, 2008 ; « Le sport automobile : entre passions, légitimités et enjeux sociétaux », Ateliers CCFA, Paris, 2013.

⁵ Laurent Leclou, *Le circuit de Linas-Montlhéry : enjeux, représentation et perspectives*, université d'Évry-Val-d'Essonne, mémoire de Master, 2007 (Prix Panhard 2008).

⁶ Bruno Latour, « Les moteurs immobiles de la mobilité », dans Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 7-10.

⁷ Exceptée cette étude géopolitique : Julien Laurent, Sylvain Lefebvre et Éric Mottet, *Géopolitique et virages de la Formule 1*, Québec, Septentrion, 2012.

novateur de l'automobile naissante au tournant du XIX^e-XX^e siècle. Sa mise en scène par le sport automobile, à travers des circuits éphémères, a pour but de familiariser l'objet technique auprès des riverains et des citoyens. Cependant, la création d'autodromes est rapidement envisagée à cause des accidents mortels survenus lors de courses sur la voie publique. Le premier circuit aménagé pour le sport automobile est celui de Brooklands (Royaume-Uni), ouvert en 1907 après bon nombre de débats et sans faire l'unanimité auprès des pilotes et des écuries.

L'approche comparative adoptée ici permet d'analyser deux événements en lien avec les débuts de l'automobilisme⁸. L'étude d'archives publiques relatives aux aménagements nécessaires à la tenue de ces épreuves automobiles permet de mettre en évidence une volonté croissante d'adaptation des organisateurs à plusieurs questions aujourd'hui qualifiées d'environnementales qui affleurent, notamment du point de vue des impacts sur les paysages des routes concernées, de la consommation de ressources ou des risques pour les coureurs et les populations. Ces réflexions pour adapter les circuits à leur environnement se lisent à travers les dossiers de travaux sur la mise en sécurité des coureurs et du public, la préparation des routes (élargissements, changements de revêtements de chaussées) ou encore le développement des transports en commun pour accéder au circuit. L'approche comparée entre deux événements qui se tiennent à moins de dix ans d'intervalle permet aussi d'aborder la question trop rarement posée du bilan de ces courses sur une moyenne durée ; outre les pilotes victorieux, les gagnants sont peut-être aussi à chercher du côté des usagers des routes améliorées à cette occasion et des acteurs économiques locaux dont l'activité a été accrue par ces événements.

L'objectif de cet article est de voir dans quelle mesure les aménageurs des circuits 1914 et 1924 ont pris en compte les enjeux environnementaux (sociaux, écologiques, économiques). Tout d'abord, il s'agit d'explicitier comment l'infrastructure automobile allie spectacle et sécurité. Dans un deuxième temps, l'analyse sera élargie à l'insertion du circuit automobile au sein de l'environnement paysager. Pour finir, un bilan sera établi sur ce qu'apporte le circuit automobile aux populations et au territoire.

I. Les enjeux d'infrastructures : spectacle et sécurité

1) Le tracé et ses modifications : entre spectacle et enjeux d'aménagement

Pour les deux événements, le choix du tracé du circuit s'effectue hors de la grande ville, mais à proximité pour permettre aux citadins et aux populations environnantes de pouvoir s'y rendre. Le choix d'un tracé sportif automobile hors de Lyon s'explique par la volonté de l'Automobile Club de France (ACF) et des élus lyonnais de sécuriser l'événement. Le point névralgique du circuit, sur le plan de la difficulté, réside dans les virages dit « des Esses » (qui forment des « S »), suivi de celui des Sept-Chemins qui forme une épingle. Ces virages sont précédés d'une longue ligne droite avec des pentes (surnommée les « montagnes russes »), qui permet de prendre de la vitesse et d'assurer le spectacle. La tribune officielle est située juste en amont du second virage, avec une vue sur les premiers permise par le relief. Outre Lyon, pour les infrastructures touristiques, la ville de Brignais est mobilisée pour les essais et le pesage des voitures, vérification réglementaire obligatoire.

⁸ Mathieu Flonneau, *op. cit.*, 2008.

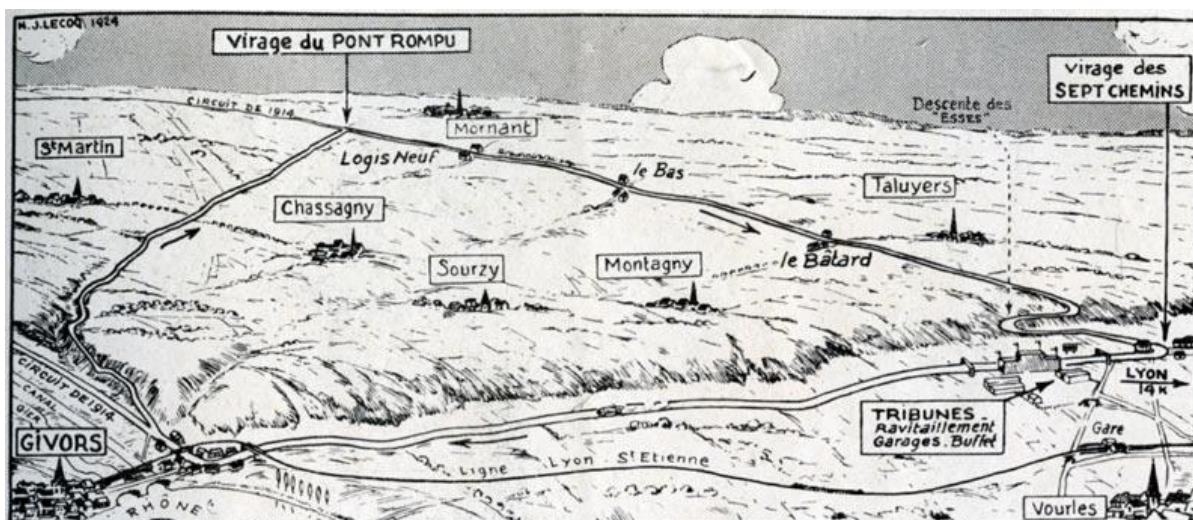


Figure 1. Illustration du tracé du Grand Prix 1924
Archives Fondation Berliet Lyon - France

Entre 1914 et 1924, le tracé a été modifié. En 1914, il s'agit de faire 20 tours d'une boucle de 37 kilomètres tandis qu'en 1924, la boucle est de 23 kilomètres parcourue 35 fois. Le second tracé est raccourci, car il est considéré comme trop long par certains coureurs. Il y a peut-être aussi une question de conflit d'aménagement : les échanges entre l'ACF et la préfecture du Rhône font état d'une demande de rachat pour démolition de deux maisons qui « étranglent » le chemin de grande communication 13 bis au niveau de Saint-Maurice-sur-Dargoire et Saint-Jean-de-Touslas, communes situées en partie dans la Loire. Les négociations n'aboutissent pas, mais on constate que le tracé du circuit de 1924 évite cette partie de route.

Les aménagements des deux tracés sont financés par divers acteurs : l'ACF, l'Automobile Club du Rhône (ACR), la mairie de Lyon – pour une subvention de 100 000 francs prélevée sur les crédits de l'Exposition, dont 55 000 francs pour l'amélioration de la RN 88 –, le Conseil général, le Service ordinaire des Ponts et Chaussées (SOPC) du Rhône et celui de la Loire⁹ au moyen de (maigres) subventions du ministère des Travaux publics – dont une subvention de 2 500 F du ministère des Travaux publics pour le SOPC du Rhône. L'ACF finance tout ce qui relève des aménagements des abords du circuit, y compris des travaux de voirie, comme l'empierrement devant les tribunes dont l'association s'occupe intégralement aussi, y compris pour la location des terrains. L'ACF n'ayant pas un budget suffisant, l'ACR participe aussi, à hauteur de 69 000 francs, à des travaux d'entretien courant relatifs à l'aménagement des routes nationales 88 et 89 en vue de l'organisation du circuit d'Europe de 1924¹⁰. Au final, la Commission sportive de l'ACF gère l'organisation du tracé et participe financièrement et parallèlement, les Services ordinaires des Ponts et Chaussées exécutent les travaux. Le budget des travaux routiers, en 1924, s'élève ainsi à 175 000 francs.

Les acteurs en charge de la gestion des circuits sont donc variés, associant leurs forces pour proposer un spectacle divertissant aux publics lyonnais et des environs. Cette gageure n'enlève rien au soin qu'ils accordent à la sécurité des épreuves automobiles.

2) La sécurité : un impératif constant, vers le circuit et au-delà

Afin d'assurer la sécurité des automobilistes comme du public, plusieurs aménagements sont entrepris sur les tracés de 1914 et 1924. La sécurisation du circuit et de ses abords passe par

⁹ En 1924, le circuit n'emprunte que des routes du département du Rhône.

¹⁰ Archives départementales du Rhône et de la Métropole de Lyon (ADRML) 2059W16 - Circuit 1924 : lettre du ministre à l'ingénieur en chef du SOPC du Rhône, 13 mai 1924.

des chaussées larges d'au moins 6 mètres et sans trous, des tribunes éloignées de la piste – l'écart est d'ailleurs plus grand en 1924 qu'en 1914 –, des barrières pour le public et une surveillance policière. Il s'agit d'un processus standardisé puisque la même organisation est reprise pour le Grand Prix 1924, ainsi que dans les autres grands prix organisés par l'ACF.

Plusieurs points névralgiques font l'objet d'attentions de la part des organisateurs. Tout d'abord, pour les conducteurs, les barrages en palissades et en treillages sont équipés d'ouvertures dans les virages les plus difficiles, pour le cas où le pilote foncerait tout droit. Parallèlement, des « échappatoires » de 150 mètres de long sont aménagés au droit des intersections à angles aigus. Enfin, des talus de terre et de sable sont installés, à l'extérieur des virages, pour amortir en cas de dérapage. Pour les déplacements du public, des passerelles piétonnes, surplombant la route, sont aménagées pour traverser, de manière sécurisée, le circuit pendant la course¹¹. Des plateformes sont installées dans la ligne droite pour admirer les concurrents dans de bonnes conditions et plusieurs barrages sont établis sur les routes d'accès menant au circuit¹².



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 2. Vue du Grand prix d'Europe de 1924
Agence Rol/Gallica/BNF

À noter que les organisateurs prennent des mesures réglementaires pour éviter les tribunes sauvages, comme l'atteste l'article 4 de l'arrêté préfectoral sur les mesures de sécurité à appliquer :

Tous terrains, emplacements et installations quelconques, où le public sera admis à titre onéreux et notamment les emplacements et installations aménagés en vue de la vente des denrées alimentaires, boissons ou tous autres objets, seront considérés comme lieux publics soumis à ce titre aux lois, règlements et arrêtés visant les lieux publics et à toutes mesures

¹¹ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : Rapport de l'ingénieur du SOPC, 28 juillet 1924.

¹² Archives municipales de Lyon (AML) 782 WP 83, Rapport sur l'organisation générale du Grand Prix de l'ACF « Circuit de Lyon », 1914.

d'ordre et de police prescrites par l'autorité. Les exploitants seront, en outre, assujettis aux déclarations d'ordre fiscal et à tous impôts, droits et taxes légalement exigibles (licence, chiffre d'affaires, taxe sur les spectacles, etc.)¹³.

Un peu plus loin du circuit, des gardiens sont postés aux passages à niveau non gardés de la ligne de tramway de la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) de Lyon-Saint-Just à Mornant lors des deux courses de 1914 et 1924. Cela concerne six passages à niveau, qui sont gardés par un agent OTL muni d'un drapeau ou d'un feu rouge, dont deux passages qui bénéficient d'un agent de police en plus, jour et nuit¹⁴. Il s'agit d'une mesure qui vise autant à sécuriser la venue des spectateurs qu'à optimiser la circulation des transports en commun. La sécurité des courses et du gardiennage automobile mobilise les gendarmes, les gardes-champêtres, les commissaires, les agents de police. On voit ainsi, de la part des organisateurs des courses automobiles, une prise en compte des risques, pour les automobilistes comme pour le public, avec une attention fine pour le milieu local.

Cette première partie explicite les jeux d'acteurs et les enjeux politiques et économiques entourant la course automobile et plus particulièrement le choix du tracé des circuits, la transformation de leurs abords dans une volonté sécuritaire autant que récréative. Du fait de la course automobile s'insérant dans le réseau routier quotidien des populations, les organisateurs s'attachent nécessairement à intégrer au mieux l'écosystème du circuit dans l'environnement.

II L'écosystème du circuit : une recherche d'intégration à l'environnement ?

1) Une prise en compte de certaines nuisances environnementales en amont de la course

Bien que la notion d'« environnement » ne fasse pas partie du vocabulaire des acteurs de l'époque, ceux-ci se préoccupent de plusieurs nuisances souvent qualifiées d'

« incommodités », notamment lorsqu'elles sont susceptibles d'influer sur le pilotage ou le déroulement de la course. Ainsi, de multiples travaux sont effectués sur le revêtement de la chaussée pour lutter contre la poussière, néfaste pour la visibilité des conducteurs. Ce point préside par exemple au choix de l'ACF, en 1914, de ne pas privilégier le goudron, car « ce produit occasionne[rait] des conjonctivites aux coureurs ». L'organisme opte pour un empierrement avec du chlorure de calcium répandu sur les chaussées, comme cela a été fait dans des courses précédentes. Il s'agit à la fois de lutter contre les nuisances dues à la poussière et celles des revêtements bitumineux pour « éviter les émanations nuisibles à la vue des coureurs ainsi que les projections sur les parties mécaniques des voitures¹⁵. » Ces divers travaux montrent une attention toute particulière envers les véhicules et les coureurs, alors que le public et les riverains ne semblent pas pris en compte. Ces procédés sont effectivement peu durables et conçus uniquement pour la circulation rapide durant la course.

Parallèlement, les Services ordinaires des Ponts et Chaussées (SOPC) améliorent plusieurs artères de manière plus pérenne. Ils aplanissent les chemins qui le requièrent par le cylindrage au rouleau compresseur ; c'est le cas du Chemin de grande communication 13bis sur presque toute sa longueur. Plusieurs routes nationales sont rechargées par des empierrements. Le chlorure de calcium est répandu par l'ACF. En 1924, quelques chaussées sont recouvertes de « soliditit », un revêtement bitumineux spécifique pour des chaussées en béton de ciment,

¹³ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : Courses d'automobiles - circuit de Lyon, mesures spéciales de sécurité - arrêté, 15 février 1924.

¹⁴ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : lettre du directeur de la compagnie OTL à l'ingénieur en chef du département du Rhône, 17 juillet 1924.

¹⁵ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : lettre de l'ACF à l'ingénieur en chef, 11 février 1924.

expérimenté dans plusieurs rues de Lyon à la même époque¹⁶. Il est présenté comme anti-poussière, lisse, confortable et durable. Pour ce dernier point, c'est moins évident : des essais ont été menés à Lyon, dès 1921, et montrent une usure rapide par la circulation intensive. Ces modifications procèdent d'une tentative d'amélioration du réseau routier dont les événements sportifs accélèrent la remise à niveau.

Pour autant, des limites se font jour. Une requête de l'ACF à l'ingénieur en chef du SOPC du Rhône évoque la modification de la faune et de la flore que ces travaux occasionnent. Au niveau de la tribune officielle, 25 platanes sont déplacés ou élagués, en 1924, des Sept-Chemins vers Givors dans le but d'améliorer la visibilité des chronométreurs et de paver les bords de route à cet endroit¹⁷. *A priori*, cette modification ne fait pas l'objet d'opposition (d'autant qu'il ne s'agit pas d'une destruction des arbres), mais le point de vue des riverains, certes peu nombreux à cet endroit, pourrait être approfondi par des investigations dans la presse locale. À travers des photographies de l'époque, on observe peu d'infrastructures pour gérer les dommages du public à l'environnement : ni corbeilles, ni aménagements pour préserver les riverains des nuisances. En 1924, des haut-parleurs sont installés tout au long du circuit, s'ajoutant au bruit des voitures, sans faire l'objet de préoccupations particulières ni d'oppositions. Il est en revanche prévu, après l'évènement, que l'ACF remette dans l'état initial l'écosystème routier : cela a trait aux différentes clôtures installées, aux panneaux et portiques apposés qui devront être enlevés tandis que les « fossés, talus, accotements et dépendances des voies » retrouveront « leur état primitif », dans un délai d'un mois après la course¹⁸. Par ailleurs, les infrastructures éphémères sont faites en matériaux réutilisables, par exemple les tribunes, dont certaines sont réutilisées en 1914 et 1924.

L'attention portée à l'environnement local apparaît donc réelle, mais avant tout pour des motifs économiques, plus que de protection de l'environnement dont il n'est pas encore question à cette époque. Ces infrastructures, bien qu'éphémères, font l'objet de diverses utilisations ou réutilisations à destination d'une pluralité de publics et d'utilisateurs.

2) Des infrastructures qui profitent à tous ?

Les infrastructures déployées pour les courses automobiles de 1914 et 1924 sont communes à plusieurs grands événements qui se tiennent en parallèle : l'Exposition internationale de Lyon en 1914, plusieurs grands prix en 1924. Ainsi, le 30 juillet 1924 se déroule le Grand Prix moto sur le circuit de Lyon et le lendemain, le Grand Prix vélo. Le 1^{er} et 2 août 1924 voient débiter le Grand Prix automobile de France et celui d'Europe sur le circuit de Lyon¹⁹. Certaines infrastructures de Lyon sont mobilisées, comme les abattoirs de La Mouche/Gerland, construits à l'occasion de l'Exposition de 1914. Ils servent de parkings pour le Grand Prix 1924, en accueillant près de 1 500 voitures, dont les occupants sont supposés se rendre au circuit du Grand Prix en tramway. Finalement, les infrastructures automobiles ne profitent pas forcément aux populations de ces communes encore rurales, mais plutôt aux touristes et aux Lyonnais. En effet, les Grands Prix constituent alors un produit d'appel touristique pour Lyon, ville qui est alors en pleine réorganisation industrielle, notamment autour des secteurs liés à la métallurgie et à la construction automobile²⁰. En 1914, la communication du Grand Prix est intégrée à celle de l'Exposition internationale, rapidement interrompue par la Première Guerre

¹⁶ Louis Baldasseroni, *Du macadam au patrimoine, modernisation de la voirie et conflits d'usages : l'exemple de Lyon, fin XIX^e-fin XX^e siècles*, thèse de doctorat d'histoire, Université Paris Est Marne-la-Vallée, 2019.

¹⁷ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : lettre de l'ACF à l'ingénieur en chef, 26 décembre 1923.

¹⁸ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : Courses d'automobiles circuit de Lyon arrêté, 7 juin 1924.

¹⁹ Éric Favre, *Les grands prix automobile de Lyon : organisés par l'Automobile Club de France et l'Automobile Club du Rhône*, s. l., E. Favre, 2014.

²⁰ Paul Chopelin et Pierre-Jean Souriac, *Nouvelle histoire de Lyon et de la métropole*, Toulouse, Privat, 2019.

mondiale²¹. Les constructeurs lyonnais n'en sortent pas indemnes et accueillent le Grand Prix 1924 comme une occasion d'accompagner la relance de leur production, comme le montre la brochure éditée par l'ACR à 50 000 exemplaires pour le Grand Prix 1924, qui comporte des encarts de constructeurs locaux (voir ci-dessous Figure 3). Le prospectus vante surtout les mérites de la ville de Lyon, avec sa gastronomie, ses projets d'urbanisme et ses entreprises locales, dont certaines soutiennent les courses pour des motifs publicitaires, dont la firme Le Soliditit Français qui a travaillé sur une partie du revêtement ou le constructeur automobile local d'automobiles et de poids-lourds Berliet ²².



Figure 3. Extrait de la brochure de l'ACR « Le Grand Prix d'Europe – Le Lyon de demain », 1924
AML 1C302679

Les entrepreneurs locaux sont aussi mobilisés pour l'aménagement des tribunes, signalisations, illuminations, passerelles et portiques tandis que les buffets aux bords du circuit sont tenus par des restaurateurs lyonnais. Par exemple, on retrouve une information publicitaire indiquant : « On nous prie de dire que l'illumination du circuit et l'installation des tableaux signalisateurs, notamment ceux du tableau géant sur la colline des Esses, ont été réalisées par M. Pierre Roiret, ingénieur civil des mines, dont les usines sont situées avenue Berthelot, 32, à Lyon²³ ». Il y a donc un recours à l'économie locale pour tous ces aménagements. Les maires de Vourles, Montagny, Givors, Taluyers, Orliénas, pour n'en citer que quelques-uns, sollicités pour ces événements y trouvent leur compte du point de vue financier et publicitaire.

Du point de vue de l'aménagement des tribunes, on constate un contrôle plus affirmé en 1924 qu'en 1914. Le premier Grand Prix de Lyon avait attiré près de 300 000 personnes, avec un problème posé pour l'ACF : une centaine de tribunes particulières érigées le long des 37 km du circuit sans autorisation des organisateurs, qui mobilisent un huissier pour les dénombrer. Ces installations illégales constituent probablement une source de dégradation du milieu et

²¹ Maria-Anne Privat-Savigny, *Lyon, centre du monde L'Exposition internationale urbaine de 1914*, Lyon, Fage Éd., 2013.

²² Pierre-Lucien Pouzet, *La grande aventure de l'automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éditions de la Taillanderie, 2006.

²³ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : L'illumination et la signalisation du circuit de Lyon.

surtout une perte de redevances pour l'ACF, qui agrandit la tribune officielle, de 4 000 à 5 000 places, pour l'édition de 1924. Un arrêté préfectoral est pris pour déclarer comme lieu public « tous terrains, emplacements et installations quelconques, où le public sera admis à titre onéreux²⁴ ». Cela permet d'en règlementer et taxer les activités.

Si la course automobile est, durant les années 1910-1920, un sport élitiste par ses pratiquants, le public qui vient y assister semble très varié. Les journalistes qui relatent la course dans la presse automobile font état de près de 300 000 personnes pour le Grand Prix de 1914, davantage pour 1924. C'est sans compter les activités connexes aux courses automobiles : la tribune officielle est dotée d'un buffet, d'une scène où se produit un *jazzband*, d'une piste de danse et d'un cinéma. L'aménagement d'un terrain de camping autour du circuit et l'essor d'hébergements destinés à accueillir touristes, visiteurs et les 200 journalistes étrangers à Lyon constituent aussi une opportunité économique pour les populations environnantes de Lyon et des communes liées aux circuits automobiles. Ces infrastructures extérieures à la course mériteraient d'être étudiées d'un point de vue historique au moyen des archives de l'ACF à Paris, tandis que les archives des pouvoirs publics lyonnais et de la compagnie OTL permettraient de retracer plus précisément les aménagements pour l'accès aux circuits.

III Le circuit, accélérateur de développement des infrastructures de transport ?

1) Les travaux routiers, vitrine ou apport durable ?

À la lecture des documents d'archives, il apparaît que les modifications et améliorations du réseau routier se font à la marge : pas de création de route, ni de construction d'ouvrages d'art durables. Toutefois, certains travaux peuvent faciliter la vie des usagers au quotidien, même après les deux courses. On remarque que les ingénieurs du SOPC ont une vision de l'évènement qui dépasse les routes du circuit en intégrant les routes d'accès aux installations. L'ingénieur en chef écrit ainsi, à propos des travaux à effectuer sur les routes nationales concernées :

Il est parfaitement possible d'emprunter les routes nationales n° 86 et n° 88 sans compromettre leur conservation et sans nuire d'une façon excessive aux intérêts qu'elles desservent. Les travaux qu'il sera nécessaire d'exécuter pour cela ne comportent ni modifications profondes de l'assiette des routes, ni correction des profils, ni transformation d'ouvrages d'art : ces travaux se bornent à quelques améliorations de la viabilité de la chaussée et à quelques élargissements à proximité des tribunes²⁵.

On peut s'interroger sur la pérennité de ces infrastructures. Les archives du SOPC renseignent sur les travaux dits « d'amélioration durable des routes » par les ingénieurs du service, autant en 1914 qu'en 1924 : rechargement cylindré et mise en état de viabilité en 1914, revêtement goudronné en « solidité » en 1924. La comparaison entre ces deux moments au moyen des bilans des services permet de voir que ces travaux constituent des améliorations plutôt durables, encore visibles plusieurs années après le déroulement des courses. Cela va donc à l'encontre de l'idée que le passage de voitures de course dégrade les voies sur le long terme : les Grands Prix constituent souvent une occasion de faire des travaux d'amélioration des voies concernées, au-delà de la simple réfection du revêtement. Ainsi, les aménagements des routes faits pour le Grand Prix 1914 sont encore en place dans leur plus grande part pour le Grand Prix 1924, notamment les élargissements, les renforcements de chaussées par du granit sur les côtés, ou encore le bétonnage des virages les plus difficiles. Ce dernier point s'inscrit dans un contexte

²⁴ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : Courses d'automobiles - circuit de Lyon, mesures spéciales de sécurité - arrêté, 15 février 1924.

²⁵ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : Rapport de l'ingénieur, organisation d'un circuit automobile en 1924, demande de l'ACF, 19 janvier 1924.

d'émergence du béton comme matériau routier, notamment pour les chaussées à circulation rapide et intense, comme les premières autoroutes apparues en Italie à la même époque²⁶. Cette relative robustesse des aménagements opérés en 1914 explique que l'essentiel des aménagements de 1924 soit constitué par les travaux de transformation de chaussées en « solidité ». La tenue dans le temps de ce matériau a été faible pour les voies urbaines lyonnaises, mais semble convenir ici, puisque les routes nationales (RN) 86 et 88 qui en ont profité ne font pas l'objet de travaux à ces endroits avant le milieu des années 1930, dans le contexte de grands travaux de goudronnage lancés par l'État sur les RN. Les deux Chemins de Grande Communication qui constituent le reste du circuit sont dits « en bon état de viabilité » par le Service vicinal dans son bilan 1926. Ce n'est pas le cas de la majorité des chemins gérés par ce service et ces deux chemins ne font pas l'objet de travaux de voirie aux endroits concernés au cours des années 1920. Bien entendu, il faudrait examiner les réclamations de riverains dans les archives des communes traversées pour être plus précis sur cette question. Enfin, les travaux de voirie de ces époques sont aussi marqués par un principe d'économie circulaire qui attend encore ses historiens, même si cette notion n'est pas employée, ni même théorisée, par les acteurs de l'époque. Par exemple, les pavés posés aux abords des tribunes en 1924 sont prévus pour être démontés et réutilisés pour le pavage de bandes empierrées sur la RN 86 à l'entrée de Brignais²⁷.

On observe donc que les transformations engendrées par ces deux Grand Prix ont perduré au-delà des événements. Toutefois, ce ne sont pas que des événements automobiles, on l'a vu précédemment. L'émulation touristique qu'ils provoquent conduit les pouvoirs publics à déployer des politiques de transport pour relier les sites des circuits depuis Lyon et ses environs.

2) *Les Grands Prix de la multimodalité ?*

Dans un contexte d'émergence du tourisme, d'abord comme une pratique élitiste puis connaissant une démocratisation progressive²⁸, les organisateurs des Grands Prix ont réfléchi à l'accès par différents modes de transport. Premièrement, sur les plans des circuits sont lisibles des parkings aménagés pour les voitures individuelles – environ 4 000 places pour le parking principal pour les deux Grands Prix – et des aménagements piétons – passerelles et voies d'accès.

L'étude montre aussi une attention particulière des organisateurs et des pouvoirs publics vis-à-vis des moyens de transport utilisés pour rejoindre le circuit. Il semblerait que l'on puisse se rendre aux circuits en automobile, à pied, en vélo, par train, tramway ou bus. Le chemin de fer apparaît majoritaire dans les déplacements, même si les chiffres précis de fréquentation n'ont pas pu être obtenus : sur les lignes PLM de Lyon aux Sept-Chemins et à Givors, les horaires sont adaptés pendant toute la durée des épreuves sportives automobiles. La compagnie OTL propose une organisation spécifique durant les deux courses, avec le renforcement de la ligne OTL n° 10 (Bellecour-Sept Chemins) et des lignes urbaines en correspondance, par l'accroissement des fréquences et la mise en place de voitures de plus grande capacité²⁹. Des aménagements particuliers ont été effectués sur les infrastructures des lignes OTL : en 1914, sont aménagés des garages supplémentaires pour augmenter la capacité de la ligne des Sept Chemins ; en 1924, le changement du câble de ligne aérienne sur 4 km permet « une exploitation intensive », dans un contexte où la compagnie OTL connaît des difficultés

²⁶ Massimo Moraglio, *Driving modernity: technology, experts, politics, and fascist motorways, 1922-1943*, New York, Berghahn Books, 2017.

²⁷ ADRML 2059W16, Rapport de l'ingénieur du SOPC du Rhône, 1^{er} février 1924.

²⁸ Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

²⁹ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : services spéciaux à l'occasion du circuit automobile.

financières. Toutefois, les services d'autobus sont aux abonnés absents, alors même que la compagnie en développe sur toutes les autres dessertes de loisirs autour de Lyon. Cela s'explique probablement par la volonté d'éviter qu'ils ne soient pris dans les embouteillages, reconnus comme particulièrement problématiques en 1914, et probablement encore en 1924.

Les fréquences sont renforcées jusqu'à atteindre les limites des infrastructures existantes, d'où la mise en place de trains de nuit par OTL en 1924, que la compagnie justifie ainsi :

Il n'a pas été possible à la Compagnie OTL d'organiser le service intensif qu'elle avait prévu à la ligne des Sept-Chemins à l'occasion du Grand Prix d'Europe (journée du 3 août). Elle ne peut supporter sur cette ligne que 800 voyageurs au maximum à l'heure. En conséquence, elle prie instamment le public d'utiliser, pour se rendre au circuit, les trains de nuit mis à sa disposition dès le samedi soir qui fonctionneront sans interruption toute la nuit³⁰.

D'autres nouveautés sont observables entre les deux Grands Prix, comme la mise en sens unique des routes d'accès au circuit en 1924, pour faciliter la circulation et l'aménagement d'un parc de stationnement de 12 000 places autour du circuit. Le stationnement sauvage reste probablement massif, ce que les archives communales pourraient peut-être aider à clarifier.

Lors de ces deux courses, c'est l'ensemble des dessertes de transports qui est modifié pour amener les spectateurs sur site et les ramener en ville. L'intermodalité est de mise pour dissuader les populations des environs de venir en automobile et de provoquer des bouchons avant la course et après celle-ci.

Ces deux épreuves encouragent donc, ponctuellement, la remise à niveau du réseau routier et le déploiement d'une offre de transport accrue au départ et à l'arrivée de Lyon. Il apparaît que d'une épreuve à l'autre, les organisateurs capitalisent sur leur expérience. Il serait intéressant d'affiner l'expertise acquise par chaque acteur en termes d'aménagement du territoire et d'évaluer en quoi ce capital se transforme entre les deux événements.

IV. Conclusion

En ayant analysé les deux courses automobiles de 1914 et 1924, il apparaît que les préoccupations environnementales ne constituent pas la priorité des organisateurs des courses automobiles, d'autant qu'elles ne sont jamais désignées comme telles. Les organisateurs sont essentiellement sensibles à la lutte contre certaines nuisances, notamment la poussière et les risques d'accidents, alors que d'autres comme le bruit et les odeurs semblent ignorées (en tout cas du point de vue des aménageurs, celui des riverains étant invisible dans les archives consultées). D'autre part, la volonté d'inscrire les travaux dans l'écosystème local montre une attention de la part de tous les acteurs, y compris l'administration des Ponts-et-Chaussées, qui semble plutôt impliquée dans les travaux routiers, même si les budgets consacrés sont faibles (notamment en 1924). Les pouvoirs publics y trouvent un intérêt en termes d'image et de valorisation touristique (notamment la ville de Lyon et la Préfecture du Rhône), alors que les ingénieurs des services de voirie y voient probablement une occasion d'avancer leurs travaux d'amélioration des routes, au moyen des subventions des Automobile Clubs et du ministère des Travaux publics.

On relève une volonté certaine, de la part des organisateurs, d'inscrire les deux circuits dans une trajectoire similaire vis-à-vis de la matérialité de l'infrastructure (réutilisation de matériaux, circuits quasi identiques, etc.). Les travaux d'aménagement routier restent mineurs mais leur impact dépasse largement le temps des événements. En revanche, les problématiques de pollution automobile sont complètement absentes des sources consultées, ce qui reflète un certain désintérêt politique, aussi bien en 1914 qu'en 1924.

³⁰ ADRML 2059W16 - Circuit 1924 : Services spéciaux à l'occasion du circuit automobile, Cie OTL.

La généalogie des circuits automobiles illustrée à travers l'étude de ces deux cas semble indiquer une certaine faiblesse des sensibilités environnementales en termes d'attention à certaines nuisances et pollutions, dans cette première moitié du XX^e siècle. Des recherches approfondies au sein des archives municipales de toutes les communes concernées, ainsi que des archives de l'ACF, contribueraient sans doute à préciser les enjeux politiques de ces infrastructures, au-delà du consensus apparent visible ici sur l'amélioration des routes pour tous les usagers et les retombées économiques locales.